

BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS, BEHAVIOR AND TRAFFIC SAFETY

BAND 57
JAHRGANG 2020

In Verbindung mit

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

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. med. *A. Büttner* (Rostock), Prof. Dr. rer. nat. *T. 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. *F. Mußhoff* (München), Prof. Dr. med. Dr. h. c. *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. Dr. med. habil. *S. Tönnies* (Frankfurt a. M.)

herausgegeben vom

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

Schriftleitung/Editors

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

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

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

Dr. iur. *Dela-Madeleine Halecker*

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt *Dan Benjamin* (Schwedt/Oder), Dipl.-Jur. *Ulrike Nathow* (Neiße münde)

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 57. Bandes

	Seite
Heft 1/2020	
T. R. Sundermann, G. Schmitt, M. Bartel Total benebelt? Ein Fallbericht zur Inhalation von Alkohol	1
T. Wagner, T. Pirke, P. Brieler Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU	7
Aus der Forschung Aktualisierung der Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke (Bajanowski/Tönnies/Graw)	23
Dokumentation Drogen- und Suchtbericht 2019	25
Forschungsberichte der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zum Alkohol- und Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland	35
Zur Information 98. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Skopp)	38
Alkoholunfälle 2018	42
9. Wissenschaftliches Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“ – Ankündigung	46
Rechtsprechung	47
Heft 2/2020	
U. Franke Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht 2018/2019	65
Nachruf Im Gedenken an Prof. Dr. phil. Werner Winkler (Sohn)	78
Aus der Forschung Unfallforschung der Versicherer (UDV): Akzeptanz und Wirksamkeit von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern	81
Rechtsgutachten zur Implementierung von Alkohol-Interlock-Programmen in Deutschland ..	84
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Sicherheitsfördernde Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb	86
Dokumentation Österreich: Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie des Bundesministeriums für Inneres (BMI) auf eine parlamentarische Anfrage zu Führerscheinaufnahmen wegen Suchtgiftbeeinträchtigung	88

	Seite
Zur Information	
58. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2020 in Goslar (Nathow)	93
European Transport Safety Council (ETSC) informed:	
Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe	98
Drink Driving Monitor	100
Österreich: Fahren unter Medikamenteneinfluss im Vergleich zu anderen europäischen Ländern	103
Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken	104
B.A.D.S.-Symposium: „Automatisiertes Fahren und Fahreignung“ – Ankündigung –	106
Rechtsprechung	108

Heft 3/2020

C. Winkler, M. Eppler, M. Graw, C. Helmreich	
Alkoholfahrten mit dem E-Scooter	141
Dokumentation	
Symposium: „Wer fährt, kann trinken!? – Alkoholkonsum in Zeiten des automatisierten Fahrens“	
Inhaltsverzeichnis	146
Editorial	147
Beiträge	
Automatisiertes Fahren – strafrechtliche Aspekte (Maatz)	149
Alkoholkontrollen im Wandel der Zeit (Velten)	162
Automatisiertes Fahren – neue Anforderungen an die Fahreignung (Kranich/Müller)	165
Automatisiertes und vernetztes Fahren kommt mit Sicherheit – auch für alkoholisierte Fahrer? (Bönninger)	169
Nachruf	
Im Gedenken an Dr. Erwin Grosse (Gerhardt)	170
Zur Information	
Forderung nach Gleichstellung von Cannabiskonsumern mit Alkoholkonsumenten hinsichtlich Fahrtauglichkeit	172
Geringe Mengen Alkohol erhöhen Risiko für tödlichen Verkehrsunfall	175
Rauschgifttote im Jahr 2019	176
Rechtsprechung	178
Anhang	
Supplement – Forum für Verkehrssicherheit München	
Inhaltsverzeichnis	Sup I - 2
Editorial (Graw)	Sup I - 5
Abstracts	Sup I - 6

	Seite
Heft 4/2020	
A. Szewczyk, C. Hof, A. Müller, D. Kocyigit, H. Jungen, N. Aboutara, S. Iwersen-Bergmann, H. Andresen-Streichert Vorkommen und Bedeutung von Pregabalin bei Verkehrsdelikten in Deutschland	197
B. König, F. Hoffmann Kursleiteraudits – ein Instrument im Rahmen des Qualitätsmanagements von § 70 FeV-Kursen	204
Aus der Forschung Wissenschaftlicher Alkoholselfsterfahrungsversuch in der richterlichen Fortbildung (Püschel/Graw/Zwerger/Kollra/Brieler)	211
Zur Information New report on the progress made reducing road deaths in Europe since 2010	215
Finnish study finds different profiles among drink and drug drivers	217
Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern	218
Erste gesicherte Unfallzahlen zu E-Scootern im öffentlichen Straßenverkehr	220
Rechtsprechung	221
Heft 5/2020	
B. Hartung, J. Steiner, N. Hamker, S. Ritz-Timme, T. Daldrup Serummethanolkonzentrationen nach kontrollierter Aufnahme erheblicher Alkoholmengen über längere Zeiträume	249
F. Mußhoff, G. Skopp, B. Madea, A. Maas Amphetamine und das Medikamentenprivileg im Straßenverkehr	260
Zur Information USA: Studie zum Zusammenhang zwischen Cannabislegalisierung und Verkehrsunfällen	270
Schweiz: Änderungen des Luftfahrtgesetzes	272
Österreich: Novelle der Straßenverkehrsordnung und des Führerscheingesetzes	277
Straßenverkehrsunfälle 2019 (Deutschland/ Österreich/ Schweiz)	278
Fahrerlaubnismaßnahmen 2019 (Deutschland/ Schweiz)	283
Rechtsprechung	286

Heft 6/2020

S. Toennes, E. L. Theunissen, J. G. Ramaekers Überprüfung der Zuverlässigkeit der „Huestis-Formeln“ zur Schätzung des Cannabiskonsumzeitpunktes	321
M. Focken, F. Steffen, K. Püschel Der diabetische Fahrzeugführer – zur Frage der Fahreignung	331
Zur Information	
Bericht über das 9. Wissenschaftliche Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“ am 20. Februar 2020 in Lübeck (Radzanowski)	339
ETSC: Italy set to introduce alcohol interlock programmes and update road safety law	345
Schweiz: Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes	346
Österreich: Studie zu E-Scootern	350
forsa-Umfrage: E-Scooter Nutzende kennen oft Verkehrsregeln nicht	352
Forschungsbericht der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zur Drogenaffinität Jugendlicher in Deutschland	354
BADS: Klaus Kruse für Einsatz zur Verkehrssicherheit mit Verdienstmedaille geehrt	356
Rechtsprechung	357

Autorenverzeichnis

	Seite
Aboutara, Nadine	197
Andresen-Streichert, Hilke.....	197
Arend, Stefan	Sup I – 17
Bajanowski, Thomas	23
Bartel, Marc	1
Bauer, Hans	Sup I – 19
Bäumler, Maximilian	Sup I – 11
Bertke, Volkmar	Sup I – 14
Bönninger, Jürgen	169
Böttcher, Michael	Sup I – 7, Sup I – 9
Brieber, David	Sup I – 13
Brieber, F.	Sup I – 15
Brieler, Paul	7, 211
Brunnauer, Alexander	Sup I – 15
Bühler, Katja	Sup I – 10
Daldrup, Thomas	249
Doberentz, Elke	Sup I – 6
Driessen, Martin	Sup I – 12
Eichendorf, Walter	218
Eppler, Matthias	141
Focken, Maria	331
Franke, Ulrich	65
Franz, Simon	Sup I – 9
Franz, Thomas	Sup I – 8
Gehlert, Tina	Sup I – 16
Geile, Julian	Sup I – 6
Gensichen, Jochen	Sup I – 10
Gerhardt, Peter	170
Germerott, Tanja	Sup I – 10
Getzmann, Stephan	Sup I – 13
Graß, Lilly H.	Sup I – 11
Graw, Matthias	23, 141, 211, Sup I – 5, Sup I – 6
Grill, E.	Sup I – 10
Hamker, Nele	249
Hartung, Benno	249, Sup I – 11
Helmreich, Claudia	141
Herbig, Britta	Sup I – 19
Herle, Margit	Sup I – 13, Sup I – 15
Herpich, F.	Sup I – 15

	Seite
Hof, Christina	197
Hoffmann, Frank	204
Iwersen-Bergmann, Stefanie	197
Jungen, Hilke	197
Kantor, J.	Sup I – 13
Karhaus, Melanie	Sup I – 13
Kocyigit, Didem	197
Kollra, Hans-Günter	211
König, Birgit	204
Kranich, Udo	165
Lierheimer, Stefan	Sup I – 7
Maas, Alexandra	260, Sup I – 6
Maatz, Kurt Rüdiger	149
Madea, Burkhard	260, Sup I – 6
Müller, Alexander	197
Müller, Karin	165
Mußhoff, Frank	260, Sup I – 8, Sup I – 9
Nathow, Ulrike	93
Neumann, Jasna	Sup I – 7
Or, Kazim Hilmi	Sup I – 18
Piller, Ralf	Sup I – 12
Pirke, Thomas	7
Prohn, Maria	Sup I – 19
Püschel, Klaus	211, 331
Radzanowski, Norbert	339
Ramaekers, Johannes G.	321
Ritz-Timme, Stefanie	249
Rößger, Lars	Sup I – 15
Rudinger, Georg	Sup I – 13
Sanftenberg, Linda	Sup I – 10
Schlag, Bernhard	Sup I – 16
Schleinitz, Katja	Sup I – 15
Schmitt, Georg	1
Schulz, P.	Sup I – 12, Sup I – 14
Schwarz, Clara-Sophie	Sup I – 10
Skopp, Gisela	38, 260, Sup I – 8, Sup I – 9, Sup I – 16
Sohn, Jörg-Michael	78
Steffen, Fabian	331

	Seite
Steiner, Irina	249
Sundermann, Tom Richard	1
Szewczyk, Anne	197
Tank, Anne	Sup I – 11
Theunissen, Eef L.	321
Toepper, Max	Sup I – 12, Sup I – 14
Tönnies, Stefan	23, 321
Uebbing, Katrin	Sup I – 10
Velten, Bettina	162
Voigt, Anne	Sup I – 17
Wagner, Thomas	7, Sup I – 14, Sup I – 17
Wascher, Edmund	Sup I – 13
Wiedfeld, Christopher	Sup I – 8
Winkler, Christoph	141
Zellner, Leonhard	Sup I – 15
Zwanzger, Peter	Sup I – 15
Zwerger, Dietmar	211
Zwicker, Lisa	Sup I – 16

Entscheidungsregister

Seite

Supranationale Gerichte

Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften

EuGH	Urteil vom 14.05.2020	– C-615/18 –	221
------	-----------------------	--------------	-----

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesgerichtshof

BGH	Beschluss vom 10.10.2019	– 4 StR 96/19 –	181
BGH	Beschluss vom 19.12.2019	– 4 StR 560/19 –	180
BGH	Beschluss vom 29.01.2020	– 4 StR 564/19 –	179
BGH	Urteil vom 12.03.2020	– 4 StR 544/19 –	178
BGH	Beschluss vom 08.07.2020	– 4 StR 72/20 –	357

II. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG	Beschluss vom 24.10.2019	– 3 B 26/19 –	126
BVerwG	Beschluss vom 16.01.2020	– 3 B 51/18 –	121
BVerwG	Urteil vom 18.06.2020	– 3 C 14/19 –	294

Ordentliche Gerichte

I. Bayerisches Oberstes Landesgericht/Kammergericht/Oberlandesgericht

BayObLG	Beschluss vom 27.03.2020	– 202 StRR 16/20 –	228
BayObLG	Beschluss vom 27.04.2020	– 202 ObOWi 492/20 –	227
BayObLG	Beschluss vom 24.07.2020	– 205 StRR 216/20 –	286
BayObLG	Beschluss vom 28.10.2020	– 202 Str 1438/19 –	357
OLG Celle	Beschluss vom 20.08.2019	– 3 Ss (OWi) 178/19 –	111
OLG Celle	Urteil vom 09.12.2019	– 3 Ss 48/19 –	108
OLG Celle	Beschluss vom 12.12.2019	– 2 Ss 138/19 –	183
OLG Celle	Beschluss vom 18.12.2019	– 2 Ss (OWi) 338/19 –	47
OLG Dresden	Beschluss vom 12.12.2019	– OLG 25 Ss 859/19 (B) –	49
OLG Dresden	Beschluss vom 07.04.2020	– 1 OLG 23 Ss 218/20 –	230
OLG Frankfurt a. M.	Beschluss vom 16.07.2020	– 1 Ss-OWi 309/20 –	367
OLG Hamm	Beschluss vom 18.07.2019	– 4 RVs 65/19 –	50
OLG Hamm	Beschluss vom 31.03.2020	– 4 RBs 114/20 –	231
OLG Hamm	Beschluss vom 13.08.2020	– 3 RBs 145/20 –	366
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 14.07.2020	– 2 Rv 35 Ss 175/20 –	290
OLG Karlsruhe	Urteil vom 15.10.2020	– 2 Rv 35 Ss 175/20 –	361
OLG Saarbrücken	Urteil vom 14.09.2020	– Ss 40/2020 (40/20) –	362
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 11.11.2019	– 1 OLG 2 Ss 77/19 –	112

II. Landgericht

LG Berlin	Urteil vom 07.08.2019	– (559) 283 AR 190/19 Ns (45/19) –	51
LG Dortmund	Beschluss vom 07.02.2020	– 35 Qs 3/20 –	115
LG Dortmund	Beschluss vom 11.02.2020	– 43 Qs 5/20 –	114
LG Dresden	Beschluss vom 27.03.2020	– 16 Qs 14/20 –	185
LG Halle	Beschluss vom 16.07.2020	– 3 Qs 81/20 –	293
LG Hechingen	Beschluss vom 22.06.2020	– 3 Qs 45/20 –	234
LG Leipzig	Beschluss vom 06.04.2020	– 6 Qs 22/20 –	232
LG Magdeburg	Beschluss vom 13.12.2019	– 28 Qs 39/19 –	186
LG München I	Beschluss vom 30.10.2019	– 1 J Qs 24/19 jug –	116

			Seite
III. Amtsgericht			
AG Dortmund	Urteil vom 02.04.2019	- 729 OWi - 254 Js 281/19 - 63/19 -	120
AG Dortmund	Urteil vom 19.11.2019	- 729 Ds - 253 Js 1513/19 - 256/19 -	53
AG Dortmund	Urteil vom 21.01.2020	- 729 Ds - 060 Js 513/19 - 349/19 -	118
AG Dortmund	Beschluss vom 16.04.2020	- 729 Cs - 261 Js 1037/19 - 262/19 -	187
AG Dresden	Urteil vom 11.02.2020	- 219 Cs 634 Js 55394/19 -	188
AG Frankfurt am Main	Urteil vom 11.09.2019	- 906 Cs - 422 Js 3755/19 -	54
AG Frankfurt am Main	Urteil vom 16.06.2020	- 976 Cs 661 Js 59155/19 -	368
AG Mühlhausen	Urteil vom 22.05.2020	- 5 OWi 285 Js 4757/19 -	235
AG Schmalleben	Beschluss vom 29.07.2019	- 5 Cs-180 Js 97/19-33/19 -	55
AG Strausberg	Urteil vom 04.11.2019	- 5 Cs 285 Js 16069/19 (249/19) -	53

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht

OVG Bremen	Urteil vom 13.08.2020	- 2 B 143/20 -	298
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 14.11.2019	- 16 B 638/19 -	56
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 17.02.2020	- 16 B 885/19 -	192
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 18.02.2020	- 16 B 1645/19 -	190
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 01.04.2020	- 16 B 792/19 -	242
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 09.06.2020	- 16 B 1223/19 -	304
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 23.06.2020	- 16 A 2571/18 -	376
OVG Saarland	Beschluss vom 13.05.2020	- 1 A 57/20 -	239
OVG Saarland	Beschluss vom 15.07.2020	- 1 B 173/20 -	372
OVG Sachsen	Beschluss vom 18.05.2020	- 6 B 346/19 -	238
OVG Sachsen	Beschluss vom 15.09.2020	- 6 A 572/20 -	370
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 23.08.2019	- 3 M 181/19 -	58
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 09.01.2020	- 3 M 216/19 -	131
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 22.04.2020	- 3 M 30/20 -	241
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 07.05.2020	- 1 M 51/20 -	377
VGH Bayern	Beschluss vom 16.01.2020	- 11 CS 19.1535 -	133
VGH Bayern	Beschluss vom 25.06.2020	- 11 CS 20.791 -	300

II. Verwaltungsgericht

VG Aachen	Beschluss vom 19.05.2020	- 3 L 309/20 -	307
VG Aachen	Beschluss vom 22.07.2020	- 3 L 393/20 -	379
VG Aachen	Beschluss vom 18.08.2020	- 3 L 445/20 -	305
VG Cottbus	Beschluss vom 11.05.2020	- 7 L 145/20 -	246
VG Düsseldorf	Urteil vom 24.10.2019	- 6 K 4574/18 -	61
VG Düsseldorf	Beschluss vom 23.12.2019	- 14 L 3150/19 -	194
VG Düsseldorf	Beschluss vom 22.04.2020	- 14 L 338/20 -	315
VG Hamburg	Beschluss vom 30.04.2020	- 15 E 899/20 -	313
VG Hamburg	Beschluss vom 03.06.2020	- 15 E 2087/20 -	309
VG Karlsruhe	Urteil vom 25.02.2020	- 9 K 4395/18 -	317
VG Köln	Beschluss vom 27.11.2019	- 9 L 2250/19 -	137
VG Lüneburg	Beschluss vom 18.05.2020	- 1 B 19/20 -	243
VG Neustadt a. d. Weinstraße	Beschluss vom 06.12.2019	- 1 L 1251/19.NW -	59

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

Alkohol 141
Alkoholauffällige Kraftfahrer 7
Amphetamin 260
Audits 204
Aufklärungskampagne 141

B

BAK 1
Begleitalkohole 1
Begleitstoff 249
Begleitstoffanalyse 1, 249
Begutachtung 321
Blutalkoholkonzentration 1, 141

C

Cannabis 321

D

Diabetes 331

E

Elektrokleinstfahrzeuge 141
Enantiomer 260
E-Scooter 141
Ethanol 1
Evaluation MPU 7

F

Fahreignung 331
Fahrsicherheit 197
Fahrverbot 65
Fahrzeug als Waffe 65
Forensische Toxikologie 321

H

Huestis-Formeln 321
Hypoglykämie 331

I

Inhalation 1
Interventionsmaßnahmen 7

K

Konsumzeitpunkt 321
Kraftfahreignung 7
Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung
204
Kursleiterkompetenz 204

L

LCMS/MS 197
Lisdexamfetamin 260

M

Methanol 249
Medikamentenprivileg 260
Medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) 7
Melderecht 331
Multipler Substanzgebrauch 197

N

Nachtrunk 249

P

Pregabalin 197

Q

Qualitätsmanagement 204

R

Rechtsprechungsübersicht 65

S

Standardisiertes Messverfahren 65
Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht 65
Straßenverkehrsgefährdung 65
Straßenverkehrsrecht 65

V

Verkehrsdelikte 197
Verkehrssicherheit 331

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 1 · Januar 2020 · Jahrgang 2020

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.

GW ISSN 0006-5250

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

INHALTSVERZEICHNIS

T. R. Sundermann, G. Schmitt, M. Bartel	
Total benebelt? Ein Fallbericht zur Inhalation von Alkohol	1
T. Wagner, T. Pirke, P. Brieler	
Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU ...	7
Aus der Forschung	
Aktualisierung der Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke (Bajanowski/Tönnes/Graw)	23
Dokumentation	
Drogen- und Suchtbericht 2019	25
Forschungsberichte der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zum Alkohol- und Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland	35
Zur Information	
98. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Skopp).....	38
Alkoholunfälle 2018	42
9. Wissenschaftliches Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“ – Ankündigung –	46
Rechtsprechung	
01. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 18. Dezember 2019 – Verhängung eines (Regel)Fahrverbots wegen Verstoßes gegen § 24a II StVG –	47
02. Oberlandesgericht Dresden, Beschluss vom 12. Dezember 2019 – Erfordernis der Angabe der Schuldform im Bußgeldbescheid –	49
03. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 18. Juli 2019 – Vorausschbarkeit eines Unfalls mit volltrunkenem Fußgänger –	50
04. Landgericht Berlin, Urteil vom 7. August 2019 – Alkoholbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB –	51
05. Amtsgericht Dortmund, Urteil vom 27. November 2019 – Strafschärfende Berücksichtigung eines auf Konkurrenzebene zurücktretenden Verstoßes gegen § 24a StVG –	53
06. Amtsgericht Strausberg, Urteil vom 4. November 2019 – Widerlegung der Regelvermutung des § 69 II Nr. 3 StGB –	53
07. Amtsgericht Frankfurt a. M., Urteil vom 11. September 2019 – Widerlegung der Regelvermutung des § 69 II Nr. 1 StGB –	54

08. Amtsgericht Schmallenberg, Beschluss vom 29. Juli 2019 – Aufhebung der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 7 StGB –	55
09. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 14. November 2019 – Fahreignung bei gelegentlichem Cannabiskonsum –	56
10. Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 23. August 2019 – Polizeiliche Anordnung einer Blutentnahme gemäß § 81a Abs. 2 S. 2 StPO –	58
11. Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße, Beschluss vom 6. Dezember 2019 – MPU-Anordnung wegen Alkoholmissbrauchs (§ 13 S. 1 Nr. 2 e FeV) –	59
12. Verwaltungsgericht Düsseldorf, Urteil vom 24. Oktober 2019 – Fahreignung bei ärztlicher Verordnung von Medizinalcannabis –	61

Universität Heidelberg, Universitätsklinikum, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin

TOM RICHARD SUNDERMANN, GEORG SCHMITT, MARC BARTEL

Total benebelt? Ein Fallbericht zur Inhalation von Alkohol

Totally Woozy? A case report on inhalation of alcohol

Einleitung

Der übermäßige Genuss von Alkohol reicht in der Menschheitsgeschichte weit zurück. Bei der Herstellung und Lagerung alkoholischer Getränke wurde schon immer behauptet, dass austretende Alkoholdämpfe zur Trunkenheit bzw. einem Rauschzustand führen können. Auch heutzutage kommt es vor, dass zur Erklärung einer hohen Blutalkoholkonzentration (BAK) von den Betroffenen auf die unabsichtliche Inhalation von Alkohol verwiesen wird. Zur Plausibilitätsprüfung ist ein fundiertes forensisch-toxikologisches Wissen erforderlich, welches die alternative Aufnahme von Ethanol kritisch hinterfragt und entsprechend beurteilt.

Neben der oralen Aufnahme in Form von alkoholischen Getränken kann Ethanol (EtOH) durch Injektion, dermalen, analen oder vaginalen Kontakt, Schnupfen (Snorting), als Augentropfen (Eyeballing) oder durch Inhalation aufgenommen werden [13, 16]. Die Inhalation von Alkohol beim Menschen wird im Zusammenhang mit unbeabsichtigter Exposition (z. B. berufsbezogen oder umweltbedingt) und mit beabsichtigter Exposition beschrieben [13]. Insbesondere zum Schutz von Arbeitnehmern wurde der berufsbedingte Kontakt mit alkoholhaltigen Produkten und die damit einhergehende unbeabsichtigte Exposition mit Ethanol bereits in mehreren Studien untersucht [4, 10]. Aber auch von der absichtlichen Exposition durch neuartige Trends, wie z. B. der Nutzung von Alkoholverdampfern („alcohol without liquid“ (AWOL), Vaportini®) oder von alkoholhaltigen Lösungen in E-Zigaretten, wurde bereits berichtet [11, 17].

Den Studien zufolge konnten bei Atemluftkonzentrationen von bis zu 1000 ppm (parts per million = 0,001 ‰) Ethanol nach mehreren Stunden keine nennenswerten Blutalkoholkonzentrationen nachgewiesen werden [7, 8]. In durchgeführten Studien mit Beschäftigten im Gesundheitswesen, die regelmäßig alkoholhaltige Desinfektionsmittel nutzen, konnte Ethanol in der ausgeatmeten Luft aber nur in wenigen Fällen im Blut oder Urin nachgewiesen werden [13]. In einer Studie von KRAMER et al. wurde eine intensive, hygienische Handdesinfektion über einen Zeitraum von 30 min mit 80 mL einer 95 %igen Ethanol-Lösung durchgeführt und 30 min nach Inhalationsende eine maximale BAK von 21 mg/L (0,02 ‰) erreicht [10]. Obwohl eine dosisabhängige Erhöhung der BAK aufgezeigt werden konnte, fallen die ermittelten Werte gering im Verhältnis zur eingesetzten Menge an Alkohol aus, was aus der verminderten Aufnahme von EtOH resultiert. Für hygienische und chirurgische Handdesinfektionen ist eine Aufnahme von lediglich 2,4 % bzw. 5,2 % der eingesetzten Alkoholmenge beschrieben [5]. Unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Eliminierungsrate von 0,15 ‰/h ist bei nicht exzessiver Nutzung ein relevanter Anstieg der BAK oder eine Intoxikation daher auszuschließen. Diese Schluss-

folgerung wird auch durch eine von der Rechtsmedizin München 2008 durchgeführte Studie bestätigt. In einer Untersuchung mit zehn Probanden, die hochprozentige Alkoholika mittels eines Alkoholverdampfers (AWOL) inhalierten, waren keine relevanten Blutalkoholkonzentrationen messbar [12].

Neben dem Ethylalkohol können auch andere flüchtige Stoffe („Begleitstoffe“) wie beispielsweise Methanol, Isopropanol oder Toluol eingeatmet werden. Die in alkoholischen Getränken, in Desinfektionsmitteln und Klebstoffen enthaltenen Substanzen können mit gaschromatographischen Verfahren („Begleitstoffanalyse“) untersucht werden [3, 9]. Begleitstoffuntersuchungen wurden erstmals 1979 von BONTE vor Gericht eingeführt und finden seitdem häufig Anwendung bei der Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen [6, 14, 15]. Mitunter lässt die Zusammensetzung der gefundenen Begleitstoffe einen Rückschluss auf die Art der konsumierten, alkoholischen Getränke zu. Durch Gegenüberstellung der Erwartungs- und Analysewerte kann zudem die Plausibilität der Aussagen der Betroffenen bestätigt oder auch widerlegt werden.

Im Folgenden berichten wir über einen an uns zur Begutachtung gerichteten Fall, bei dem eine inhalative Exposition mit Alkoholdämpfen zur Erklärung der ermittelten BAK geltend gemacht wurde. Mittels einer Begleitstoffanalyse sowie kritischer Betrachtung der Kasuistik wurde die Tragfähigkeit der Behauptung überprüft.

Kasuistik

Bei einer Verkehrskontrolle im Raum Baden-Württemberg wurde bei einem Mann ein leichter Atemalkoholgeruch wahrgenommen. Ein freiwillig durchgeführter Atemalkoholtest ergab eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,58 mg/L. Zum Zeitpunkt der Blutentnahme, die ca. 21 min nach der Kontrolle erfolgte, schien der Betroffene leicht unter Alkoholeinfluss zu stehen. Eine Analyse der Blutprobe erbrachte im Mittel aus GC- und ADH-Verfahren eine BAK von 1,12 ‰.

Der Beschuldigte verneinte jeglichen Konsum alkoholhaltiger Lebensmittel oder Getränke. Die nachgewiesene Alkoholisierung bzw. Blutalkoholkonzentration sei nur durch das Einatmen von Alkohol erfolgt. Im Vorfeld soll aufgrund von Magen-Darmbeschwerden eine mehrfache, sehr gründliche Reinigung des Badezimmers erforderlich gewesen sein. Hierzu habe der Betroffene eine Sagrotan®-Sprühflasche (250 mL) mit Kamin-Ethanol (Ethanol NQ wasserfrei; BrüggemannAlcohol Wittenberg GmbH; Ethanolgehalt 99,9 %) eingesetzt und alle Flächen zur Desinfektion großzügig eingesprüht und abgewischt. Das Badezimmer sei nur wenige Quadratmeter groß, weshalb er dem Sprühnebel mehrfach ausgesetzt gewesen sei. Die Aussagen des Beschuldigten lassen auf ungefähr neun Toilettengänge mit entsprechender Exposition rückschließen (Abb. 1). Trotz der Magen-Darm-Erkrankung sei der Beschuldigte seinem Tagesablauf wie üblich nachgegangen.

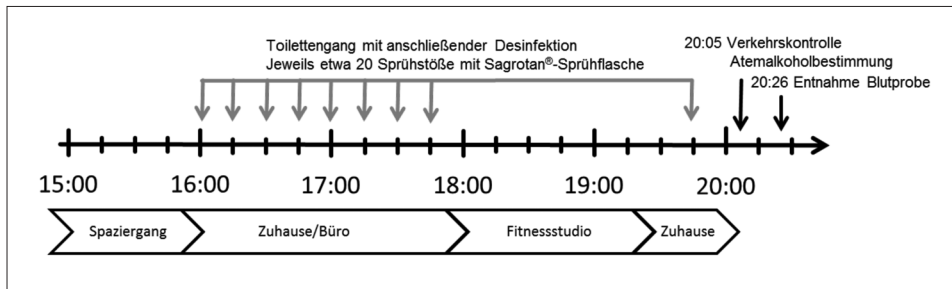


Abb. 1: Tagesablauf nach Angaben des Beschuldigten.

Material und Methoden

Die sichergestellte Blutprobe wurde nach den Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke – BAK-Richtlinien – und den Richtlinien der GTFCh für Begleitstoffuntersuchungen mit Dampfraum-Gaschromatographie im biologischen Material und Getränkeproben nicht nur auf Alkohol sondern auch auf die Begleitstoffe zahlreicher alkoholischer Getränke untersucht [1, 2]. Die Bestimmung der Begleitalkohole erfolgte in einem Headspace-Gläschen, worin eine entsprechende Menge Blutserum mit Natriumsulfat versetzt und nach dem Verschließen erwärmt wurde. Nach Einstellung des Gleichgewichts wurde eine spezifische Teilmenge aus dem Dampfraum über der flüssigen Probe entnommen, injiziert und chromatographisch über eine Säule aufgetrennt. Die Detektion erfolgte über einen Flammenionisationsdetektor und die Quantifizierung anhand einer externen Kalibrierung.

Zur Ermittlung des pro Sprühstoß abgegebenen Volumens wurde eine handelsübliche Sagrotan®-Sprühflasche (250 mL) käuflich erworben.

Ergebnisse

Chemisch toxikologische Untersuchungen

Neben einer im Mittel aus GC- und ADH-Verfahren festgestellten BAK von 1,12 ‰ konnten auch die Begleitalkohole Methanol, Propan-1-ol und Isobutanol im Blutserum nachgewiesen werden.

Substanz	Konzentration im Serum [mg/L]
Ethanol	1389 (entspricht 1,12 ‰)
Methanol	9,1
Propan-1-ol	0,3
Isobutanol	<0,1*
Butan-2-ol	nicht nachweisbar
Butan-1-ol	nicht nachweisbar
2- und 3-Methylbutan-1-ol	nicht nachweisbar

Tab. 1: Ergebnis der Begleitstoffanalyse; * spurenhafter Befund.

Abschätzung der aufgenommenen Alkoholmenge

Zunächst wurde das Sprühvolumen der erworbenen Sagrotan®-Sprühflasche ermittelt. Die Abgabe von 100 Sprühstößen erbrachte ein abgegebenes Volumen von ca. 18 mL Flüssigkeit; eine Abgabe von 200 Sprühstößen ein Volumen von ca. 38 mL. Damit liegt das durchschnittlich abgegebene Flüssigkeitsvolumen bei ca. 0,185 mL/Sprühstoß. Im Folgenden wird mit einer abgegebenen Menge von 0,2 mL/Sprühstoß gerechnet. Unter Berücksichtigung des vom Betroffenen geschilderten Tagesablaufs kam es vermutlich an insgesamt neun Zeitpunkten zur inhalativen Aufnahme von Ethanol. Bei der Annahme von etwa 20 Sprühstößen pro Toilettengang könnten insgesamt 180 Sprühstöße vorgelegen haben. Dies ergibt ein geschätztes Volumen von 36 mL (28,4 g) Ethanol, das der Beschuldigte zur Desinfektion genutzt haben könnte.

Diskussion

Die durchgeführte Begleitstoffanalyse entkräftet die vom Beschuldigten getätigte Behauptung einer rein inhalativen Aufnahme von Ethanol. Das von ihm zur Desinfektion genutzte Ethanol enthält praktisch keine Begleitalkohole, weshalb das nachgewiesene Methanol und Propan-1-ol durch andere Quellen zugeführt worden sein muss. Die auffällig hohe Methanolkonzentration, die durch eine einmalige Alkoholaufnahme wie beispielsweise durch Bier oder Wein praktisch nicht zu erreichen ist, spricht für eine langfristig bestehende Alkoholbelastung des Körpers in deren Folge sich Methanol anreichern konnte. Da längerkettige Begleitalkohole wie Isobutanol und 2- und 3-Methylbutan-1-ol bevorzugt abgebaut werden, passt auch der spurenhafte Befund für Isobutanol zu dieser Annahme.

Schon bei allgemeiner Betrachtung fällt auf, dass die vom Beschuldigten zur Desinfektion genutzte Menge an Ethanol (ca. 36 mL) nicht zum Aufbau einer BAK von 1,12 ‰ ausreichen kann. Die derzeitige Studienlage lässt den Schluss zu, dass nur ein geringer Teil des eingesetzten Alkohols tatsächlich aufgenommen wird und daher das Aufnahmedefizit relativ groß ausfällt. Da in der Literatur kein expliziter Wert vorgegeben wird bzw. für die beschriebene Situation ermittelt wurde, wird im Folgenden von einer vollständigen Aufnahme (Aufnahmedefizit 0 ‰) ausgegangen. Bei vollständiger Aufnahme der vom Betroffenen angegebenen Menge Ethanol könnte nach Widmark eine theoretische BAK von bis zu ca. 0,40 ‰ (angenommene Dichte ca. 0,79 g/mL; Körpergewicht 100 kg; Reduktionsfaktor 0,7; Resorptions-/Aufnahmedefizit 0 ‰) resultieren. Da die Erstexposition allerdings schon 4,5 h zurückliegt und acht von neun Aufnahmezeitpunkten 2,5 h vor der Blutentnahme stattgefunden hätten, sollte auch der Alkoholabbau entsprechend berücksichtigt werden. Je nach Abbaurate (0,1–0,2 ‰/h) beträgt die Eliminierung für 4,5 h zwischen 0,45–0,90 ‰. Dementsprechend wäre zum Zeitpunkt der Blutabnahme kein Alkohol im Blut des Betroffenen zu erwarten gewesen. Die letzte Exposition, ca. 30 min vor der Blutabnahme, könnte allerdings noch zum Nachweis von Alkohol (<0,05 ‰) im Blut geführt haben.

Die Berechnung der zum Aufbau der im Blut festgestellten BAK von 1,12 ‰ ergibt eine erforderliche Alkoholdosis im Bereich von ca. 78 g Ethanol (Körpergewicht 100 kg; Reduktionsfaktor 0,7; Resorptions-/Aufnahmedefizit 0 ‰). Bei Einrechnung eines Expositions- und Abbaueiterraums von ca. 4,5 h erhöht sich die erforderliche Alkoholdosis je nach Abbaurate (0,1–0,2 ‰/h) auf 110–142 g Ethanol. Zum Aufbau der nachgewiesenen BAK hätten von den 250 mL Volumen der Sagrotan®-Sprühflasche ca. 139–179 mL Ethanol

(angenommene Dichte ca. 0,79 g/mL; ca. 695–895 Sprühstöße) vollständig aufgenommen werden müssen. Unter Zugrundelegung des in der Literatur beschriebenen Aufnahmedefizits von 97,6 % bei hygienischen Handdesinfektionen würde sich die zum Erreichen der gemessenen BAK erforderliche Menge um ein Vielfaches erhöhen (5,79–7,46 L Ethanol).

Unter Berücksichtigung des in Studien gezeigten erheblichen Aufnahmedefizits bei der Inhalation von Alkohol, der hohen Abbaurate von Ethanol und der nachgewiesenen Begleitalkohole ist festzustellen, dass eine inhalative Aufnahme von Ethanol im gegenständlichen Fall nicht geeignet erscheint, die im Blut festgestellte Alkoholkonzentration plausibel zu erklären.

Im gezeigten Beispiel war die genaue Kenntnis des Aufnahmedefizits bei Inhalation von Ethanol nicht erforderlich, um die Plausibilität der Behauptung zu bezweifeln.

Zusammenfassung

Die inhalative Aufnahme von Ethanol ist bei der Nutzung alkoholhaltiger Produkte des täglichen Lebens nicht immer vermeidbar. Bisherige Studien ergaben, dass zum Aufbau einer messbaren BAK eine exzessive Nutzung oder dauerhafte Exposition erforderlich ist. Im Vergleich zur eingesetzten Alkoholmenge fallen die gemessenen Werte aber vergleichsweise gering aus und können nicht zur Erklärung strafrechtlich relevanter Alkoholkonzentrationen im Blut herhalten. Im vorgestellten Fall konnte die Behauptung des Beschuldigten, eine BAK von 1,12 ‰ durch Inhalation von Ethanol erreicht zu haben, widerlegt werden. Die Herkunft der nachgewiesenen Begleitalkohole in der Blutprobe ist mit dem vom Beschuldigten angegebenen Szenario nicht in Einklang zu bringen und belegt eine bereits über längere Zeit bestehende Alkoholbelastung. Des Weiteren reicht die vom Beschuldigten zur Desinfektion angegebene Alkoholmenge nicht aus, um die festgestellte BAK plausibel zu erklären, was anhand von Angaben und Berechnungen zur inhalativen Aufnahme von Alkohol überprüft wurde.

Schlüsselwörter

Ethanol – Inhalation – Begleitalkohole – Begleitstoffanalyse – Blutalkoholkonzentration – BAK

Summary

Inhalation and absorption of ethanol cannot be avoided when using alcohol-containing everyday products. Previous studies suggest that an excessive usage or long-term exposition is necessary for building up measurable BACs. In comparison to the consumed amount of ethanol the detected values tend to be low and appear to be inadequate for the explanation of alcohol concentrations that violate penal law. Reaching a BAC of 1.12 ‰ simply by inhalation of alcohol vapors as claimed from the accused in the presented case could be refuted. The identified alcohol congeners disprove the stated scenario and indicate a long-term alcohol load. Based on statements and calculations regarding inhalation of alcohol, the implied amount of alcohol used for disinfection cannot explain such a high BAC.

Keywords

ethanol – inhalation – congener alcohols – congener analysis – blood alcohol concentration – BAC

Literatur

- [1] Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen. Anhang E – Begleitstoffuntersuchungen mit Dampfraum-Gaschromatographie im biologischen Material und Getränkeproben (2018). *Toxichem Krimtech* 85: 7–13
- [2] Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke (aus der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin) (2011). *Blutalkohol* 48: 137–143

- [3] Aderjan R, Schmitt G, Wu M (1992) Klebstoff-Lösemittel als Ursache eines „Atemalkohol-Wertes“ von „1,96 Promille“. *Blutalkohol* 29: 360–364
- [4] Arndt T, Schröfel S, Güssregen B, Stemmerich K (2014) Inhalation but not transdermal resorption of hand sanitizer ethanol causes positive ethyl glucuronide findings in urine. *Forensic Sci Int* 237: 126–130
- [5] Bessonneau V, Thomas O (2012) Assessment of exposure to alcohol vapor from alcohol-based hand rubs. *Int J Environ Res Public Health* 9: 868–879
- [6] Bonte W (1987) Begleitstoffe alkoholischer Getränke. Max Schmidt-Römhild, Lübeck
- [7] Campbell L, Wilson H K (1986) Blood Alcohol Concentrations Following the Inhalation of Ethanol Vapour Under Controlled Conditions. *Journal of the Forensic Science Society* 26: 129–135
- [8] Dumas-Campagna J, Tardif R, Charest-Tardif G, Haddad S (2014) Ethanol toxicokinetics resulting from inhalation exposure in human volunteers and toxicokinetic modeling AU. *Inhal Toxicol* 26: 59–69
- [9] Greizerstein H B (1981) Congener contents of alcoholic beverages. *J Stud Alcohol* 42: 1030–1037
- [10] Kramer A, Below H, Bieber N, Kampf G, Toma C D, Huebner N-O, Assadian O (2007) Quantity of ethanol absorption after excessive hand disinfection using three commercially available hand rubs is minimal and below toxic levels for humans. *BMC Infect Dis* 7: 117
- [11] Le Foll B, Loheswaran G (2014) Alcohol inhalation. *Can Med Assoc J* 186: E399
- [12] Lüderwald S, Zinka B, Gilg T (2008) Alkohol Inhalation statt Alkohol Trinken? Eine kritische Untersuchung eines neuen Trends aus England. *Rechtsmedizin* 18: 329
- [13] MacLean R R, Valentine G W, Jatlow P I, Sofuoglu M (2017) Inhalation of Alcohol Vapor: Measurement and Implications. *Alcohol Clin Exp Res* 41: 238–250
- [14] Rodda L N, Beyer J, Gerostamoulos D, Drummer O H (2013) Alcohol congener analysis and the source of alcohol: a review. *Forensic Sci Med Pathol* 9: 194–207
- [15] Schmitt G, Skopp G, Aderjan R, Mattern R (1995) Begleitstoffanalyse eines Trinkversuchs bei außergewöhnlich hoher Alkoholbelastung. *Blutalkohol* 32: 337–343
- [16] Schrot M, Püschel K, Edler C (2010) Berauscht vom Champagnerbad? Fehlanzeige: Keine Alkoholresorption durch die intakte Haut. *Blutalkohol* 47: 275–281
- [17] Valentine G W, Jatlow P I, Coffman M, Nadim H, Gueorguieva R, Sofuoglu M (2016) The effects of alcohol-containing e-cigarettes on young adult smokers. *Drug Alcohol Depend* 159: 272–276

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Marc Bartel
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum Heidelberg
Fachbereich Forensische Toxikologie
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
E-Mail: marc.bartel@med.uni-heidelberg.de

DEKRA e.V. Dresden¹⁾
AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V. Köln²⁾
IFS Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH Hamburg³⁾

THOMAS WAGNER¹⁾, THOMAS PIRKE²⁾, PAUL BRIELER³⁾

Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU

Ein Vergleich zwischen Berufsgruppen (Verkehrspsychologen, Suchtberater und Sonstige)

Effectiveness of interventions before a Medical-Psychological Assessment (MPA)

Comparing different professions (traffic psychologists, addiction counsellors and others)

1. Einleitung

Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) ist im deutschen Fahrerlaubnisrecht ein wesentliches Instrument, um bei behördlichen Zweifeln an der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen eine fachlich fundierte Entscheidungshilfe bereitzustellen. Etwa 90.000 Personen jährlich beauftragen eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) mit der Durchführung einer MPU und Erstellung eines Gutachtens auf behördliche Veranlassung. Eine solche Begutachtung kann erfolgreich gestaltet werden, wenn die Kraftfahrer, die mit Alkohol, illegalen Betäubungsmitteln oder Verkehrsauffälligkeiten und Straftaten aufgefallen sind, ihre Einstellung und ihr Verhalten problemangemessen und nachhaltig verändert haben. In vielen Fällen haben sich eine klärende Beratung sowie eine unterstützende Begleitung bzw. Intervention als nützlich erwiesen (vgl. [1]). Die im Folgenden beschriebene Studie untersucht die Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen vor einer MPU bei alkoholauffälligen Kraftfahrern, wobei u. a. die Erfolgsquoten an positiven Prognosen in Abhängigkeit der Anbieterqualifikation analysiert werden.

2. Interventionen zur Förderung der Fahreignung vor einer

Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Verkehrspsychologische Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung werden für Kraftfahrer, die beabsichtigen, ihre Fahreignung wieder herzustellen und für sich ein positives Ergebnis in einer Eignungsbegutachtung erreichen wollen, sowohl als Einzel- als auch als Gruppenmaßnahmen angeboten (vgl. [2]). Unterschieden werden die Verkehrspsychologische Fahreignungsberatung und die fahreignungsfördernde verkehrspsychologische Intervention (Einzel- oder Gruppenintervention).

Verkehrspsychologische Fahreignungsberatung

In der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung, einem zumeist einstündigen Beratungsgespräch, wird neben der Schließung von Informationslücken bzgl. der MPU

primär das Ausmaß der Problemausprägung des Kraftfahreignungsdefizits diagnostiziert. Gleichzeitig werden vom Beratenen bereits vorgenommene Schritte zur Problembewältigung erfasst. Auf der Basis eines Soll-Ist-Vergleichs zwischen bereits vorgenommenen und den für eine (Wieder-)Herstellung der Fahreignung notwendigen Einstellungs- und Verhaltensänderungen wird mit dem Ratsuchenden bei Bedarf ein Maßnahmenplan entwickelt. Dieser Plan beinhaltet die Maßnahmen, die es dem Ratsuchenden ermöglichen, seine Fahreignung (wieder) herzustellen. Das können zum Beispiel weitere verkehrspsychologische Beratungsgespräche, eine fahreignungsfördernde verkehrspsychologische Intervention, Aufnahme einer Entwöhnungsbehandlung, Konsultation eines Fachanwalts für Verkehrsrecht, Kontakt zur Fahrerlaubnisbehörde, Konsultation eines Verkehrsmediziners, eine Psychotherapie, Kontaktaufnahme zu einer Suchtberatungsstelle, Teilnahme an einem Informationsangebot einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, Besuch einer Selbsthilfegruppe oder die Teilnahme an einem Abstinenzkontrollprogramm sein.

Die Projektgruppe „MPU-Reform“ der Bundesanstalt für Straßenwesen fasst die beschriebenen Aufgaben der Verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung zusammen: Es „soll gemäß den jeweils gültigen Standards (z. B. Beurteilungskriterien Fahreignung) eine diagnostische Momentaufnahme erfolgen, in der der Schweregrad des den Verkehrsauffälligkeiten zu Grunde liegenden Problemverhaltens erfasst sowie mögliche bereits vollzogene Veränderungsschritte des Klienten identifiziert werden. (...) Darüber hinaus soll der Klient bei noch vorhandenen Defiziten dazu motiviert werden, sich mit seinen individuellen Einstellungs- und Veränderungsaspekten auseinanderzusetzen“ [1].

Verkehrspsychologische fahreignungsfördernde Interventionen

Verkehrspsychologische fahreignungsfördernde Interventionen werden indikationsgeleitet mit unterschiedlichem Stundenumfang von bis zu 40 Stunden als Einzel- oder Gruppenmaßnahme angeboten. Sie bieten professionelle Unterstützung, „sich systematisch mit den Verkehrsauffälligkeiten, ihren Hintergründen und Konsequenzen auseinanderzusetzen“ (vgl. [3], S. 18) sowie Verhaltensänderungen einzuleiten und zu stabilisieren, die Grundlage einer Wiederherstellung der Fahreignung sind. Die Maßnahmen orientieren sich zumeist an evaluierten verhaltenstherapeutischen oder tiefenpsychologischen Interventionskonzepten der Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) mit folgenden Bestandteilen: Wissensvermittlung, Deliktbearbeitung, Motivationsförderung, Kompetenzaufbau sowie Rückfallbearbeitung (vgl. [4], [5]).

Sind die Interventionen verhaltenspsychologisch orientiert, werden die problemauslösenden und die problemaufrechterhaltenden Bedingungen identifiziert. Die Teilnehmer reflektieren ihr Verhalten, identifizieren das Bedingungsgefüge für die Aufrechterhaltung regelwidrigen Verhaltens, lernen ihr Verhalten in Richtung eigener und regelkonformer Ziele auszurichten und etablieren neue Verhaltens- und Kognitionsmuster. Dadurch können sie als Kraftfahrzeugführer wieder sicher am Straßenverkehr teilnehmen und dabei weitere Verkehrsdelikte vermeiden. Die Intervention betrifft in der Regel auch andere Lebensbereiche der Betroffenen mit dem Ziel der Vermeidung eines Rückfalls in dysfunktionale frühere Einstellungen und Verhaltensweisen.

Die tiefenpsychologische Intervention (in der Verkehrspsychologie vor allem nach individualpsychologischen Konzepten) betrachtet Verkehrsauffälligkeiten als Symptome, die eine zumeist unbewusste Vermeidung innerer und äußerer Konflikte ermöglichen. Das

Ziel der analytischen Arbeit ist die Verdeutlichung des Zusammenhangs zwischen den Auffälligkeiten im Straßenverkehr auf der einen und der persönlichen Lebensgestaltung im Ganzen auf der anderen Seite. Dabei steht häufig als unbewusstes Ziel des Verhaltens die Überwindung von negativen Gefühlen wie Unterlegenheit, Überforderung, Frustration oder Ohnmacht im Vordergrund. Ist individualpsychologisch eine Einsicht in die individuellen Strategien zur Alltagsbewältigung und deren Zusammenhang mit den Regelverstößen gewonnen, kann der Prozess des Umfinalisierens beginnen. Das bedeutet, einerseits zu erkennen, dass man zuvor – unbewusst – Ziele verfolgt hatte und dass diese falsch und unrealistisch waren, sowie andererseits die Suche, Erprobung und schließlich Festigung neuer zielführender Strategien. Die „alten“ Delikt-Verhaltensmuster werden nun überflüssig, das Verkehrsverhalten unauffällig. Damit ist ein Veränderungsprozess eingeleitet, der zu einer dauerhaften Vermeidung weiterer Auffälligkeiten beiträgt.

Ergänzt werden diese Interventionen durch psychoedukative Elemente, zum Beispiel durch die Vermittlung von Wissen zur Verhaltensanalyse oder Psychodynamik, zu Möglichkeiten der Stressreduktion sowie durch die Vermittlung von Kenntnissen zum Beispiel der Fahrphysik, der Verkehrsregeln und des Verkehrsrechts.

In verkehrspsychologischen fahreignungsfördernden Maßnahmen ist der Interventionsprozess häufig von psychischem Widerstand und von Abwehr geprägt. Verkehrsauffällige haben die Tendenz, Delikte zu bagatellisieren, zu rationalisieren und durch starke innere Abwehrprozesse die Realität zu verleugnen. Es kann sich bei der fahreignungsfördernden Intervention also nicht um eine „Sachberatung“ handeln, bei der es allein um das Übermitteln von Informationen geht. Beratung ist hier zu verstehen als „ein zwischenmenschlicher Prozess (Interaktion), in welchem eine Person (der Ratsuchende oder Klient) in und durch die Interaktion mit einer anderen Person (dem Berater) mehr Klarheit über eigene Probleme und deren Bewältigung gewinnt“ [6]. Beratung und auch Fahreignungsberatung sind eine „Form einer interventiven und präventiven helfenden Beziehung, in der ein Berater mittels sprachlicher Kommunikation und auf der Grundlage anregender stützender Methoden innerhalb eines vergleichsweise kurzen Zeitraums versucht, bei einem desorientierten, inadäquat belasteten oder entlasteten Klienten einen auf kognitiv-emotionale Einsicht fundierten aktiven Lernprozess in Gang zu bringen, in dessen Verlauf seine Selbsthilfebereitschaft, seine Selbststeuerungsfähigkeit und seine Handlungskompetenz verbessert werden können“ [7].

Anforderungen an den Berater

Entsprechend den bisher ausgeführten Anforderungen muss der Berater in der Fahreignungsberatung sowohl über Fähigkeiten verfügen, die ihm einen professionellen Umgang mit Widerstand und Abwehr ermöglichen, als auch über die Kompetenz, mit dem Ratsuchenden die Funktionalität seines Verhaltens sowie die Einsicht in Zusammenhänge zwischen Lebensgestaltung und Verhalten im Straßenverkehr zu erarbeiten. Außerdem sollte der Berater mit seiner Gesprächsführung dazu beitragen, die zunächst oft nur rudimentär vorhandene Veränderungsbereitschaft des Ratsuchenden zu fördern und eine stabile Motivation für die notwendigen Veränderungsprozesse erzeugen. Wie aufgezeigt, benötigt der Berater „allgemeine Kompetenzen der Beratungsmethoden, Gesprächsführung, diagnostisches Wissen und ein Wissen um Kommunikationsmodelle, Interaktionsprozesse und Beziehungsaufbau“ [8].

SCHRÖDER [9] führt dazu aus: „Beratung im psychosozialen Feld braucht (daher) Kompetenzen in allen Teildisziplinen der Psychologie, also der Entwicklungspsychologie, der Differentiellen Psychologie oder Diagnostik, in der Sozialpsychologie und der allgemeinen Psychologie.“

Berater in der Verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung benötigen ([2]; [10]):

- Beratungskompetenz
- Profunde Kenntnisse der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien
- Kompetenz in der Diagnostik des Alkoholkonsums
- Kompetenz in der Diagnostik des Drogenkonsums
- Kompetenz in der Diagnostik abweichenden Verhaltens
- Kompetenz in der Diagnostik bereits erfolgter Problembewältigung
- Kompetenz in der Erstellung eines Behandlungs-/Maßnahmenplans
- Prozessdiagnostische Kompetenz
- Kenntnisse im Straßenverkehrsrecht
- Kenntnisse im Bereich medizinischer Befunde und chemisch-toxikologischer Untersuchungen
- Kenntnisse psychotherapeutischer Maßnahmen und Rehabilitationsbehandlungen
- Kenntnisse des Suchthilfesystems.

Lege artis werden fahreignungsfördernde Maßnahmen im Vorfeld der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) von Psychologen mit verkehrspsychologischer Ausbildung durchgeführt. Für verkehrsauffällige Kraftfahrer der Anlassgruppen Alkohol, Drogen und Medikamente werden aufgrund vorhandener Kompetenz in der Behandlung von Substanzkonsumstörungen auch Maßnahmen von Suchtberatungsstellen angeboten. Diese werden oft von Sozialarbeitern zumeist ohne differenzierte Kenntnisse in Theorie und Praxis der Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien, ohne verkehrsbezogene Ausbildung und ohne verhaltenswissenschaftliche Grundqualifikation durchgeführt. Zudem liegen den Maßnahmen keine evaluierten Konzepte zur Wiederherstellung der Fahreignung zugrunde.

Weiterhin hat sich ein grauer Markt mit Anbietern etabliert, die über keinerlei berufliche Qualifikation für eine Verhaltensänderung verfügen und selbstinstruiert reine Prüfungsvorbereitungen ohne fachwissenschaftliches Konzept anbieten. Sie trainieren in „MPU-Beratungen“ mit ihren Kunden, auf Fragen in der MPU die „richtigen“ Antworten zu geben, und es wird Kraftfahrern angeboten, dass man sie durch die MPU bringt – teilweise sogar mit „Erfolgs- und Geld-zurück-Garantie“. Kunden werden mitunter veranlasst, zurechtgebastelte Geschichten auswendig zu lernen, welche die Gutachter angeblich überzeugen, und sie zahlen dafür oftmals viel Geld (vgl. [1]; [2]). Hier wird versucht, mit krimineller Intention die Fahreignungsbegutachtung zu unterlaufen. Diese Art der sogenannten MPU-Vorbereitung konterkariert das Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Ausschluss ungeeigneter Kraftfahrer und widerspricht dem in Artikel 2 GG verankerten Schutzzweck des Fahreignungsrechts. Neben diesen unseriösen Praktiken finden sich vereinzelt durchaus Berater, die ohne einschlägige, verhaltenswissenschaftliche Basisqualifikationen im Einzelfall Spontanremissionen unterstützen können. Es muss aber bezweifelt werden, dass diese Anbietergruppe die Grenzen ihrer Wirksamkeit sowie Indikationen für eine weiterführende Behandlung realistisch beurteilen kann.

3. Fragestellung, Untersuchungsdesign und Methoden

Vor dem Hintergrund eines breiten Spektrums unterschiedlich qualifizierter Anbieter von Interventionsmaßnahmen wurde in der aktuellen Studie untersucht, ob von Psychologen durchgeführte Interventionen in einer dem Interventionsprozess folgenden Medizinisch-Psychologischen Untersuchung häufiger zu einem positiven Begutachtungsergebnis und damit zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung führen, als Interventionen von Personen mit nicht-psychologischer Qualifikation. Weitere Fragestellung war, wie sich Interventionsmaßnahmen, die von Psychologen geplant und durchgeführt wurden, von Maßnahmen unterscheiden, deren Anbieter über keine verhaltenswissenschaftliche Grundqualifikation verfügen.

Die Daten wurden bereitgestellt von 42 Begutachtungsstellen für Fahreignung des Trägers DEKRA e.V. Dresden. Einbezogen wurde alle Medizinisch-Psychologischen Gutachten mit einer Alkoholfragestellung, die von Mitte September 2016 bis Ende November 2016 erstellt wurden. Es handelt sich um ein korrelatives (ex post facto) Design, da keine Variablen systematisch variiert wurden. Die Stichprobe umfasste N=1014 Gutachten, nach Abzug von Mehrfachfragestellungen und Gutachten mit der so genannten H0-Hypothese (Nichtverwertbarkeit der Untersuchungsbefunde aufgrund z. B. unrealistischer oder widersprüchlicher Daten) gingen N=840 Gutachten in die weitere Datenanalyse ein. Die H0-Hypothese wurde überwiegend bei Personen ohne Interventionsmaßnahme vergeben, 14 Fälle, die eine Maßnahme bei einem Psychologen absolviert hatten, wurden dieser Hypothese zugeordnet, in 12 Fällen war dies nach Teilnahme an einer Maßnahme bei anderen Anbietern der Fall.

Die Datenerfassung lag in der Hand des mit dem jeweiligen Fall betrauten psychologischen Sachverständigen, der nach Abschluss und Fertigstellung des Gutachtens einen standardisierten Erhebungsbogen ausfüllte. An der Datenerhebung waren N=44 psychologische Sachverständige beteiligt. Diese erhielten eine ausführliche schriftliche Verfahrensweisung zur Vorgehensweise und zu den Kodierungsregeln. Letztere waren zur Unterstützung einer standardisierten Datenerfassung zusammen mit Beispielen und der definierten Variablenausprägung auf jedem Datenerfassungsblatt abgedruckt. Aus Datenschutzgründen wurde auf persönliche Angaben des Untersuchten verzichtet, sondern dem jeweiligen Fall wurde eine Ordnungsziffer zugewiesen. Daher darf der Rohdatensatz als anonymisiert gelten und konnte somit ohne Rückschluss auf reale Personen weiter analysiert werden.

Für alle Begutachtungsfälle lagen Informationen zum Untersuchungsergebnis (positiv, negativ, Kursempfehlung gemäß § 70 FeV), zur Inanspruchnahme einer Interventionsmaßnahme sowie deren Spezifikation vor. Die Kategorienstufen lauteten: 0 keine Intervention, 1 medizinische Behandlung, 2 Psychotherapie, 3 verkehrspsychologische Intervention, 4 Selbsthilfegruppe, 5 Suchtberatungsstelle, 6 Fahrschule, 7 Diplom-Pädagoge, 8 Entwöhnungsbehandlung, 9 Sonstiges. Mehrfachnennungen waren zulässig. Zudem wurden die Bezeichnung und der Sitz der Einrichtung erfasst. Dadurch war es möglich, über die Homepages detailliertere Informationen zur Angebotsstruktur und die Qualifikation der Mitarbeiter zu erhalten, und die Maßnahmenanbieter nach dem Grad ihrer Qualifikation einzustufen in Selbstinstruktoren (d. h. Anbieter ohne erkennbare Grundkompetenz im Bereich der Suchtbehandlung, z. B. Fahrlehrer, Handwerker, Personen mit kaufmännischer Ausbildung), Suchtberater (Mitarbeiter bei Einrichtungen der Kommunen oder Wohlfahrtsverbände o. ä., oft qualifizierte Sozialarbeiter mit suchtspezifischer Zusatzaus-

bildung) und Psychologen mit einem Diplom- oder Masterabschluss, in vielen Fällen mit Spezialisierung auf Verkehrspsychologie sowie Anerkennung als Kursmoderatoren gemäß §§ 36 oder 70 FeV und verkehrspsychologische Berater gemäß § 71 FeV.

Neben der Anbieterqualifikation wurden besondere Merkmale der Intervention erhoben: Dauer (in Monaten) und inhaltliche Bausteine der Maßnahme. In Anlehnung an PROCHASKA & VELICER [4], RAITHEL & WIDMER [5] und den Anforderungen in den Beurteilungskriterien [11] wurde unterschieden zwischen Wissensvermittlung, Deliktbearbeitung, Motivationsförderung, Kompetenzaufbau (z. B. Verbesserung von Selbstwirksamkeit und Selbstkontrollmechanismen) sowie Rückfallbearbeitung. Unter Einbeziehung der Daten aus dem Explorationsgespräch wurde durch den federführenden Sachverständigen beurteilt, ob das jeweils genannte Merkmal Bestandteil der Intervention war oder nicht. Dabei konnte sich der Sachverständige sowohl auf die Ausführungen in vorgelegten Bescheinigungen als auch auf seine Explorationsdaten stützen, denn die Lernerfahrungen aus einer Intervention müssen generell hinterfragt werden (vgl. Nr. 16 zum Kriterium PUG 2 in den Beurteilungskriterien). Weiterhin wurde die gutachterliche Diagnose erfasst gemäß den A-Hypothesen in den Beurteilungskriterien: A1 = Alkoholabhängigkeit, A2 = schwerer Alkoholmissbrauch mit Abstinenzpflicht, A3 = Alkoholgefährdung, A4 = mangelndes Trennungsvermögen zwischen Trinken und Fahren.

Die statistische Auswertung der Daten erfolgte mittels des Statistikprogramms IBM® SPSS® Version 20. Geprüft wurden die deskriptive Verteilung der Hypothesen gemäß den Beurteilungskriterien, die Erfolgsquoten in Abhängigkeit der Anbieterqualifikation und inhaltliche Unterschiede zwischen den Interventionsmaßnahmen. Für intervallskalierte Daten wurden Mittelwertunterschiede mittels einfaktorierter Varianzanalyse auf Signifikanz geprüft, um dem Problem der Alpha-Fehler-Kumulierung bei Mehrfachvergleichen von Gruppenpaaren entgegenzuwirken. Als post-hoc-Test wurde der Tuckey-Test eingesetzt, um die Struktur der Mittelwertunterschiede weiterführend zu analysieren. Bei Variablen mit nominalem Skalenniveau wurden Chi-Quadrat-Verfahren zur Analyse der Häufigkeiten gerechnet.

4. Ergebnisse

Da die medizinisch-psychologische Begutachtung die diagnostische Einstufung des Schweregrades der individuellen Verkehrsdelinquenz mit der Beurteilung des seit dem Deliktgeschehen vollzogenen Veränderungsprozesses verbindet, erfolgt zunächst die Einordnung der Delinquenzproblematik nach dem Schweregrad der dem aktenkundigen Fehlverhalten zugrundeliegenden Problemausprägung (Zuordnung zu der entsprechenden Hypothese).

In Abbildung 1 sind die Häufigkeiten und prozentualen Anteile für die Alkoholhypothesen dargestellt. Demnach überwiegt mit einem Anteil von 50 % aller Fälle die so genannte Alkoholgefährdung (420 von 840 Fällen). Typische Merkmale einer „Alkoholgefährdung“ sind gesteigerte Alkoholgewöhnung, unkontrollierte Trinkepisoden bzw. Entlastungstrinken in der Vergangenheit, also im Zeitraum vor der Verkehrsauffälligkeit. Voraussetzung für eine günstige Verkehrsverhaltensprognose ist bei dieser Risikogruppe ein reduziert-kontrollierter Alkoholkonsum, Alkoholverzichtsbelege sind nicht erforderlich. An zweiter Stelle folgt der abstinentenpflichtige, schwere Alkoholmissbrauch, festgestellt in 31,9 % aller Fälle, gefolgt von der Alkoholabhängigkeit (16,9 % der Fälle) und der weitgehend unbedeutenden Hypothese A4 (unzureichendes Trennungsvermögen infolge fehlender Regelakzeptanz bezüglich der Trennung von Trinken und Fahren).

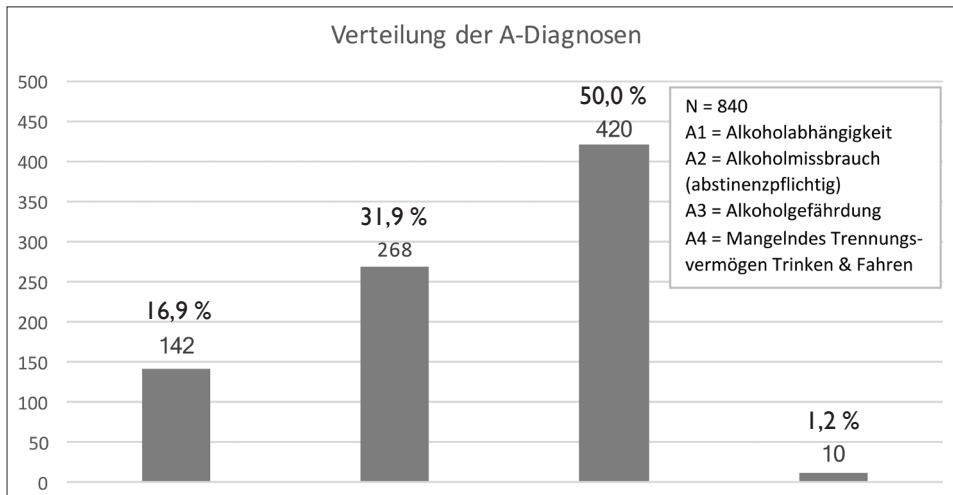


Abb. 1: Häufigkeitsverteilung der Problemausprägungskategorien.

Zur Klärung der Frage, welche Qualifikationsart (Psychologe, Suchtberater oder Selbstinstruktor) die besten Erfolgsaussichten auf eine positive Prognose bietet, wurden Odds Ratios (OR) für positive Ergebnisse im Vergleich der verschiedenen Anbieter bestimmt. Dieser Parameter beschreibt das Chancenverhältnis zweier Variablen in Abhängigkeit von einer Exposition, also die Chance für ein bestimmtes Ergebnis (z. B. positive Prognose) nach einer Exposition (Teilnahme an einer Intervention) im Verhältnis zur Chance für dieses Ergebnis ohne vorherige Exposition (keine Intervention) [12].

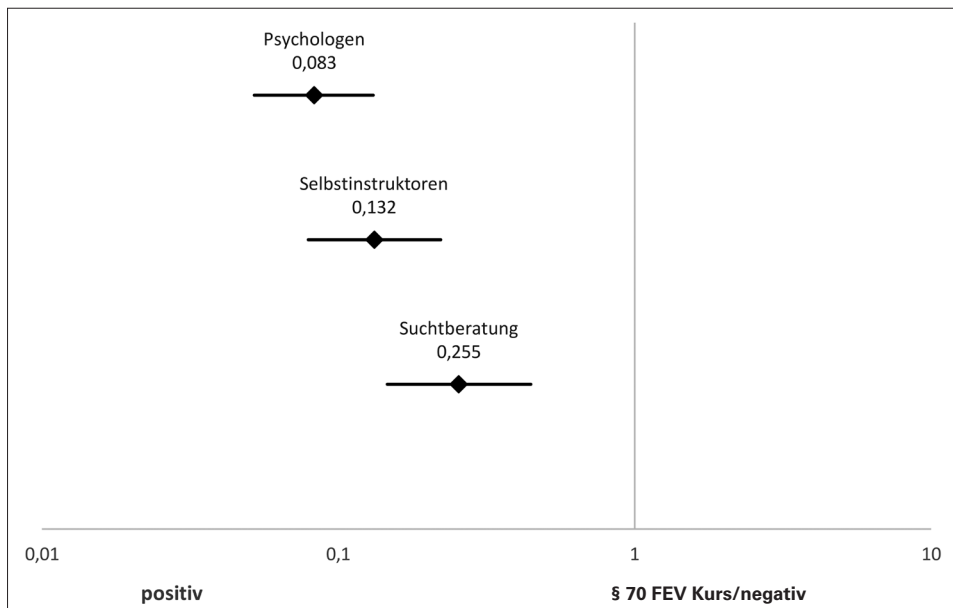


Abb. 2: Odds Ratios für positive Prognosen (= Untersuchungsergebnisse) zwischen den Anbietern.

Da für Alkoholabhängigkeit eindeutige und in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung und der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) festgelegte Voraussetzungen an die Wiederherstellung der Fahreignung (u. a. Entgiftungs- und Entwöhnungsbehandlung sowie Abstinenz) definiert sind, die fachlich an spezifische Einrichtungen (z. B. Suchtkliniken) gebunden sind, wurden die Erfolgsquoten lediglich für die Hypothesen A2, A3 und A4 (N=698) berechnet. Die Ergebnisse (Abb. 2) zeigen, dass alle Arten von Vorbereitung besser sind als keine Vorbereitung (keines der Konfidenzintervalle der Odds Ratios überschneidet den Wert 1). Die Teilnahme an einer von Psychologen durchgeführten Maßnahme hat das geringste Risiko für ein negatives Ergebnis (Faktor 0,083). Bei den von Selbstinstruktoren geleiteten Vorbereitungsmaßnahmen steigt das Risiko für ein negatives Ergebnis auf den Faktor 0,132. Bei den Suchtberatungsstellen ist das Risiko mit dem Faktor 0,255 am höchsten. Dies ist immer im Vergleich zu keiner Teilnahme an Vorbereitungsmaßnahmen zu sehen.

Zur Betrachtung der relativen Unterschiede zwischen den Gruppen wurde mittels einer Varianzanalyse (ANOVA) getestet, ob und ggf. welche Gruppen sich voneinander unterscheiden. Tabelle 1 zeigt die Mittelwerte und Standardabweichungen der MPU-Ergebnisse, wobei nur solche Fälle berücksichtigt wurden, bei denen auch tatsächlich eine Interventionsmaßnahme stattfand. Diese sind folgendermaßen kodiert: 1=positives Ergebnis, 2=Kurs nach § 70 FeV, 3=negatives Ergebnis. Demnach erzielten psychologische Maßnahmen die besten Ergebnisse, Suchtberatungsstellen die schlechtesten. Die ANOVA zeigte einen signifikanten globalen Unterschied zwischen den Vorbereitungsarten, $F(2, 527)=13,237, p<.001$. Danach wurde ein Tuckey Post Hoc Test gerechnet. Dieser zeigte signifikante Unterschiede zwischen allen 3 Vorbereitungsarten, also zwischen Suchtberatungsstellen und Psychologen ($p<.001$), zwischen Suchtberatungsstellen und Selbstinstruktoren ($p=.021$), sowie zwischen Selbstinstruktoren und Psychologen ($p=.049$).

	Anzahl	Mittelwert Ergebnis	Standartabweichung
Suchtberatung	94	1,81	0,875
Selbstinstruktoren	139	1,54	0,801
Psychologen	298	1,36	0,673

Tab. 1: Unterschiede in der Prognose in Abhängigkeit vom Anbieter.

Wie unterscheiden sich Interventionsmaßnahmen, die von Psychologen geplant und durchgeführt wurden, von Maßnahmen der Anbieter ohne verhaltenswissenschaftliche Grundqualifikation? Diese Fragestellung beleuchtet mögliche Ursachen der Untersuchungsergebnisse (Prognosen) und liefert erste Erklärungen für Unterschiede in den Erfolgsquoten. In Tabelle 2 sind die wesentlichen Ergebnisse dargestellt, getrennt nach den Problemausprägungen Alkoholgefährdung und abstinentpflichtiger Alkoholmissbrauch. Angegeben sind die absoluten (N) und relativen (%) Häufigkeiten für die Anwendung des dargestellten Interventionsbausteins. Demnach bestätigten die Psychologischen Sachverständigen der Begutachtungsstellen z. B., dass in 87 % aller Interventionen, die von Psychologen mit Diplom- oder Masterabschluss bei Verkehrsauffälligen mit diagnostizierter Alkoholgefährdung durchgeführt wurden, eine Deliktbearbeitung realisiert wurde. Bei Anbietern mit anderen Qualifikationen waren es dagegen lediglich 56,1 %.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die von Psychologen durchgeführten Maßnahmen bei allen betrachteten Variablen in höherem Maße die typischen Elemente eines fachlich fundierten Veränderungsprozesses in den Behandlungsansatz implementierten im Vergleich zu Maßnahmenanbietern mit anderen Qualifikationen. Die durchgängig höheren Bestätigungsquoten liegen zwischen 58 % und 87 %. Bei Verkehrsauffälligen mit der Diagnose einer Alkoholgefährdung greifen Psychologen signifikant häufiger auf folgende inhaltlichen Elemente zurück: Deliktbearbeitung ($\chi^2=31.87$, $p<.001$), Motivationsförderung ($\chi^2=5.58$, $p<.018$), Kompetenzaufbau ($\chi^2=11.39$, $p<.001$) und Rückfallbearbeitung (als Trend: $\chi^2=3.57$, $p<.06$).

Variable		Alkoholgefährdung (A3)				Alkoholmissbrauch (A2)			
		npQ	pQ	Testwert	p	npQ	pQ	Testwert	p
Delikt- bearbeitung	ja	37 56,1%	215 87,0%	$\chi^2=31,866$	.001	55 67,9%	105 80,2%	$\chi^2=4,058$	.044
Motivations- förderung	ja	28 42,4%	145 58,7%	$\chi^2=5,584$	.018	49 60,5%	85 64,9%	$\chi^2=0,415$	.519
Kompetenz- aufbau	ja	36 54,5%	187 75,7%	$\chi^2=11,387$	.001	50 61,7%	91 69,5%	$\chi^2=1,345$	.246
Rückfall- bearbeitung	ja	31 47,0%	148 59,9%	$\chi^2=3,567$	.059	41 50,6%	77 58,7%	$\chi^2=1,351$	.245
Wissens- vermittlung	ja	44 66,7%	184 74,5%	$\chi^2=1,613$	.204	55 67,9%	88 67,1%	$\chi^2=0,012$	.913
zyklische Vollständig- keit*	MW	2,666	3,558	$t=-4,152$	<.001	3,086	3,405	$t=-1,357$	.176

Tab.2: Vergleich zwischen psychologischen und nicht-psychologischen Anbietern von Interventionsmaßnahmen bei den Risikogruppen Alkoholgefährdung (A3) und Alkoholmissbrauch (A2); *Anzahl der Bearbeiteten Komponenten von 0–5; npQ – nicht psychologische Qualifikation des Vorbereiters; pQ – psychologische Qualifikation des Vorbereiters; MW – Mittelwert.

Zudem wurde eine höhere zyklische Vollständigkeit des fachlich unterstützten Veränderungsprozesses festgestellt ($t=4,15$, $p<.001$), d.h. die psychologisch fundierten Maßnahmen verknüpfen deutlich mehr relevante Bausteine im gesamten Behandlungszyklus. Betrachtet man allein die Ergebnisse zu den abstinenzpflichtigen Alkoholmissbräuchlern gemäß Hypothese A2 der Beurteilungskriterien, so fällt auf, dass lediglich die Deliktbearbeitung signifikant häufiger angewandt wird ($\chi^2=4.06$, $p<.04$). Bei den weiteren Merkmalen des Veränderungsprozesses liegen die Unterschiede zwischen beiden Qualifikationsgruppen nicht oberhalb eines inferenzstatistischen Signifikanzniveaus.

5. Diskussion

Die Notwendigkeit, die Verkehrssicherheit im Kontext von Alkoholauffälligkeiten mittels hochwertiger Interventionsangebote weiter zu erhöhen, kann kaum bestritten werden. Im Jahr 2016 wurden in Deutschland bei Alkoholunfällen 225 Verkehrsteilnehmer getötet und 4.506 schwer verletzt, was nahezu jedem 14. Verkehrstoten und jedem 15. Schwerverletzten entspricht. Im Fahreignungsregister (FAER) waren am 01.01.2016 insgesamt 8.588.836 Eintragungen verzeichnet, davon 1.149.000 wegen Alkoholstraftaten und 105.000 wegen Alkoholordnungswidrigkeiten [13]). Alkohol im Straßenverkehr beeinträchtigt die Verkehrssicherheit, erhöht das Unfallrisiko in erheblichem Maße und ist bei weitem kein seltenes Ereignis. Entsprechend hoch ist der Anteil an Alkoholfragestellungen bei Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen (MPU). Von den 91.185 Fahreig-

nungsbegutachtungen, die 2016 bundesweit durchgeführt wurden, fand beinahe jede zweite Begutachtung (47 %) aufgrund eines Alkoholdeliktes statt [13]. Unter Berücksichtigung der Hypothesenverteilung in Abbildung 1 wären bei Hochrechnung der Häufigkeiten auf die bundesweite MPU-Statistik ca. 80 % oder ca. 34.000 Fälle den Hypothesen A2 oder A3 zuzuordnen. Und all diese alkoholauffälligen Kraftfahrer sind in bei ihrer Problembewältigung mit verkehrspsychologischen Interventionen, durchgeführt von ausgebildeten Verkehrspsychologen, gut zu unterstützen. Dies belegen die Erfolge der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV trägerübergreifend eindrucksvoll. Die Kursteilnehmer dieser Kurse für alkoholauffällige Kraftfahrer haben eine Rückfallquote in Legalbewährungsstudien von nur 6 bis 8 Prozent [14].

Mit Hilfe der vorliegenden, retrospektiv angelegten Studie sollte die Frage geklärt werden, ob ein Mehrwert von psychologisch basierten Interventionen nachweisbar ist. Dazu wurde über 10 Wochen hinweg eine Vollerhebung bei Alkoholfragestellungen durch 44 psychologische Sachverständige des Trägers DEKRA e.V. Dresden mittels eines standardisierten Erhebungsinstruments realisiert.

Zusammenfassend sprechen die Ergebnisse für eine Überlegenheit psychologisch-basierter Interventionsmaßnahmen. Diese führen im Vergleich zu anderen Interventionen zu einem höheren Anteil positiver Prognosen bei den der Intervention folgenden Fahreignungsbegutachtungen. Auch im Hinblick auf die fachliche Fundierung, gemessen an der Anzahl der implementierten theoriegeleiteten Bausteine, unterscheiden sie sich von anderen Interventionen. So wurden bei den A3-Fällen die Interventionsmodule Deliktbearbeitung, Motivationsförderung, Kompetenzaufbau und Rückfallbearbeitung häufiger angewandt. Diese Ergebnisse können nicht überraschen. Nicht nur die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) (Anlage 4a, Punkt 1f), sondern auch die einschlägige Fachliteratur redet der psychologischen Kompetenz bei der Unterstützung von Veränderungsprozessen zu Einstellung und Verhalten das Wort, denn die Veränderung von Einstellung und Verhalten gehört zu den Kernkompetenzen des Fachgebiets der Psychologie. Wie ausgeführt, müssen Berater in der Fahreignungsberatung über umfassende Kompetenzen in allen Teildisziplinen der Psychologie und auf weiteren Fachgebieten verfügen.

Denn neben sozio-demographischen (z. B. Alter, Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Schulbildung) sowie leistungs- und persönlichkeitspezifischen Risikofaktoren, die bei Trunkenheitsfahrern überzufällig häufig zu finden sind, sind es vor allem erhöhte und nicht-gesellschaftsübliche Trinkgewohnheiten, die den Trunkenheitstäter vom Nicht-Täter unterscheiden (vgl. im Überblick [15]; [16]). In ihrer Literaturübersicht unterstreichen DUNAWAY und Kollegen [17] die Alkoholtoleranz und „Binge drinking“ (definiert als fünf oder mehr alkoholische Getränke innerhalb von ca. zwei Stunden bei einem einzigen Anlass bei Männern bzw. vier alkoholische Getränke oder mehr bei Frauen) als Risikofaktoren für das Erreichen hoher BAK-Werte und die Wahrscheinlichkeit für künftige Trunkenheitsfahrten; die Autoren führen weiter aus, dass 70 % der auffällig Gewordenen in den USA als schwere Trinker oder Alkoholabhängige bezeichnet werden können. Daher besteht das vordergründige Ziel einer Intervention darin, die Trinkgewohnheiten und persönlichkeitsabhängigen Risikofaktoren (vor allem unzureichendes Problemverständnis bezüglich der eigenen Trinkgewohnheiten, Informationsdefizite zu körperlichen und psychischen Auswirkungen des Alkoholkonsums, mangelndes Gefahrenbewusstsein, alkohollaffine Einstellungen, unzureichende Regelakzeptanz sowie mangelnde Selbstkontrolle und Durchsetzungsfähigkeit gegenüber den Einflüssen aus der peer-group) (vgl. zusam-

menfassend [15]) wirksam zu beeinflussen. Dieses Bündel an Risikofaktoren ist bereits ab 1,1 Promille vorhanden und bedarf einer nachhaltigen Umgestaltung der alkoholbezogenen Lebensführung(ebd.). Wie die erhobenen Erfolgsquoten dieser Studie zeigen, wird dieses Ziel mit Hilfe einer psychologisch basierten Intervention am effektivsten erreicht. Diese Feststellung wird durch EU-weite Projekte wie die ANDREA-Studie ([18], [19]) gestützt, die zeigen konnten, dass qualifizierte und fachlich hochwertige Maßnahmen das Rückfallrisiko um 50 % zu reduzieren vermögen. Dabei erwies sich ein Kursmodell als umso effektiver, je stärker es sich an den vorhandenen Defiziten der Kursteilnehmer orientiert.

Bemerkenswertes Untersuchungsergebnis ist allerdings, dass die Inanspruchnahme einer Intervention, gleich welcher Art, mit deutlich höheren Chancen auf ein günstiges Untersuchungsergebnis verknüpft ist und dass gerade bei den A2-Fallkonstellationen auch nicht-psychologische Anbieter in nennenswertem Umfang (in 50,6 bis 67,9 % der Fälle) auf die Anwendung psychologischer Konzepte zurückgreifen.

Neben treatmentunabhängigen Effekten (z. B. Placebo-Effekt, Nachreifung, Selbstheilung) kann die Erfolgsquote sicher davon beeinflusst sein, dass die Beurteilungskriterien und die Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen publiziert sind, und Maßnahmen vor einer MPU auch von Personen ohne psychologische Ausbildung und ohne ein evaluiertes verkehrspsychologisches Interventionskonzept durchgeführt werden. Diese zielen wie auch immer darauf ab, dass die Beratenen in der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung die sich aus den Hypothesen, Kriterien und Indikatoren ergebenden Anforderungen erfüllen. Allerdings muss bezweifelt werden, dass die Anwendung psychologisch fundierter Konzepte Personen mit nicht-psychologischer Qualifikation „lege artis“ gelingt. Eine mögliche Folge wäre mangelnde Nachhaltigkeit und Stabilität der vortragenen Verhaltensänderung und als unerwünschte „Nebenwirkung“ eine prognostisch reduzierte Verkehrssicherheit, da zu befürchten steht, dass die Klienten nach bestandener MPU rasch zu ihren riskanten Verhaltensgewohnheiten der Vergangenheit zurückkehren.

Die gleichzeitige Vorlage eines Abstinenzbelegs sowie einer Bescheinigung über eine Interventionsmaßnahme könnte beim Gutachter einen „Hof-Effekt“ begünstigen ([20], [21]), der besagt, dass ein zentrales Merkmal (z. B. der Abstinenzbeleg) die Bewertung anderer Merkmale beeinflusst. Dies könnte zu einer mildereren Beurteilung der Wirksamkeit einer Intervention, unabhängig von der Qualifikation des Anbieters, beitragen. Befürchtet werden muss aber auch, dass seitens der Interventionsanbieter versucht wird, fehlende psychologische Kompetenz dadurch auszugleichen, unseriöse „Prüfungsvorbereitungen“ bis hin zu ausgedachten und angepassten Lebensbiographien anzubieten und in den „MPU-Beratungen“ mit Kunden zu trainieren, auf Fragen in der MPU die vermeintlich „richtigen“ Antworten zu geben und den Gutachter dadurch zu täuschen.

Die Tatsache, dass auch die Selbstinstruktoren auf die Anwendung psychologischer Konzepte zurückgreifen, kann darauf zurückzuführen sein, dass es eine Fülle an Informationsmaterialien und Fachbüchern zum Thema MPU gibt. Damit bestehen mannigfaltige Möglichkeiten für Interessierte, sich psychologischer Konzepte und Theorien zu bedienen, die sie infolge mangelnder Vor- und Ausbildung sowie ohne Prüfungsnachweis und ohne Berücksichtigung ethischer und berufsständischer Richtlinien anwenden.

Das Fahreignungsrecht fordert lediglich bei Alkoholabhängigkeit eindeutig definierte Behandlungsformen (Entgiftung und Entwöhnung), für Fälle von Alkoholmissbrauch gibt es keine Vorgaben. In den Beurteilungskriterien fordert Kriterium A 2.5 K unter Hypothese 2

nur im besonderen Fall eine professionelle Unterstützungsmaßnahme: „Sofern der Klient eine unterstützende psychologische Maßnahme benötigt hat, um zu einer Verhaltens- oder Einstellungsänderung zu gelangen, war diese dem Problem angemessen und erfolgreich.“ Wann aber hat ein Klient eine Maßnahme nötig? Dies kann nicht pauschal angenommen werden, sobald ein Klient eine Maßnahme nachgefragt hat, sicherlich aber in solchen Fällen, bei denen eine fachlich-fundierte Notwendigkeit für eine solche Maßnahme abgeleitet wurde, z. B. im Ergebnis einer Diagnostik bei einer verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung oder nach einem medizinisch-psychologischen Gutachten mit negativem Ergebnis und entsprechender Empfehlung.

In diesem Sinne und um Betroffene möglichst frühzeitig auf fachlich indizierte Hilfsangebote hinzuweisen, sollte die verkehrspsychologische Fahreignungsberatung möglichst direkt nach Fahrerlaubnisentzug Standard sein. Damit könnten für die Betroffenen, für die der Fahrerlaubnisentzug oftmals zur Beeinträchtigung ihrer Berufsausübung, wenn nicht sogar zum Arbeitsplatzverlust führt, unnötige Beeinträchtigungen und finanziellen Verluste vermieden werden. Auch die Gesellschaft profitierte, da der Betroffene potentiell eher wieder als vollwertige Arbeitskraft zur Verfügung steht und ggf. die Zahlung staatlicher Transferleistungen vermieden werden kann. Gesundheitspolitisch böte bei gesundheitsgefährdendem überdurchschnittlichem Substanzkonsum (hier Alkohol) ein Hinweis auf qualifizierte Hilfsangebote in einer frühzeitig durchgeführten verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung die Chance, Gesundheit zu fördern und Gesundheitskosten zu reduzieren.

6. Methodische Limitationen und Ausblick

Durch das Studiendesign ergeben sich einige Einschränkungen für die Interpretation und die Generalisierbarkeit.

Es wurden nur Personen berücksichtigt, die sich einer MPU mit Alkoholfragestellung unterzogen hatten, also massiv im Straßenverkehr auffällig wurden. Das Ausmaß an zusätzlicher Dissozialität oder einschlägiger Vorbelastung wurde ebenso wenig erhoben oder kontrolliert wie die individuelle Ist-Situation vor der Begutachtung. In Anlehnung an die klinische Fachliteratur sind vermutlich neben Klientenmerkmalen weitere Faktoren mitentscheidend für den Erfolg einer Intervention: Schwere des Störungsbildes, Komorbiditäten, die Anzahl bereits absolvierter therapeutischer Maßnahmen, die Motivation für die Aufnahme einer Intervention/Therapiemotivation und das Vorhandensein personaler Ressourcen (vgl. [22]). Es macht durchaus einen Unterschied, ob eine Person z. B. bereits vor wenigen Monaten ein Gutachten absolvierte und dort Empfehlungen erhielt, die im Vorfeld der 2. Begutachtung umgesetzt wurden bzw. ob bereits durch das Trunkenheitsdelikt, Einflüsse durch die Familie, die peer-group oder nach Informationen durch die Fahrerlaubnisbehörde begonnen wurde, das Verhalten zu ändern, so dass nur Teile der oben genannten Interventionsmodule nachgefragt wurden. Das individuelle Stadium der Veränderungsbemühungen und damit der Ausgangspunkt für die Intervention waren jedoch nicht bekannt.

Zudem wäre denkbar, dass der Interventionsumfang bei der Auftragserteilung beschränkt wurde oder die Person nicht willens war, den Vorschlag aus einer Beratung vollständig umzusetzen. Zudem ließ sich bei der Datenerfassung nicht zweifelsfrei feststellen, in welchem Umfang ein Behandlungselement, z. B. Motivation, ausschließlich durch die

Intervention etabliert wurde oder erste Ansätze bereits durch die negativen Erfahrungen des Klienten mit den Folgen seines Fehlverhaltens entwickelt wurden. Für eine derartige Abgrenzung wäre ein experimentelles Design mit systematischer Variation der Versuchsbedingungen erforderlich gewesen.

Auch wurden lediglich Daten eines Begutachtungsträgers berücksichtigt, für stärkere statistische Power wäre eine heterogene Stichprobe wünschenswert. Die Kodierung wurde nur von einer Person, dem federführenden Gutachter, vorgenommen, weshalb Cohens Kappa für eine Interraterreliabilität nicht berechnet werden kann. Zur Eindämmung von Interpretationsspielräumen wurde vor der Erhebung ein genauer Kodierungsplan mit Beispielen und klar vorgegebenen Kodierregeln erstellt. Zuordnungsfehler sollen auf diese Weise minimiert werden und nur Übertragungsfehler wären noch möglich. Allerdings konnte nicht überwacht werden, ob die Ratings tatsächlich zeitnah wie vorgegeben realisiert wurden oder später und inwieweit Gedächtnisverzerrungen einen Einfluss gehabt haben könnten. Immerhin bedeutete die Bearbeitung des Erhebungsinstruments für den Sachverständigen eine zusätzliche Arbeitsbelastung.

Aus den Ergebnissen dieser Arbeit ergeben sich einige Empfehlungen für die Praxis. Einerseits sollte die längsschnittliche Wirksamkeit über eine Legalbewährungsstudie untersucht werden. Hierbei sollten sich die psychologisch-basierten Maßnahmen als nachhaltiger erweisen.

Weiterhin sollten die über eine verkehrspsychologische fahreignungsfördernde Intervention erstellten Bescheinigungen den Veränderungsprozess sowie die Ausgangssituation nachvollziehbar abbilden. Hierfür wird folgende Gliederung empfohlen:

- Eingangsdagnostik (Einordnung in die Hypothesenstruktur der Beurteilungskriterien),
- Interventionsziel und Durchführungsbedingungen (zeitlicher Umfang/Stundenzahl, Anzahl der Sitzungen, Gruppen-/Einzelsetting),
- Angabe des oder der Durchführenden mit Nennung seiner Qualifikation,
- verwendete Methoden,
- eigenhändige Unterschrift durch den behandelnden Psychologen mit Namenszug und unter Angabe der Qualifikation.

Für Mitarbeiter von Suchtberatungsstellen leitet sich erheblicher Qualifizierungsbedarf ab, sofern sie im Bereich der Intervention vor einer MPU aktiv sein wollen.

Fahrerlaubnisbehörden sollten im Zusammenhang mit ihren Informationspflichten auf die theoretisch gut begründete und empirisch belegte Nützlichkeit verkehrspsychologisch basierter Maßnahmen in ihren Untersuchungsanordnungen hinweisen und transparent machen, wo ein Betroffener Qualität in Beratung und Intervention erwarten darf (vgl. [23]). Der Ordnungsgeber könnte den Verbraucherschutz stärken, indem er z. B. vorschreibt, dass die Homepage jedes Anbieters von Interventionsmaßnahmen dezidierte Vorgaben zur Impressumspflicht erfüllen muss (u. a. Nennung der Qualifikation, Bestätigung zur Einhaltung von Neutralität, Unparteilichkeit und Unabhängigkeit, Bestätigung vorhandener Anwendungskennnisse in den Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien, Angabe der berufsständisch zuständigen Beschwerdestelle usw.). Zudem könnte über die Einführung von Sanktionsmechanismen in der FeV auch und gerade in Fällen von Fälschungen oder anderer strafrechtlicher Vergehen nachgedacht werden (z. B. über Einführung einer „Sperrfrist“ für die Wiederholung einer MPU bei Kandidaten, die unrichtige Unterlagen in der Begutachtung verwenden).

Auch wenn der Focus dieser Arbeit auf der Wirksamkeit von fahreignungsfördernden Interventionsmaßnahmen lag, darf nicht verkannt werden, dass Veränderungsprozesse nach einem kritischen Lebensereignis wie „Führerscheinentzug durch Trunkenheit im Verkehr“ auch ohne substantiellen Wirkfaktor infolge einer Intervention möglich sind und oftmals zusätzlich parallele Bewältigungsversuche unternommen werden wie z.B. die Umgestaltung des sozialen Umfelds, eine Stressreduktion, veränderte Freizeitgestaltung und auch soziale Unterstützung von Dritten dankbar angenommen werden. Dem Berater und Fahreignungsförderer fällt die Rolle eines „Lotsen“, „Bergführers“ oder „Katalysators zur Aktivierung schützender Ressourcen“ zu, die er umso besser ausfüllen kann, je mehr er über die Mechanismen von Verkehrsdelinquenz und die Anforderungen an eine günstige Prognose weiß und je umfangreicher sein Methodeninventar ist. Dadurch kann er den Ratsuchenden beim Stand seiner Auseinandersetzung mit dem Tatgeschehen und seiner bisherigen individuellen Aufarbeitung abholen und ihn individuell und effizient zum Ziel führen.

Zusammenfassung

Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) zur Feststellung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kann erfolgreich gestaltet werden, wenn Einstellung und Verhalten problemangemessen verändert worden sind. Im Regelfall kann hierfür eine ursachenorientierte und auf die Problemausprägung „maßgeschneiderte“ unterstützende Begleitung bzw. Intervention sinnvoll und nützlich sein. Der Beitrag vergleicht beispielhaft für alkoholauffällige Kraftfahrer evidenzbasiert die Erfolgsquoten bei 840 MPU-Gutachten eines Begutachtungsträgers nach Interventionsmaßnahmen mit psychologisch-basierten und nicht-psychologischen Qualifikationslevels der Durchführenden. Im Ergebnis zeigt sich, dass mit Inanspruchnahme einer Interventionsmaßnahme die Chance auf ein positives Gutachten steigt. Maßnahmen, die von qualifizierten Psychologen durchgeführt wurden, erzielten die besten Ergebnisse, Suchtberatungsstellen die schlechtesten. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die von Psychologen durchgeführten Maßnahmen in höherem Maße als Maßnahmenanbieter mit anderen Qualifikationen die typischen Elemente eines fachlich fundierten Veränderungsprozesses in ihr Behandlungskonzept implementierten. Dazu gehören Deliktbearbeitung, Motivationsförderung, Kompetenzaufbau und Rückfallbearbeitung. Abschließend werden die Studienergebnisse auf den Erkenntnisstand zu Merkmalen von Trunkenheitstätern projiziert und praktische Empfehlungen abgeleitet, z.B. zu Chancen einer frühzeitig nach Fahrerlaubnisentzug durchgeführten qualifizierten verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung, zur Struktur von Bescheinigungen, zum Qualifizierungsbedarf für Suchtberater und zu Regelungen des Ordnungsgebers zum Verbraucherschutz.

Schlüsselwörter

alkoholauffällige Kraftfahrer – Interventionsmaßnahmen – Evaluation MPU – Krafftfahreignung – Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)

Summary

DUI drivers compromise road safety in all EU states. Consequently, a fitness-check (a medical-psychological assessment, short MPA) in Germany is recommended for heavy or repeated drink-driving offenders and might be successful, if the person is able to demonstrate changes in attitude and behavior. For this purpose, clients can ask for professional support via “tailormade” driver improvement (DI) interventions. The current study examines the outcome of MPS-results (e.g., positive vs. negative) depending from the qualification of the person being responsible for the intervention. At one hand there were psychological-based interventionists (with diploma or master degree in psychology and additional qualification at traffic psychology) being contrasted against so called self-instructors without any formal qualification. The sample for this study derived from „daily business“ of a German MPA-provider where data were collected during 10 weeks in the autumn of the year 2016. The entire sample consisted of N=840 single cases from the drinking offenders risk type. As expected, interventions relying on a traffic psychologist’s “know how” obtained significant more positive results compared to other types of

basic qualifications. Surprisingly, addiction counsellors obtained the lowest positive outcome rate, even lower than counsellors without specific basic qualification at the area of fitness to drive. Beyond this, a second goal was to determine the factors that favor the advantages of a psychological-based DI-program. A number of variables serve as explaining factors: analyzing the triggering factors causing the offenses, enhancing motivation and competences regarding keeping the rules, working on relapse avoiding strategies. The paper discusses the results regarding typical DUI-offenders profiles and suggest several recommendations in different areas: Requirements for further research, structure of certificates after passing a DI-program, requirements on the qualification of addiction counsellors and a necessity addressed towards legislation regarding transparency for customers and protection from low-quality DI-providers.

Key words

DUI offenders – driver improvement – evaluation – driving fitness and aptitude – medical-psychological assessment (MPA)

Literatur

- [1] Albrecht, M. et al. (2015). Projektgruppe MPU-Reform. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 257. Bremen: Schünemann
- [2] Pirke, T., Brieler, P. (2016). Fahreignungsfördernde Maßnahmen. Verkehrszeichen (32), H. 2, 31–35
- [3] Bundesanstalt für Straßenwesen (2016). Informationen zur MPU. Bergisch Gladbach: BASt
- [4] Prochaska, J. O., Velicer, W. F. (1997). The Transtheoretical Model of Health Behavior Change. *Am J Health Promot* (12), 38–48
- [5] Raithel, J., Widmer, A. (2012). *Deviantes Verkehrsverhalten*. Göttingen: Hogrefe
- [6] Rechten, W. (2004). *Beratung. Theorien, Modelle und Methoden* (2. Aufl.). München: Profil
- [7] Dietrich, G. (1983). *Allgemeine Beratungspsychologie. Eine Einführung in die psychologische Theorie und Praxis der Beratung*. Göttingen: Hogrefe
- [8] Nussbeck, S. (2006). *Einführung in die Beratungspsychologie*. München: Ernst Reinhardt
- [9] Schröder, A. (2004). *Psychologie und Beratung*. In: Nestmann, F., Engel, F., Sickendiek, U. (Hrsg.), *Das Handbuch der Beratung. Band 1: Disziplinen und Zugänge*. Tübingen: DGVT-Verlag, S. 49–60
- [10] Kapitel 5: Anforderungen an die Qualifikation (2016). In: Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U., Reschke, K. (Hrsg.), *Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen – Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung*. Bonn: Kirschbaum Verlag, S. 287–302
- [11] DGVP & DGVM (2013). *Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien* (3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag
- [12] Rudolf, M., Müller, J. (2012). *Multivariate Verfahren – Eine praxisorientierte Einführung mit Anwendungsbeispielen in SPSS*. Göttingen: Hogrefe
- [13] Wagner, T., DeVol, D., Körkel, J. (2018). Alkohol – u. a. Operationalisierung „kontrolliertes Trinken“. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* (64), 142–144
- [14] Brieler, P., Kalwitzki, K.-P. (2016). Kapitel 2.1 *Geregelte verkehrspsychologische Interventionen im System der Fahreignungsbeurteilung*. In: Brieler, P., Kollbach, B., Kranich, U., Reschke, K. (Hrsg.), *Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen – Beratung, Förderung und Wiederherstellung der Fahreignung*. Bonn: Kirschbaum Verlag, S. 53–70
- [15] Wagner, T., DeVol, D., Wegner, L., Rethfeldt, I. (2017). *Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko? Blutalkohol* (54), 77–105
- [16] Keller, M., Wegner, L., Wagner, T., Grimm, U., Häne, K. (2018). *Prognosesicherheit von Fahreignungsgutachten in der Schweiz. Blutalkohol* (55), 280–292
- [17] Dunaway, K., Will, K. E., Sabo, C. S., Bryan, E. P. (2011). *Alcohol-impaired driving*. In: Porter, B.E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology*. San Diego: Academic Press, p. 231–248
- [18] Bartl, G., Willmes-Lenz, G. (2002). EU-Projekt „ANDREA“ – Analyse von Fahrernachschulungsprogrammen. In: *Kuratorium für Verkehrssicherheit* (Hrsg.), *Driver Improvement - 7. Internationaler Kongress*, 8. bis 10. Oktober 2001 in Salzburg. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit, S. 371–388
- [19] Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., Willmes-Lenz, G. (2002). EU-project „Andrea“: analysis of driver rehabilitation programs. *Behavioral Research in Road Safety: Twelfth Seminar, Department for Transport*, 12, 36–45
- [20] Westhoff, K., Kluck, M.-L. (2008). *Psychologische Gutachten – schreiben und beurteilen*. Heidelberg: Springer Medizin Verlag
- [21] Wagner, T., Kranich, U. (2011). *Die verkehrspsychologische Exploration als diagnostische Methode in der Fahreignungsbegutachtung. Blutalkohol* (48), 1–15

- [22] Kranich, U., Müller, D., Friedrich, T. (2014). Jenseits der (erfolgreichen) Rehabilitation und Therapie – zu Entscheidungsgrundlagen im Bereich der Fahreignungsbegutachtung bei „austherapierten?“ Trunkenheitsfahrern. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* (60), 158–165
- [23] Brieler, P., Pirke, T. (2018). Kundenorientierung in der Fahrerlaubnisbehörde aus verkehrspsychologischer Sicht. *Verkehrsdienst Zeitschrift für die Rechtspraxis im Straßenverkehr*, H. 1, 10–17

Anschrift für die Verfasser

Dr. Thomas Wagner
DEKRA e.V. Dresden
Köhlerstr. 18
01239 Dresden
E-Mail: thomas.wagner@dekra.com

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

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Aus der Forschung

*Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin, Präsident: Prof Dr. Thomas Bajanowski,
Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie, Präsident: Prof Dr. Stefan Tönnies
Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Präsident: Prof Dr. Matthias Graw*

THOMAS BAJANOWSKI, STEFAN TÖNNES, MATTHIAS GRAW

Aktualisierung der Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke – BAK-Richtlinien –

Die Aktualisierung der 2011 in der Zeitschrift Blutalkohol abgedruckten Richtlinien (Band 48, Heft 3, Seiten 137–143) dient der Präzisierung der in Kapitel 9 beschriebenen Vorgehensweisen bei der Blutalkoholbestimmung, insbesondere bzgl. des zu verwendenden Materials, und einer Richtigstellung in Kapitel 7.

Der folgende Text ersetzt mit sofortiger Gültigkeit den dritten Absatz im Kapitel 7.1 („Allgemeine Vorgaben zur Messung von Kontrollproben“):

In jeder Analysenserie werden nach je höchstens 10 authentischen Proben (20 Einzelbestimmungen) Kontrollproben eingefügt. Grundsätzlich hat die Sequenz mit einer Kontrollprobe abzuschließen.

Der im folgenden abgedruckte Text ersetzt mit sofortiger Gültigkeit das Kapitel 9.

9. Berechnung der Blutalkoholkonzentration und Befundbericht

Proben zur forensischen Blutalkoholbestimmung sind zeitnah nach Eingang im Labor zu zentrifugieren. Die Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) erfolgt in Serum/Plasma, solange nach Zentrifugation noch eine Phasengrenze zu erkennen ist. Im Befundbericht wird die Konzentration im Vollblut angegeben. Die Berechnung der Blutalkoholkonzentration aus der Serum- bzw. Plasmaalkoholkonzentration erfolgt, dem Verteilungsverhältnis des Wassers zwischen Serum/Plasma und Vollblut entsprechend, durch Division mit 1,20. Werden Kalibrierlösungen verwendet, die Alkoholkonzentrationen in mg/mL oder g/L ausweisen, ist mit dem Divisor 1,03 (Dichte des Serums) auf mg/g bzw. auf g/kg umzurechnen. Der kombinierte Divisor beträgt demzufolge 1,236. Auch für hämolytisches Serum/Plasma ist ausschließlich der Serumdivisor zu verwenden.

Bei fehlender Phasengrenze nach Zentrifugation ist das vorher zentrifugierte vollständige Material zu homogenisieren und dann wie Vollblut zu behandeln. Bei Leichenblutproben kann die Analyse direkt aus Vollblut vorgenommen werden. Zur Berücksichtigung der Dichte (Vollblut) ist mit dem Divisor 1,06 auf mg/g bzw. g/kg umzurechnen. Abweichungen von den empfohlenen Analysengängen sind im Ergebnisbericht aufzuführen.

Bei Einsatz verdünnter Proben im Dampfraumverfahren (Verdünnung um mindestens das 4fache) muss kein Korrekturfaktor für die Dampfdruckerhöhung berücksichtigt werden. Die berechneten Vollblutalkoholkonzentrationen sind stets hinter der zweiten Stelle nach dem Komma zu schneiden. Aus den so ermittelten vier Einzelkonzentrationen wird das arithmetische Mittel errechnet und ebenfalls auf zwei Stellen nach dem Komma geschnitten. Alle Einzelwerte und ihr Mittelwert sind im Befundbericht in „Promille“ (g Ethanol pro kg Blut) anzugeben. Ergebnisse unterhalb des untersten Kalibrators (unterster Kalibrator größer gleich Bestimmungsgrenze) müssen entsprechend gekennzeichnet werden. Im Befundbericht ist auf Besonderheiten hinzuweisen und zu versichern, dass gemäß aktuellen Richtlinien gearbeitet wurde und ein Zertifikat über die erfolgreiche Teilnahme an Ringversuchen für den Analysenzeitraum vorlag.

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Thomas Bajanowski
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
Hufelandstr. 55
45122 Essen
E-Mail: thomas.bajanowski@uk-essen.de

Prof. Dr. Stefan Tönnies
Präsident der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie
Institut für Rechtsmedizin
Abt. Forensische Toxikologie
J. W. Goethe-Universität
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt/Main
E-Mail: toennes@em.uni-frankfurt.de

Prof. Dr. Matthias Graw
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.
Institut für Rechtsmedizin, LMU
Nußbaumstr. 26
80337 München
E-Mail: graw@dgvm-verkehrsmedizin.de

Dokumentation

Drogen- und Suchtbericht 2019^{1*)}

– Auszug –

2.2.2 Alkohol

Konsum und Prävalenzen

In Deutschland weisen rund 18 Prozent der Männer und 14 Prozent der Frauen einen risikanten Alkoholkonsum auf. Bei Frauen ist die Prävalenz des Risikokonsums in der hohen Sozialstatusgruppe am höchsten. Bei Männern lässt sich keine eindeutige Tendenz des Risikokonsums nach Sozialstatusgruppen feststellen. Dieses Bild differenziert sich, wenn zum Sozialstatus auch das Alter betrachtet wird (RKI, GEDA 2014/2015-EHIS).

Im Mai 2019 wurden die neuen Ergebnisse der Studie der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) „Der Alkoholkonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland 2018“ vorgestellt (Alkoholsurvey 2018 [nachfolgend in diesem Heft]).

Trends

Der Pro-Kopf-Verbrauch von Reinalkohol ist in den letzten 40 Jahren zurückgegangen. Im internationalen Vergleich zählt Deutschland allerdings weiterhin zu den Hochkonsumländern.

Männer konsumieren nach wie vor mehr Alkohol als Frauen. Der riskante Konsum ging bei Männern in den vergangenen 20 Jahren leicht zurück, während er bei Frauen weitgehend unverändert blieb.

Immer weniger zwölf- bis 17-jährige Jugendliche haben schon einmal Alkohol getrunken. Auch der regelmäßige Alkoholkonsum ging in dieser Altersgruppe in den vergangenen 14 Jahren zurück. Zudem ist das Rauschtrinken bei Jugendlichen im Jahr 2018 geringer verbreitet als in früheren Jahren.

Bei den jungen Männern und Frauen im Alter von 18 bis 25 Jahren hat sich der Alkoholkonsum unterschiedlich entwickelt. Der regelmäßige Konsum sowie der Konsum riskanter Mengen und die 30-Tage-Prävalenz des Rauschtrinkens 18- bis 25-jähriger Männer sind 2018 geringer verbreitet als in den Jahren 2011 bzw. 2012. Bei den jungen Frauen zeichnen sich längerfristig keine wesentlichen Veränderungen im Alkoholkonsum ab.

Die Zahl der Todesfälle, die ausschließlich durch Alkoholkonsum bedingt sind, ist in den vergangenen 20 Jahren gesunken, bei Männern wesentlich deutlicher als bei Frauen. 2012 starben in Deutschland rund 21.000 Menschen im Alter von 15 bis 64 Jahren (ca. 16.000 Männer und 5.000 Frauen) an Erkrankungen, die entweder ausschließlich auf Alkohol zurückzuführen sind oder für die der Alkoholkonsum einen Risikofaktor darstellt.

^{1*)} Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung 2019, Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung beim Bundesministerium für Gesundheit, Stand: Oktober 2019, veröffentlicht am 5. November 2019.

Alter	Jugendliche		Junge Erwachsene	Erwachsene		Ältere Erwachsene
	11–17 Jahre	12–17 Jahre	18–25 Jahre	18–64 Jahre	18–64 Jahre	ab 65 Jahre
Datenquelle	RKI: KiGGS2	BZgA: Alkoholsurvey	BZgA: Alkoholsurvey	IFT: ESA	RKI: GEDA-EHIS	RKI: GEDA-EHIS
Jahr	2014–2017	2018	2018	2018	2014/2015	2014/2015
Jemalskonsum	51,0 %	62,9 %	95,5 %	96,4 %	92,0 %	88,1 %
Alkoholkonsum mind. ein mal pro Woche		9,8 %	34,0 %		47,7 %	49,5 %
Konsum in den letzten 30 Tagen		36,7 %	74,1 %	71,6 %		
Konsum mind. monatlich i. d. letzten zwölf Monaten					73,9 %	71,9 %
Riskanter Konsum	Reinalkohol pro Tag: Frauen: mehr als zehn Gramm Männer: mehr als 20 Gramm		Reinalkohol pro Tag Frauen: mehr als zwölf Gramm Männer: mehr als 24 Gramm		Reinalkohol pro Tag Frauen: mehr als zehn Gramm Männer: mehr als 20 Gramm	
gesamt	12,1 %	3,7 %	18,3 %	18,1 %	16,3 %	14,8 %
weiblich	13,5 %	3,0 %	15,4 %	19,7 %	14,4 %	12,2 %
männlich	10,8 %	4,3 %	20,9 %	16,7 %	18,3 %	17,9 %
Rauschtrinken	sechs oder mehr alkoholische Getränke bei einer Gelegenheit mind. einmal im Monat	alkoholische Getränke mind. an einem der letzten 30 Tage mehr als vier bei Mädchen/Frauen mehr als fünf bei Jungen/Männern		fünf oder mehr alkoholische Getränke mind. an einem der letzten 30 Tage	sechs oder mehr alkoholische Getränke bei einer Gelegenheit mind. einmal im Monat	
gesamt	7,0 %	14,0 %	38,9 %	34,5 %	33,4 %	27,8 %
weiblich	5,6 %	12,8 %	31,6 %	24,6 %	25,9 %	21,9 %
männlich	8,4 %	15,1 %	45,5 %	42,8 %	44,7 %	35,1 %
Alkoholabhängigkeit				3,1 %		
weiblich				1,7 %		
männlich				4,5 %		

Tab. 8: Prävalenzen des Alkoholkonsums bei Jugendlichen und Erwachsenen.

2.2.3 Medikamente Substanz und Wirkung

Vier bis fünf Prozent aller verordneten Arzneimittel besitzen ein eigenes Missbrauchs- und Abhängigkeitspotenzial. Die Übergänge zwischen bestimmungsgemäßem Gebrauch von Medikamenten, Nebenwirkungen im Verlauf, Missbrauch und Abhängigkeit sind fließend. Eine Medikamentenabhängigkeit entsteht meist schleichend, leise und unauffällig. Insbesondere folgende Substanzen haben bei längerem oder nicht bestimmungsgemäßem Gebrauch (nach den Kriterien der Klassifikation psychischer Störungen des ICD-10) ein hohes Abhängigkeitspotenzial:

- Schlaf-/Beruhigungsmittel: z. B. Benzodiazepine, Z-Substanzen
- (verschreibungspflichtige) Schmerzmittel: häufig in Form von Kombinationspräparaten mit zentral erregenden oder dämpfenden Wirkstoffen (Opiate und Opioide)
- Weck- und Aufputschmittel: vorwiegend Amphetamin-Abkömmlinge wie Methylphenidat.

Bei Medikamentenmissbrauch spielen vor allem Benzodiazepine und Z-Substanzen eine Rolle. Fachgerecht verordnet, handelt es sich bei Benzodiazepinen und Z-Substanzen um hoch wirksame Medikamente, die bei einem sachgerechten kurzfristigen Gebrauch sicher einsetzbar sind.

Dem Großteil der Benzodiazepine ist gemein, dass sie auch angstlösend (anxiolytisch) wirken, was in Bezug auf das Sucht- oder Abhängigkeitspotenzial eine besondere Bedeutung hat. Aufgrund des breiteren Wirkspektrums werden Benzodiazepine für verschiedene Indikationen eingesetzt bzw. verschrieben. Neben Schlafstörungen betrifft dies Anspannungs-, Erregungs- und Unruhezustände, Angst- und Panikstörungen. Die Benzodiazepine verfügen über eine Reihe von Nebenwirkungen wie tagsüber auftretende Müdigkeit, Schwindel, Kopfschmerzen oder die mit erhöhter Sturzgefahr verbundene Muskelschwäche. Problematisch ist, dass insbesondere nach längerem Gebrauch unerwartete Wirkungen wie Ruhelosigkeit, Erregung und Depressionen auftreten können, die den eigentlichen Symptomen ähneln, gegen die Benzodiazepine eingesetzt werden. In Deutschland unterliegen Benzodiazepine als verschreibungsfähige Medikamente dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG, Anlage 3). Je nach Packungsgröße und Höchstmenge an Wirkstoffgehalt sind aber Verordnungen auf normalen GKV- und Privatrezepten erlaubt.

Bei den Z-Substanzen (Benzodiazepinrezeptoragonisten, auch Non-Benzodiazepine genannt) wie Zolpidem, Zopiclon und Zaleplon, deren übergeordnete Bezeichnung sich aus dem gemeinsamen Anfangsbuchstaben ableitet, wurde anfangs – nach ihrer Zulassung in den 1990er-Jahren – davon ausgegangen, dass der Gebrauch nicht zu einer Abhängigkeit führen würde. Mittlerweile ist dies widerlegt, und man geht davon aus, dass sie über ein ähnliches Abhängigkeitspotenzial verfügen wie Benzodiazepine. Z-Substanzen werden fast ausschließlich zur Behandlung von Schlafstörungen eingesetzt. Auch hierbei gelten hinsichtlich Packungsgröße und Wirkstoffmenge Ausnahmen.

Als eine weitere Gruppe von Medikamenten mit Abhängigkeitspotenzial sind Opioidanalgetika zu nennen. Medikamente dieser Wirkstoffklasse werden zur Behandlung starker und chronischer Schmerzen eingesetzt, wie sie zum Beispiel im fortgeschrittenen Stadium von Krebserkrankungen auftreten. Diese Medikamente haben nicht nur schmerzbekämpfende, sondern auch dämpfende, beruhigende und teilweise euphorisierende Eigenschaften. Sie sind in der Regel gut verträglich. Als häufigste Nebenwirkungen sind neben der sedierenden Wirkung Verstopfung, Übelkeit und Schläfrigkeit zu nennen. Aufgrund ihrer psychotropen Eigenschaften verfügen die Opioidanalgetika über ein besonders hohes Abhängigkeitsrisiko. Abgesehen von einigen schwach wirksamen Opioiden unterliegen fast alle Opioidanalgetika dem BtMG.

Ebenfalls mit der Gefahr der Abhängigkeitsentwicklung verbunden sind Amphetamine sowie deren Abkömmlinge, die vornehmlich zur Behandlung von ADHS (Aufmerksamkeitsdefizit-Hyperaktivitätsstörung) eingesetzt werden. Das bekannteste und in Deutschland am meisten verschriebene Medikament ist Methylphenidat. Den amphetaminhaltigen Medikamenten ist aufgrund ihrer anregenden, müdigkeitsunterdrückenden sowie konzentrations- und leistungsfördernden Wirkung gemein, dass sie ein hohes Missbrauchs- und

Abhängigkeitsrisiko aufweisen. Sie haben zum Teil ausgeprägte Nebenwirkungen wie Appetitlosigkeit, Schlafstörungen und Kopfschmerzen bis hin zu Blutdruckanstieg und Herzrhythmusstörungen. Methylphenidat ist in Deutschland dem BtMG unterstellt.

Konsum und Prävalenzen

	Erwachsene		
Alter	18–59 Jahre	60–79 Jahre	18–64 Jahre
Datenquelle	IFT: ESA	RKI: DEGS1	IFT: ESA
Jahr	2018	2008–2011	2018
	mind. wöchentliche Einnahme	Gebrauch in den letzten sieben Tagen	Gebrauch in den letzten 30 Tagen
psychoaktive Arzneimittel ¹⁾	21,4 %		
Schmerzmittel	19,3 %		50,4 %
opioidehaltige Schmerzmittel		4,1 %	
Antidepressiva	3,9 %	7,9 %	4,2 %
Schlaf-/Beruhigungsmittel	2,4 %	3,3 %	4,5 %
Benzodiazepine		2,5 %	
Antidementiva		4,2 %	
Neuroleptika	1,0 %		1,1 %
Antiepileptika		2,3 %	
Anregungsmittel	0,7 %		0,9 %
Appetitzügler	0,1 %		0,2 %
Anabolika	0,2 %		0,2 %
	letzte zwölf Monate		letzte zwölf Monate
Abhängigkeit (Schmerzmittel), letzte zwölf Monate	2,5 %		3,2 %
weiblich	3,1 %		3,6 %
männlich	1,9 %		2,8 %
Abhängigkeit (Hypnotika/Sedativa), letzte zwölf Monate	0,6 %		0,7 %
weiblich	0,5 %		0,6 %
männlich	0,6 %		0,9 %
Psychopharmakagebrauch kombiniert mit täglichem Alkoholkonsum		2,8 %	

1) Psychoaktive Arzneimittel: opioidehaltige Schmerzmittel, Aspirin kombiniert mit Koffein, Antiepileptika, Antiparkinsonmittel, Psycholeptika (N05) mit Hypnotika und Sedativa, Benzodiazepinen und Benzodiazepin-verbundenen Mitteln/Z-Substanzen, alle Psychoanaleptika mit Antidepressiva und Antidementiva, alle anderen das Nervensystem beeinflussenden Arzneimittel, opioidehaltige Hustenmittel

Tab. 9: Prävalenzen des Medikamentengebrauchs bei Erwachsenen.

Der klinisch relevante Medikamentengebrauch ist seit dem Jahr 2000 bei Frauen und Männern angestiegen.

Der Arzneimittelgebrauch insgesamt sowie der klinisch relevante Konsum liegen bei Frauen weiterhin höher als bei Männern.

Der Gesamtgebrauch psychoaktiver Arzneimittel bei 60- bis 79-Jährigen veränderte sich in einem Beobachtungszeitraum von zehn Jahren (1997–1999 und 2008–2011) nicht signifikant, zeigte aber in den Untergruppen signifikante Änderungen.

In der jüngsten Altersgruppe von 18 bis 20 Jahren zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede vor allem durch höhere Prävalenzen bei Frauen als bei Männern für eine Abhängigkeit, sowohl bei Analgetika als auch bei Hypnotika/Sedativa.

Mit zunehmendem Alter steigt die Prävalenz für eine Abhängigkeit für beide Arzneimittelgruppen bei Männern an und sinkt bei Frauen.

Statt des klinisch relevanten Medikamentengebrauchs wurde 2018 wieder die Abhängigkeit von Schmerzmitteln sowie Hypnotika/Sedativa erhoben.

Betrachtet man die Medikamenteneinnahme bei älteren Menschen näher, zeigt sich: Der Anteil von Personen, die mehrere Medikamente gleichzeitig einnahmen (Polypharmazie), stieg an. Die Kombination von psychoaktiven Arzneimitteln mit täglichem Alkoholkonsum und Psychopharmakagebrauch veränderte sich nicht signifikant. Dem Anstieg in der Prävalenz des Gebrauchs synthetischer Antidepressiva, Antidementiva, opioidhaltiger Analgetika und Antiepileptika könnten eine effizientere Diagnostik, eine größere Auswahl verfügbarer Arzneimittel, eine verbesserte Gesundheitsversorgung der Älteren und eine bessere Umsetzung von medizinischen Leitlinien zugrunde liegen. Die Abnahme der Benzodiazepinanwendungsprävalenz und die Verschiebung in Richtung Z-Substanzen könnten die wachsende Sorge bezüglich der Nebenwirkungen von Benzodiazepinen und eine vermehrte Anwendung der Leitlinien widerspiegeln (RKI, 2018).

Entwicklung einer S3-Therapieleitlinie

Aktueller Stand

Aufgrund der Verbreitung und der medizinischen Bedeutung des Medikamentenmissbrauchs wird seit Mai 2018 (Auftaktsitzung in Berlin) eine S3-Leitlinie zu medikamentenbezogenen Störungen entwickelt (Leitung Prof. Dr. URSULA HAVEMANN-REINECKE, Prof. Dr. ANIL BATRA). Die federführenden Fachgesellschaften sind hierbei die DGPPN und die DG Suchtforschung und Suchttherapie e. V.

Die Umsetzung erfolgt in Kooperation mit dem Ärztlichen Zentrum für Qualitätssicherung, (ÄZQ, KATRIN KRÜGER und CORINNA SCHAEFER). 42 Fachgesellschaften und zusätzlich drei Fachexperten einschließlich Patientenvertretern beteiligen sich an der Erstellung der S3-Therapieleitlinie zu medikamentenbezogenen Störungen, die bei der AWMF angemeldet ist. Es haben sich zwölf verschiedene Arbeitsgruppen mit folgenden Themen gebildet: Begriffsbestimmungen, Benzodiazepine, Opioide, Cannabinoide als Medizin, Gabapentinoide, nichtopioide Analgetika Stimulanzien, Mischformen, Kinder von Abhängigen, Prävention, Komorbiditäten und Versorgungscoordination.

Für alle Arbeitsgruppen wurden Literaturrecherchen durchgeführt, eine Vielzahl von Studien wurde gesichtet und bewertet. Einige größere Arbeitsgruppen haben die klinischen Fragestellungen in einem Delphi-Verfahren ermittelt. Derzeit diskutieren die Arbeitsgruppen mögliche daraus resultierende Empfehlungen. Im Januar 2019 gab es eine erste Konsensuskonferenz, bei der die Themenkomplexe nichtopioide Analgetika und Therapie der Benzodiazepinabhängigkeit diskutiert und Empfehlungen konsentiert wurden.

Im weiteren Zeitplan ist im September 2019 eine zweitägige Konsensuskonferenz angesetzt, bei der ein Großteil der ausstehenden Themen (Opioide, Gabapentinoide, Stimulanzien, Cannabinoide, Komorbidität, Prävention und Versorgungsstrukturen sowie die

medikamentöse Therapie der Benzodiazepinabhängigkeit) verabschiedet werden sollen. Gegen Ende des Jahres wird voraussichtlich eine letzte Konsensuskonferenz stattfinden. Daran soll sich eine öffentliche Konsultation anschließen. Die Leitlinie soll Anfang 2020 veröffentlicht werden.

Medizinalcannabis

Mit dem am 10. März 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften können Cannabisarzneimittel (getrocknete Blüten und Extrakte) im Einzelfall als Therapiealternative bei schwerwiegenden Erkrankungen eingesetzt werden. Die beim Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) angesiedelte Cannabisagentur hat im Mai 2019 das Vergabeverfahren für den Anbau und die Lieferung von Medizinalcannabis in Deutschland erfolgreich abgeschlossen. Vergeben wurden 13 Lose mit insgesamt 10.400 kg Cannabis, verteilt auf vier Jahre mit jeweils 2.600 kg. Das BfArM erwartet die erste Ernte für das vierte Quartal 2020. Die Versorgung mit Medizinalcannabisblüten in kontrollierter Qualität erfolgt bis dahin weiterhin durch Importe. Derzeit wird Medizinalcannabis aus den Niederlanden und Kanada importiert.

Eine erste Auswertung der Daten, die Ärztinnen und Ärzte aufgrund des Gesetzes an das BfArM melden müssen, hat gezeigt, dass vor allem Schmerzpatienten im Alter von 50 bis 59 Jahren mit Medizinalcannabis behandelt werden. 69 Prozent der Patientinnen und Patienten wurden wegen des Symptoms Schmerzen und elf Prozent wegen einer Spastik behandelt. In acht Prozent der Fälle wurde Medizinalcannabis aufgrund einer Anorexie/ungewollten Gewichtsabnahme verordnet. Bei 22 Prozent der Patientinnen und Patienten bestand eine Tumorerkrankung. In den meisten Fällen wurde das Cannabisarzneimittel Dronabinol (63 Prozent) verordnet. In zwölf Prozent der Fälle erfolgte die Behandlung mit dem Cannabismundspray Sativex[®], in 23 Prozent der Fälle wurde die Behandlung mit Cannabisblüten durchgeführt. Es werden auch die Nebenwirkungen der Behandlung mit Medizinalcannabis erfasst. Als häufigste Nebenwirkungen werden Müdigkeit (15 Prozent), Schwindel (elf Prozent) und Übelkeit (sieben Prozent) genannt. Zudem kann es auch zu Schläfrigkeit (sieben Prozent), Aufmerksamkeitsstörungen (sechs Prozent) und Gleichgewichtsstörungen (vier Prozent) kommen.

Aktueller Forschungsstand zur medizinischen Anwendung von Cannabis

Die Studie „Cannabis: Potential und Risiken. Eine wissenschaftliche Analyse (CaPRis)“ fasst den aktuellen Forschungsstand zur medizinischen Anwendung von Cannabis zusammen (HOCH et al., 2018 [siehe BA 2018, 44]). Die Ergebnisse lassen sich in drei Bereiche einteilen: Anwendungsgebiete mit guter, moderater oder schwacher wissenschaftlicher Befundlage.

Gute Studienlage

Chronische Schmerzen

Wissenschaftlich am besten erforscht sind Cannabisarzneimittel bei chronischen Schmerzen. Belegt ist die Wirksamkeit für neuropathische Schmerzen infolge einer Schädigung des Nervensystems, für Schmerzen bei Multipler Sklerose (MS) sowie bei Schmerzen in Zusammenhang mit rheumatischen Erkrankungen, wozu auch muskuloskelettale und Rückenschmerzen gehören. Patienten berichten von Verbesserungen, zum Beispiel einer spürbaren Schmerzlinderung (subjektiv um bis zu 30 Prozent bei neuropathischen

Schmerzen und MS), aber selten von großen Effekten. In sämtlichen Studien wurden Cannabisarzneimittel zusätzlich zu einer bestehenden Schmerztherapie gegeben und ausschließlich gegenüber Placebo getestet.

Moderate Studienlage

Übelkeit, Erbrechen und Appetitsteigerung

Cannabismedikamente zeigen eine gute Wirkung bei Übelkeit und Erbrechen infolge einer Chemotherapie. Im Vergleich zu Placebo und älteren konventionellen Antiemetika (Mittel gegen Erbrechen) schneiden sie signifikant besser ab. Vergleichsstudien mit Antiemetika der neuen Generation fehlen jedoch. Bei HIV- und Aids-Patienten konnte eine leichte Gewichtszunahme nach der Gabe von Cannabinoiden (Dronabinol oder Cannabiszigaretten) beobachtet werden. Eine leichte appetitstimulierende Wirkung fand sich auch bei palliativ behandelten Krebs- und Aidspatienten. Zudem verbesserten sich Übelkeit und Erbrechen nach der Gabe der beiden Mittel.

Spastizität

Es liegen Hinweise vor, dass Cannabismedikamente die Symptomatik einer MS-bedingten Spastizität (krankhaft erhöhte Muskelspannung) verbessern. Gleiches zeigte sich bei Rückenmarksverletzten. Die Ergebnisse für ein zur Behandlung der MS-bedingten Spastizität zugelassenes Arzneimittel basieren dabei ausweislich der entsprechenden Fachinformation auf doppelblind und systematisch erhobenen Einschätzungen der Patienten anhand einer numerischen Rating-Skala zu ihrer Spastizität, der Häufigkeit von Spasmen pro Tag sowie der Verringerung von spastisch bedingten Schlafstörungen.

Schwache Studienlage

Psychische Störungen

Erst in jüngster Zeit wurden die Effekte von Cannabis und Cannabinoiden auf psychische Erkrankungen in Studien untersucht, zum Beispiel bei therapieresistentem Tourette-Syndrom, Anorexia nervosa, posttraumatischen Belastungsstörungen und Entzug bei Abhängigkeitserkrankungen. Die Datenlage ist aber noch zu dünn, um aus diesen Studien Therapieempfehlungen abzuleiten.

Epilepsien, Psychosen

Erste positive Hinweise liefern auch Einzelstudien, in denen die Patienten ausschließlich mit Cannabidiol behandelt wurden. Cannabidiol ist der zweite Hauptwirkstoff der Cannabispflanze, der anders und teilweise gegensätzlich wie THC wirkt. Positive Effekte konnten in einzelnen Studien an Patienten mit therapieresistenten Epilepsien oder Psychosen gefunden werden. Damit diese Ergebnisse bestätigt werden können, sind weitere Studien mit größeren Patientenzahlen nötig.

Weitere gesundheitliche Störungen

Ob gastrointestinale Störungen, neurodegenerative Erkrankungen oder Autoimmunerkrankungen: Der Einsatz von Cannabismedikamenten wurde auch bei verschiedenen weiteren Krankheitsbildern untersucht. Keine nennenswerten Verbesserungen konnten bisher beispielsweise bei Morbus Crohn und Reizdarmsymptom gefunden werden. Auch bei

Demenz, Chorea Huntington, Morbus Parkinson, Dyskinesien sowie Tremor und Blasen-schwäche bei Multipler Sklerose blieben Therapieerfolge bislang aus. Insgesamt liegen zu den aufgeführten Indikationen nur wenige Studien und eine sehr inkonsistente Datenlage vor, sodass die Ergebnisse von zukünftigen Studien dieses Bild durchaus korrigieren können.

Nebenwirkungen

Neben der Wirksamkeit werden in klinischen Studien immer auch die Risiken untersucht. Die Forschung zeigt, dass THC-haltige Cannabismedikamente eine Reihe von Nebenwirkungen verursachen können. Am häufigsten wird über Schwindel, Sedierung, Benommenheitsgefühl, Schläfrigkeit, Einschränkungen in der Aufmerksamkeit, Übelkeit und Erbrechen berichtet. Mitunter kann sich auch die Stimmungslage verschlechtern. Diese Nebenwirkungen sind zwar in der Regel vorübergehend und stellen keine ernsthaften Komplikationen dar, sie können jedoch als sehr unangenehm empfunden werden und zu Therapieabbrüchen führen. Schwerwiegende Nebenwirkungen wie kardiale Krisen, Suizidalität oder psychotische Symptome wurden in Einzelfällen, aber nicht systematisch beobachtet. Cannabidiol hingegen scheint besser verträglich zu sein. Bisher wurden keine Nebenwirkungen gefunden. Allerdings muss auch darauf hingewiesen werden, dass zur Verträglichkeit und Sicherheit von Cannabidiol, vor allem in einer längerfristigen Anwendung, derzeit keine Studien vorliegen.

Im April 2019 haben zehn wissenschaftliche Fachgesellschaften einen Appell für einen verantwortungsbewussten Umgang mit Medizinalcannabis und cannabisbasierten Arzneimitteln veröffentlicht (**).

2.2.4 Illegale Drogen

Konsum und Prävalenzen

Illegale Drogen wie Cannabis, Heroin, Kokain, oder Amphetamine stellen für die Gesundheit der Menschen eine erhebliche Gefahr dar. Sie beeinträchtigen darüber hinaus auch das Leben der Angehörigen von Drogenkonsumierenden schwerwiegend.

	Jugendliche	Junge Erwachsene	Erwachsene
Alter	12–17 Jahre	18–25 Jahre	18–64 Jahre
Datenquelle/Jahr	BZgA: Drogenaffinitätsstudie 2015 bzw. für Cannabis Alkoholsurvey 2018		IFT: ESA 2019
Cannabis			
Jemalskonsum	10,0 %	42,5 %	28,2 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	8,0 %	23,0 %	7,1 %
regelmäßiger Konsum (mind. zehn mal in den letzten zwölf Monaten)	1,6 %	6,9 %	nicht erhoben
weiblich	0,7 %	3,5 %	k. A.
männlich	2,3 %	10,0 %	k. A.
Abhängigkeit	k. A.	k. A.	0,6 %
Heroin + andere Opiode			
Jemalskonsum	0,1 %	0,5 %	1,7 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	0,0 %	0,0 %	0,4 %
NPS			
Jemalskonsum	0,1 %	2,2 %	2,6 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	0,0 %	0,3 %	0,9 %
Crystal Meth			
Jemalskonsum	0,0 %	0,6 %	0,8 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	0,0 %	0,4 %	0,2 %
Kokain +Crack			
Jemalskonsum	0,5 %	2,9 %	4,1 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	0,3 %	1,2 %	1,1 %
Ecstasy			
Jemalskonsum	0,6 %	4,0 %	3,9 %
Konsum in den letzten zwölf Monaten	0,5 %	2,2 %	1,1 %

Angaben von 0,0 Prozent bedeuten nicht notwendigerweise, dass es keine Konsumenten gibt. Die Anzahl liegt aber so niedrig, dass diese statistisch nicht ins Gewicht fällt.

Tab. 10: Prävalenzen des Konsums illegaler Drogen bei Jugendlichen und Erwachsenen.

Drogenbedingte Todesfälle

In Deutschland werden die Daten des Bundeskriminalamtes (BKA) zur bundesweiten Berichterstattung drogeninduzierter Todesfälle herangezogen. Die einzelnen Bundesländer dokumentieren und erfassen die der Polizei bekannt gewordenen todesursächlichen Vergiftungen und Langzeitfolgeerkrankungen, Suizide sowie Unfälle, die im Zusammenhang mit Drogenkonsum stehen. Diese Daten werden einmal jährlich im Rahmen einer Abfrage an das BKA weitergeleitet. Dort werden sie zu einer Gesamtübersicht zusammengeführt. Die in den vergangenen Jahren beobachteten Veränderungen auf dem Drogenmarkt (das Auftreten neuer psychoaktiver Stoffe, zunehmender Mischkonsum) haben es erforderlich gemacht, die Datenerhebung weiterzuentwickeln. 2018 verstarben in Deutschland 1.276 Menschen an den Folgen ihres Drogenkonsums. Gegenüber 2017 (1.272 Personen) ist die Zahl der drogenbedingten Todesfälle nahezu gleich geblieben (siehe Tabelle 11). Informationen bezüglich der Altersstruktur der Verstorbenen wurden 2018 aufgrund einer Umstellung des Erfassungssystems nicht erhoben.

Analyse drogeninduzierter Todesfälle

Ursache	2017	2018	Veränderung
Monovalente Vergiftungen durch Opioide/Opiate	264	260	-2 %
davon Heroin/Morphin	165	175	5 %
davon Opiat-Substitutionsmittel	32	50	56 %
davon Methadon (u.a. Polamidon)	30	44	43 %
davon Buprenorphin (u.a. Subutex)	2	4	100 %
davon Sonstige (Dihydro-Codein, Diamorphin u.a.)	0	2	+/-
Opiat-/Opioiddbasierte Arzneimittel	43	30	-30 %
davon Fentanyl	42	25	-40 %
Synthetische Opioide (u.a. Fentanylderivate)	24	5	-79,2 %
Polyvalente Vergiftungen durch Opioide/Opiate**	443	369	-16 %
davon Heroin/Morphin i.V.m. anderen Stoffen*	244	230	-5 %
davon Opiat-Substitutionsmittel i.V.m. anderen Stoffen	186	155	-17 %
davon Methadon (u.a. Polamidon) i.V.m. anderen Stoffen	147	133	-10 %
davon Buprenorphin (u.a. Subutex) i.V.m. anderen Stoffen	22	7	-68 %
davon Sonstige i.V.m. anderen Stoffen	33	17	-48 %
Opiat-/Opioiddbasierte Arzneimittel i.V.m. anderen Stoffen	84	54	-36 %
davon Fentanyl	68	28	-59 %
Synthetische Opioide (u.a. Fentanylderivate) i.V.m. anderen Stoffen	23	1	-95,7 %
Monovalente Vergiftungen durch andere Substanzen als Opioide/Opiate	93	120	28 %
davon Kokain/Crack	41	41	0 %
davon Amphetamin/Methamphetamin	30	49	63 %
davon Amphetamin	23	37	48 %
davon Methamphetamin	7	12	71 %
davon Amphetaminderivate	4	13	7 %
davon Neue psychoaktive Stoffe (NPS)	9	7	-22 %
davon Sonstige (m.A. v. psychoaktiven Medikamenten)	9	10	0 %
Polyvalente Vergiftungen durch andere Substanzen als Opioide/Opiate**	141	109	-22 %
davon Kokain/Crack i.V.m. anderen Stoffen	46	52	13 %
davon Amphetamin/Methamphetamin i.V.m. anderen Stoffen	80	51	-35 %
davon Amphetamin i.V.m. anderen Stoffen	68	44	-35 %
davon Methamphetamin i.V.m. anderen Stoffen	21	9	-52 %
davon Amphetaminderivate i.V.m. anderen Stoffen	16	14	-13 %
davon Neue psychoaktive Stoffe (NPS) i.V.m. anderen Stoffen	19	12	-37 %
davon Psychoaktive Medikamente i.V.m. anderen Stoffen	24	21	-13 %
davon Sonstige i.V.m. anderen Stoffen	22	7	-68 %
Vergiftungen durch psychoaktive Medikamente ausschließlich (ggf. auch i.V.m. Alkohol)	19	32	68 %
Nicht spezifizierte/unbekannte Vergiftungen	46	55	20 %
Suizide	85	72	-15 %
davon Suizid durch Intoxikation (bereits unter den zuvor genannten Ursachen enthalten)	26	23	-12 %
davon Suizid durch andere Mittel als Intoxikation	59	49	-17 %
Langzeitschädigungen	178	230	29 %
davon Langzeitschäden in Kombination mit Intoxikationsfolge	34	38	12 %
Unfälle	20	28	40 %
Sonstige Fälle	9	24	167 %
Gesamtzahl der Todesfälle**	1.272	1.276	
(Obduktionen)	(751)	(655)	0,3 %
(Toxikologische Gutachten)	(644)	(568)	

* In den Unterkategorien sind Mehrfachzählungen möglich. ** Die Gesamtzahl ergibt sich aus der Summe der Hauptkategorien (Ausnahme: bei Suiziden werden nur die „durch andere Mittel als Intoxikation“ gezählt, da die Intoxikationen bereits in den anderen Kategorien enthalten sind).

Quelle: BKA, 2018

Tab. 11: Rauschgifttote nach Todesursachen 2017/2018 (Länderabfrage).

Forschungsberichte der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zum Alkohol- und Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland

Der Alkoholkonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland – BZgA-Forschungsbericht/Mai 2019 –*)

Zusammenfassung

Um den verantwortungsvollen Umgang junger Menschen mit Alkohol zu fördern, führt die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) seit 2009 die Präventionskampagne „Alkohol? Kenn dein Limit.“ durch. Die Kampagne wird seit 2010 von den Alkoholsurveys begleitet. Das sind deutschlandweite, im Abstand von zwei Jahren wiederholte Repräsentativbefragungen, mit denen die BZgA den Alkoholkonsum der 12- bis 25-jährigen Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Deutschland untersucht. Neben der Beschreibung der aktuellen Situation können – aufbauend auf vorherigen Studien – Trendverläufe dargestellt und Veränderungen im Alkoholkonsum verfolgt werden. Neben dem Alkoholkonsum werden weitere Sachverhalte untersucht, z. B. ob Jugendliche und junge Erwachsene durch Informationsangebote zum Thema Gefahren durch Alkoholkonsum und den verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol erreicht werden, ob sie den Kampagnen-Slogan „Alkohol? Kenn dein Limit.“ kennen und ob sie Aufklärung zu diesem Thema akzeptieren.

Methodik

Für den Alkoholsurvey 2018 wurde eine für Deutschland repräsentative Stichprobe von 7.002 Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von 12 bis 25 Jahren mit computer-gestützten Telefoninterviews (CATI) befragt. Der Alkoholsurvey 2018 wurde wie schon die Alkoholsurveys 2014 und 2016 sowie die Drogenaffinitätsstudie 2015 im Dual-Frame-Ansatz durchgeführt, d. h. die Stichprobe wurde über Festnetztelefonnummern und Mobiltelefonnummern gewonnen und über Festnetz- und Mobiltelefon befragt.

Alkoholkonsum im Jahr 2018

Insgesamt 62,9 % der 12- bis 17-jährigen Jugendlichen haben schon einmal Alkohol getrunken. 9,8 % dieser Altersgruppe trinken regelmäßig – also mindestens einmal in der Woche – Alkohol. Etwa jeder siebte Jugendliche (14,0 %) berichtet von mindestens einem Tag mit Rauschtrinken (bezogen auf die letzten 30 Tage vor der Befragung).

Von den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 25 Jahren haben 95,5 % schon einmal im Leben Alkohol getrunken. Etwa ein Drittel (34,0 %) trinkt regelmäßig Alkohol und rund zwei Fünftel (38,9 %) haben in den letzten 30 Tagen vor der Befragung Rauschtrinken praktiziert.

*) Orth, B. & Merkel, C. (2019). Der Alkoholkonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland. Ergebnisse des Alkoholsurveys 2018 und Trends. BZgA-Forschungsbericht. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. doi: 10.17623/BZGA:225-ALKSY18-ALK-DE-1.0.

Männliche und weibliche Befragte unterscheiden sich im Alkoholkonsum vor allem hinsichtlich der Intensität, die bei männlichen Befragten höher ist. Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit türkischem und asiatischem Migrationshintergrund ist der Konsum von Alkohol am geringsten verbreitet.

Trends des Alkoholkonsums

Immer weniger 12- bis 17-jährige Jugendliche haben schon einmal Alkohol getrunken. Auch der regelmäßige Alkoholkonsum geht in dieser Altersgruppe in den letzten 14 Jahren zurück. Zudem ist das Rauschtrinken bei Jugendlichen im Jahr 2018 geringer verbreitet als in früheren Jahren. Der Alkoholkonsum hat sich bei den jungen Männern und Frauen im Alter von 18 bis 25 Jahren unterschiedlich entwickelt. Der regelmäßige Alkoholkonsum, der Konsum riskanter Mengen und die 30-Tage-Prävalenz des Rauschtrinkens 18- bis 25-jähriger Männer sind 2018 geringer verbreitet als in den Jahren 2011 bzw. 2012. Bei den jungen Frauen zeichnen sich längerfristig keine wesentlichen Veränderungen im Alkoholkonsum ab.

Der Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland – BzGA-Forschungsbericht/Juni 2019 – **)

Zusammenfassung

Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) untersucht regelmäßig mit wiederholten, repräsentativen Querschnittsbefragungen den Konsum legaler und illegaler Substanzen Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland, darunter auch den Cannabiskonsum. Auch in der jüngsten Studie, dem Alkoholsurvey 2018, wurden Fragen zum Cannabiskonsum gestellt. Somit kann mit dieser Studie die Verbreitung des Cannabiskonsums im Jahr 2018 beschrieben werden. Außerdem können – aufbauend auf vorherigen Studien – Trendverläufe dargestellt und Veränderungen im Cannabiskonsum beobachtet werden.

Methodik

Für den Alkoholsurvey 2018 wurde eine für Deutschland repräsentative Stichprobe von 7.002 Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von 12 bis 25 Jahren mit computer-gestützten Telefoninterviews (CATI) befragt. Der Alkoholsurvey 2018 wurde wie schon die Alkoholsurveys 2014 und 2016 sowie die Drogenaffinitätsstudie 2015 im Dual-Frame-Ansatz durchgeführt, d. h. die Stichprobe wurde über Festnetztelefonnummern und Mobiltelefonnummern gewonnen und über Festnetz- und Mobiltelefon befragt.

Cannabiskonsum im Jahr 2018

Die Befragung des Jahres 2018 zeigt, dass jeder zehnte 12- bis 17-jährige Jugendliche, schon einmal Cannabis konsumiert hat (10,0 %). Gut vier von zehn jungen Erwachsenen

**) Orth, B. & Merkel, C. (2019). Der Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland. Ergebnisse des Alkoholsurveys 2018 und Trends. BZgA-Forschungsbericht. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. doi: 10.17623/BZGA:225-ALKSY18-CAN-DE-1.0.

im Alter von 18 bis 25 Jahren haben schon einmal Cannabis konsumiert (42,5 %). In den letzten 12 Monaten vor der Befragung haben 8,0 % der Jugendlichen und 23,0 % der jungen Erwachsenen Cannabis konsumiert. Regelmäßiger Cannabiskonsum, d. h. häufiger als zehnmal in den letzten 12 Monaten, ist bei 1,6 % der Jugendlichen und 6,9 % der jungen Erwachsenen gegeben. Der Cannabiskonsum ist bei männlichen Befragten weiter verbreitet und intensiver als bei den weiblichen Befragten. Junge Erwachsene mit mittlerer Reife weisen geringere Konsumprävalenzen auf als 18- bis 25- Jährige mit einem höheren Bildungsstand.

Trends des Cannabiskonsums

In der Gruppe der 12- bis 17-jährigen männlichen Jugendlichen sind die Lebenszeit-, die 12-Monats- sowie die 30-Tage-Prävalenzen des Cannabiskonsums im Vergleich zu 2011 angestiegen. Unter 12- bis 17-jährigen weiblichen Jugendlichen hat sich seit 2011 die 12-Monats-Prävalenz erhöht. In den Gruppen der 18- bis 25-jährigen jungen Männer und Frauen finden sich für die Lebenszeitprävalenz zwischen 2016 und 2018 sowie für die 12-Monats- und 30-Tage-Prävalenz bzw. den regelmäßigen Cannabiskonsum für den Zeitraum von 2008 bis 2018 Zunahmen. Die 12-Monats-Prävalenzen der 18- bis 25-jährigen Männer und Frauen sind im Jahr 2018 so hoch wie in keiner anderen Befragung seit 1993.

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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

98. Internationale Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 17. bis 21. September 2019 in Hamburg

– Kurzbericht –

Dieses Jahr lud Herr Prof. Dr. med. PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin in Hamburg, zur 98. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin in die Hansestadt ein. Tagungsort war das historische Hauptgebäude der Universität, die ihr 100-jähriges Bestehen feierte, gleichzeitig mit dem 70-jährigen Bestehen des Instituts für Rechtsmedizin. Die Jahrestagung erhielt erstmals das Attribut „International“, zum einen, da zahlreiche internationale Wissenschaftler an der Tagung teilnahmen, zum anderen, um der grenzüberschreitenden Ausrichtung der Rechtsmedizin durch die enge Kooperation mit der International Academy of Legal Medicine Rechnung zu tragen. Der Freitagvormittag war für Vorträge in englischer Sprache vorgesehen, die beinahe das gesamte Spektrum aktueller rechtsmedizinischer Themen abdeckten. Ein erster Austausch fand im Institut für Rechtsmedizin in lockerer Atmosphäre bei einem leckeren Buffet statt. Für die Abendveranstaltung wurde auf das an einem Kai im Hamburger Hafen vertäute ehemalige Kühlschiff der DDR-Hochsee-Fischfangflotte eingeladen bei reichlichem Buffet und Getränken. Die *Stubnitz* ist ein weitgehend original erhaltenes Schiff, das seit 1992 als soziokultureller Veranstaltungsort genutzt wird.

Bereits vor dem Kongress waren 3 Workshops mit Themen zur Forensischen Entomologie, molekularen Autopsie sowie zu Begleitstoffen und Alkoholkonsummarkern abgehalten worden. Die Ringvorlesung forensische DNA-Analyse, die Grundlagen der DNA-Analyse und der Untersuchungstechniken sowie Spurensicherungsmethoden vermittelt, und eine weitere Vorlesung über Grundlagen der forensisch-toxikologischen Analytik zu Analysenstrategien und modernen Detektionsmethoden richtete sich speziell an angehende Fachärzte/innen für Rechtsmedizin. Äußerst interessant waren drei Plenarvorträge, die dem wissenschaftlichen Programm vorangingen, mit Beiträgen zu relevanten Infektionskrankheiten, menschlichen Überresten in Sammlungen und Museen und zu rechtsmedizinischen Untersuchungen nach dem Massaker von Katyn und dem Flugzeugabsturz von Smolensk.

Das wissenschaftliche Programm selbst umfasste die beeindruckende Anzahl von 97 Vorträgen und 116 Postern. Die vielfältigen Themen befassten sich mit forensischer Morphologie, Genetik, klinischer Rechtsmedizin, Bildgebung, Genetik und Toxikologie; unter den freien Themen befanden sich mehrere zu Aussagen von Augenzeugen, zur Geschichte des Osteuropavereins und der Rechtsmedizin in Luxemburg sowie zum plötzlichen Herztod in jungem Alter.

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 29, Heft 4, 2019, auf den Seiten 323 bis 380 nachgelesen werden.

REITER begann die Sitzung „Forensische Toxikologie“ mit einer sehr sorgfältig konzipierten Untersuchung zur postmortalen Rückverteilung von Fentanyl. In die Studie konnten 10 stabil dosierte Palliativpatienten eingeschlossen werden. Bereits wenige Stunden nach Todeseintritt lagen die Konzentrationen an Fentanyl und Norfentanyl signifikant über den ante mortem bestimmten Konzentrationen, so dass eine Bewertung von im Leichenblut bestimmten Fentanyl- und Norfentanylkonzentrationen nur unter Berücksichtigung der näheren Fallumstände vorgenommen werden sollte.

GIBFRIED stellte einen Todesfall nach Vergiftung mit dem als Antirheumatikum und Malariamittel eingesetzten Chloroquin in Kombination mit dem Benzodiazepintranquilizer Oxazepam vor. Derartige Wirkstoffkombinationen werden in Anleitungen zur Selbsttötung propagiert, z. B. durch den ehemaligen Justizsenator Kusch. VIEL folgerte aus den Untersuchungen zweier Todesfälle im Zusammenhang mit 3,4-Methylendioxy-methamphetamin (Ecstasy), dass Schlüsse auf die Todesursache nur im Kontext klinischer, biochemischer, autoptischer und toxikologischer Ergebnisse gezogen werden sollten. Vier Beiträge – ein Vortrag und drei Poster – befassten sich mit Todesfällen nach Intoxikation mit dem Blauen Eisenhut (*Aconitum napellus* L.). Die Wurzel wird in der traditionellen Chinesischen Medizin zur Behandlung u. a. von entzündlichen Muskelerkrankungen eingesetzt. Die Hauptalkaloide Aconitin, Yunaconitin und Jesaconitin wirken kardiotoxisch.

HOFMANN berichtete über die tragische Aufnahme eines Pflanzenextraktes aus einer russischen Wodkaflasche. ECKNER stellte einen Todesfall ohne konkrete initiale Verdachtsmomente auf eine Intoxikation vor, in dem dann mehrere Pflanzen im Gartenkompost und Asservate aus der Wohnung schließlich auf die Spur führten. Aconitin konnte mittels Hochdruckflüssigkeitschromatographie/Tandemmassenspektrometrie in verschiedenen Leichenasservaten nachgewiesen werden. Auch bei dem 3. Fall lenkte das Auffinden von Pflanzenresten an dem Fundort der beiden Leichen den Verdacht auf eine letal verlaufene Intoxikation mit dem Blauen Eisenhut, vermutlich in suizidaler Absicht. KRÜGER präsentierte einen Fall, bei dem erst durch Einsatz der hochauflösenden time-of-flight Massenspektrometrie ein Hinweis auf Aconitin erhalten und durch Quantifizierung des Alkaloids im Oberschenkelvenenblut eine zum Tode führende Intoxikation nachgewiesen werden konnte. Die erstickende Wirkung einer Inhalation von Flüssiggas mit Butan als Hauptkomponente demonstrierte BARINOV eindrucksvoll durch makro- und mikromorphologische Befunde in einem Todesfall. Cyanid blockiert die Atmungskette durch Bindung an das dreiwertige Eisenion der Cytochrom-c-oxidase, reagiert aber auch mit dem Eisenion des Hämoglobins; HITKE untersuchte hierzu Körperflüssigkeiten und Gewebe auf Cyanid und Methämoglobin, das eine Bindungskapazität für Cyanid aufweist und empfahl, Cyanid vorzugsweise in Proben des Gehirns und des Herzens nachzuweisen. ROMANOVA stellte histomorphologische und toxikologische Ergebnisse im Rattenmodell nach Verabreichung toxischer Dosen an Clozapin, einem atypischen Neuroleptikum, bzw. nach Clozapin und Ethanol in Kombination vor. Es zeigten sich auffällige, schwere Veränderungen in der Lunge; in der Literatur zählen Lungenparenchymerkrankungen bei einer Therapie mit Clozapin zu den seltenen, unerwünschten Wirkungen. Weder makroskopisch noch histologisch fassbare Ergebnisse wurden bei dem von SCHMIDT vorgestellten Todesfall nach Aufnahme von 5F-Cumyl-PeGaClone, einem synthetischen Cannabinoid, erhalten. Eine am Leichenfundort sichergestellte Kräutermischung erhärtete in diesem Fall den Anfangs-

verdacht; allerdings erschwert der Mangel an fundierten Daten die Interpretation der in den Leichenasservaten bestimmten Konzentrationen.

Die Anzahl neu gemeldeter synthetischer Designerdrogen, der sog. Neuen Psychoaktiven Substanzen (NPS), hat in den letzten Jahren zwar nicht weiter zugenommen, ihr Gebrauch bzw. ihre Nachweisbarkeit, insbesondere von Substanzen, die exzessiv verstoffwechselt werden, stellt toxikologisch aber immer noch ein großes Problem dar. NORDMEIER führte Studien zum *in vitro* und *in vivo* Metabolismus der Neuen Synthetischen Opioide U-51754, U-47931E und Methoxyacetylfentanyl durch. Die Proben – Inkubate mit gepoolten humanen S9 Fraktionen und Rattenurin – wurden mittels hochauflösender Massenspektrometrie auf Phase I und II Metabolite der 3 synthetischen Opioide untersucht. Unterschiede ergaben sich lediglich in der Position der Hydroxylierung am Hexylring von U-51754 und U-47931E. SCHÄFER verglich ebenfalls *in vitro* und *in vivo* Modelle zur Aufklärung der Metaboliten des synthetischen Cannabinoids Cumyl. Es zeigte sich, dass in der Ratte die Anzahl der Stoffwechselprodukte geringer war als in den *in vitro* Modellen; dennoch können die vorliegenden Untersuchungen das Auffinden der Metabolite von 7-Azaindolderivaten erleichtern. NIEBEL entwickelte und validierte eine gerichtete Suchanalyse zur Bestimmung synthetischer Cathinone und Piperazine im Haar; in authentischen Haarproben konnte Mephedron am häufigsten nachgewiesen werden, gefolgt von Cathinon und Methylendioxypropyvaleron. FRANZ untersuchte keine NPS, sondern überprüfte in einem *in vivo* Experiment die sich aus wenigen Literaturstellen ergebenden, widersprüchlichen Erkenntnisse zu einer Konversion von Cannabidiol zu Tetrahydrocannabinol im sauren Milieu. Tatsächlich konnte Tetrahydrocannabinolcarbonsäure im Urin in sehr geringer Konzentration nach oraler Aufnahme von Cannabidiol nachgewiesen werden.

Mehrere Beiträge befassten sich erwartungsgemäß mit dem Thema Alkohol. SUNDERMANN setzte die Begleitstoffanalyse ein, um die Angabe, die bei einem Verkehrsteilnehmer bestimmte BAK von 1,12 Promille sei ausschließlich auf die Flächendesinfektion mit reinem Alkohol (99,9 %) rückführbar, zu widerlegen. KEGLER hält kontrollierte Trinkversuche mit körperlichen Reaktionstests trotz der individuellen Variabilität von Verhaltensänderungen und objektivierbarer Funktionseinbußen für eine wertvolle Erfahrungsbasis. Dieselbe Arbeitsgruppe stellte in einem Beitrag die Ergebnisse computerbasierter Reaktionstests vor. THIERAUF-EMBERGER fand bei einer Messung der Ethanolkonzentration in verschiedenen Hirnarealen mittels Protonenmagnetresonanzspektroskopie, dass sich innerhalb des Hirngewebes keine Unterschiede zeigten, allerdings ergaben sich beträchtliche Unterschiede im Vergleich zur Blutalkoholkonzentration. Die Bestimmung von Ethylglucuronid in Haaren hat sich seit vielen Jahren im Rahmen von Abstinenzkontrollen bewährt. Derzeit wird eine Absenkung der Entscheidungsgrenze von 7 auf 5 pg Ethylglucuronid/mg Haar diskutiert. HARTWIG konnte anhand einer retrospektiven Auswertung zeigen, dass hierdurch eine Zunahme positiver Fälle um 4,3 % resultiert. Hordenin ist eine im Gerstenmalz vorkommende Substanz und soll zum Stimmung aufhellenden Effekt von Bier beitragen. STEINER stellte eine Analysenmethode mittels Hochdruckflüssigkeitschromatographie/Tandemmassenspektrometrie zur Bestimmung von Hordenin sowie seines Glucuronids und Sulfats vor.

Positive Befunde von Urinschnelltesten bei Verkehrsteilnehmern am „Straßenrand“ und negativen Befunden in der nach der Kontrolle erhobenen Befunde führen häufig zu Nachfragen bei der Untersuchungsstelle. In diesem Zusammenhang ist die Untersuchung von

NEUKAMM zu sehen, die Betäubungsmittelkonzentrationen in zeitnah asservierten Blut- und Urinproben gegenüberstellte, um möglichst optimale „cut-offs“ für den Urinschnelltest abzuleiten. Neben dieser nicht hinreichend zu lösenden Problematik konnte der Fall einer Beibringung von gamma-Butyrolacton (GBL; Vorläufersubstanz von gamma-Hydroxybutyrat <GHB>) nach einer Literaturrecherche zur Pharmakokinetik des GHB und Berechnung der maximalen Konzentration erfolgreich durch ANDRESEN-STREICHERT bearbeitet werden. GLEICH stellte weitere Untersuchungsergebnisse an Blut-, Urin- und Haarproben von Altenheimbewohnern vor; hierbei ergaben sich in einigen Fällen Anhaltspunkte für freiheitsentziehende Maßnahmen durch Gabe sedierender Medikamente am Tag, teilweise ohne nachvollziehbare ärztliche Indikation oder Verordnung. Der Nachweis von Opioiden im Haar half in dem von KEGLER vorgestellten Fall, einen vermeintlichen Missbrauch von Medikamenten einer Patientin durch eine Pflegekraft aufzuklären. Die Bestimmung von Psychopharmaka in Haarproben ausgewählter Todesfälle war das Thema von METHLING; hierbei konnten Konzentrationsbereiche für 54 Analyte erstellt sowie das Einnahmeverhalten in den letzten Monaten vor dem Tod näher eingegrenzt werden.

Zwei Beiträge präsentierten epidemiologische Daten. KEGLER wertete Betäubungsmittelbefunde im Zusammenhang mit einer Großveranstaltung in Mecklenburg-Vorpommern aus verschiedenen Jahren aus. Hierbei ergab sich, dass ein verstärktes Kontrollaufkommen durch die Polizei zu einem beträchtlichen Rückgang positiver Proben führte. Durch dieselbe Arbeitsgruppe wurden Ergebnisse von Abstinenzuntersuchungen im Rahmen von Führungsaufsicht und Bewährungshilfe bezüglich Einhaltung des Termins, Untersuchungsspektrum, Positivrate und Art der nachgewiesenen Substanzen statistisch ausgewertet. Am häufigsten konnten Analyte aus der Anlage zu § 24a (2) StVG und Ethylglucuronid nachgewiesen werden. In immerhin 35 % der Fälle waren die Termine abgesagt, verschoben oder nicht wahrgenommen worden oder es lag ein Manipulationsversuch vor.

Die Präsentationen wurden überaus lebhaft diskutiert. Den Abschluss der Tagung bildete eine gemeinsame Abschlussveranstaltung, die nochmals Gelegenheit zum Austausch bot.

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Gisela Skopp
Forensisch Toxikologisches Centrum
Bayerstraße 53
80335 München
E-Mail: g.skopp@ftc-muenchen.de

Alkoholunfälle 2018*)

– 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, zum Beispiel 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.

Überblick über die Entwicklung im Jahr 2018

In Deutschland wurden im Jahr 2018 insgesamt 2,6 Millionen Unfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 39.542 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter

*) Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2018, Statistisches Bundesamt, Destatis, Wiesbaden, 8. November 2019.

dem Einfluss berauschender Mittel stand. Dies waren 1,5 % aller polizeilich registrierten Unfälle.

Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Polizei im Jahr 2018 insgesamt weniger Unfälle (-0,3 %) auf aber es wurden mehr Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (+1,6 %) gezählt. Von den Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel waren 24.161 Unfälle mit nur Sachschaden, ein Minus von 0,7 %. Bei 15.381 dieser Unfälle kam es zu Personenschaden (+5,4 %). Dabei wurden 14.105 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (+5,9 %), 5.151 schwer verletzt (+3,3 %) und 281 getötet (+8,5 %).

Alkoholeinfluss war 2018 bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben 7,5 % aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, jeder 13. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 18 Getötete und 333 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift stieg im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um +14,9 % auf 2.287 Unfälle. Bei diesen Unfällen wurden 58 Personen (+18 Personen oder +45,0 %) getötet und 859 (+109 Personen oder +14,5 %) schwer verletzt.

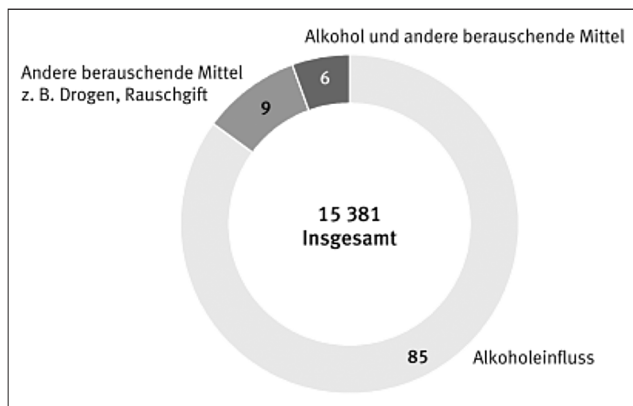


Abb. 1: Unfälle mit Personenschaden 2018, an denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand in %.

Beteiligte an Alkoholunfällen nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Bei 14.056 der 593.247 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt. Damit standen 2,4 % der in Personenschadensunfälle verwickelten Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss. Allein 7.516 oder 53,5 % aller alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrer. 30,1 % waren Fahrradfahrer, 8,9 % Fahrer von motorisierten Krafträdern, 4,3 % Fußgänger und 2,5 % fuhren ein Güterkraftfahrzeug.

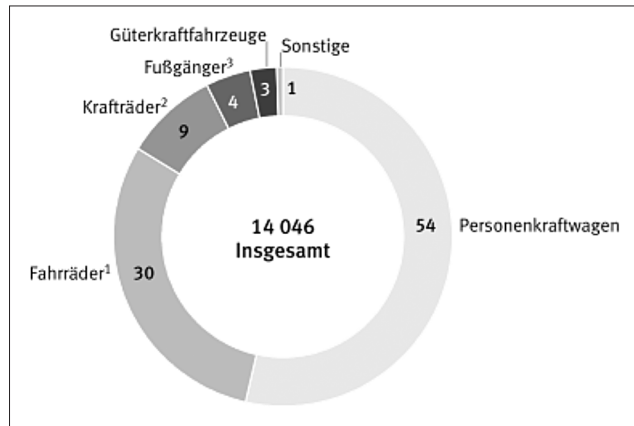


Abb. 6: Alkoholisierter Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2018 nach Art der Verkehrsbeteiligung in %.

Die Anteile alkoholisierter Beteiligter an allen Unfallbeteiligten wichen bei den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen zum Teil recht stark vom Durchschnittswert (2,4 %) ab. Die geringsten Werte wurden mit 1,1 % 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 (1,4 %). Pkw-Fahrer und Fußgänger lagen mit einem Anteil von 2,0 % und 1,8 % auch noch unter dem Durchschnittswert. Deutlich darüber war der Anteil der alkoholisierten Radfahrer mit 4,4 %. Das schlechteste Ergebnis wurde nach wie vor bei den Benutzern von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen festgestellt: 5,4 % der Unfallbeteiligten dieser Gruppe standen unter Alkoholeinfluss.

Blutalkoholwerte (BAK-Werte)

69,6 % 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. Fast jeder vierte 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“ 10,2 % 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 28,3 %, die 2,0 und mehr Promille Alkohol im Blut hatten.

¹⁾ Ab 2014 einschl. Pedelecs.

²⁾ Ab 2014 einschl. S-Pedelecs und drei- und leichten/schweren vierrädrigen Kfz.

³⁾ Ab 2014 einschl. Fußgängerinnen und Fußgänger mit Sport- und Spielgeräten.

Hierbei könnte eine Rolle spielen, dass bei jüngeren Verkehrsteilnehmern meist schon niedrige Konzentrationen genügen, um Ausfallerscheinungen zu erzeugen. Ältere Fahrer können dagegen offenbar mäßigen Alkoholkonsum leichter vor den unfallaufnehmenden Polizeibeamten verbergen.

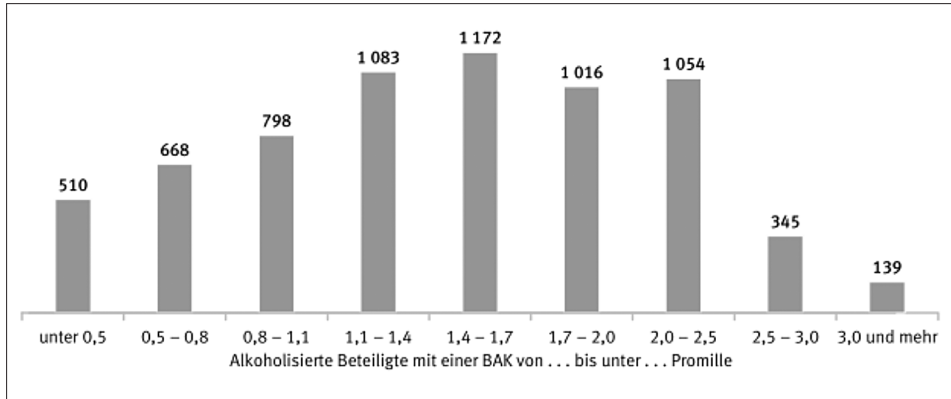


Abb. 9: Alkoholisierter beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2018 nach Blutalkoholkonzentrationswerten (BAK).

9. Wissenschaftliches Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“

– Ankündigung –

Zum 9. Male richten wir am 26. Februar 2020 ein wissenschaftliches Symposium „Alkohol, Drogen und Verkehrseignung“ aus.

Ziel unserer Symposien war und ist es, einen Einblick in den aktuellen Stand der Forschung betreffend Alkohol/Drogen und Verkehrseignung zu vermitteln. In das Zentrum der Veranstaltung haben wir neuerdings neben dem Straßenverkehr auch die anderen Verkehrsträger gestellt, deren Bereiche bisher unter den Aktivitäten des B.A.D.S. ein gewisses Schattendasein führten. Nach einer Satzungsänderung wird nunmehr auch der Verkehr zu Wasser, in der Luft und auf der Schiene ausdrücklich in den Fokus genommen.

Die Bundesregierung hat jüngst mitgeteilt: Systematische Aufzeichnungen zum Alkohol- und/oder Drogenkonsum im Schienenverkehr liegen nicht vor. Von den gefährlichen Ereignissen, die im Rahmen der Eisenbahnunfalluntersuchung untersucht wurden, ist bei einer Zugkollision im Jahr 2014 Alkoholeinfluss als Ursache ermittelt worden.

Die Problematik mag zwar zahlenmäßig gering erscheinen, andererseits wird es sich bei Unfällen unter Einfluss von Alkohol und Drogen im Schienenverkehr (inkl. S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahnen) nicht selten um schwerwiegende Ereignisse mit individuell großen Schadensfolgen handeln.

- Die Themen:**
- Rechtsprechung zu Alkohol und Drogen im Schienenverkehr
 - Alkohol- und Drogenkonsum an Bord von Schienenfahrzeugen
 - Unfallursache Alkohol/Drogen
 - Empirische Fall-Rekonstruktion

Das Symposium wird gemeinsam mit den norddeutschen B.A.D.S.-Landessektionen Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein veranstaltet.

Wir freuen uns auf eine interessante und lehrreiche Veranstaltung mit intensivem fachlichen Austausch.

Programm:	Mittwoch, 26. Februar 2020
13:00 Uhr	Eintreffen der Gäste
14:00 Uhr	Beginn des Symposiums
	Eröffnung
14:15 Uhr	Wissenschaftliche Vorträge
18:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Veranstaltungsort: Hochschule des Bundes für Öffentliche Verwaltung
 Fachbereich Bundespolizei
 Ratzeburger Landstraße 4, 23562 Lübeck

Weitere Informationen

und Anmeldung durch: Dr. Paul Brieler und Prof Dr. Klaus Püschel
 E-Mail: sekretariat@ifs-seminare.de
 Telefon: ++49 (0) 40 398885-13

Rechtsprechung

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

01. 1. Angesichts des erhöhten Unrechtsgehalts und der Gefährlichkeit einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG versteht sich die Angemessenheit der Anordnung eines Fahrverbots von selbst. Anhand der Ausführungen des Tatrichters muss sich allerdings zumindest konkludent nachvollziehen lassen, dass er die Möglichkeit des Absehens vom Fahrverbot in Ausnahmefällen erkannt und ausgeschlossen hat.

2. In Fällen, in denen das Ermessen des Tatrichters ersichtlich auf Null reduziert ist – etwa, weil der Grenzwert im Rahmen des § 24a StVG um ein Vielfaches überschritten wurde oder es sich um einen unbelehrbaren Wiederholungstäter handelt – erscheint es ausnahmsweise als vertretbar, wenn die Prüfung des Vorliegens eines Ausnahmefalles in den Urteilsgründen nicht zum Ausdruck kommt.

***) 3. Nach ständiger Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kommt ein Absehen vom Fahrverbot gemäß § 25 StVG wegen der langen Verfahrensdauer erst in Betracht, wenn seit dem Verkehrsverstoß eine Verfahrensdauer von zwei Jahren oder mehr gegeben ist, die Ursache für die Verfahrensverzögerung außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen liegt und er sich zwischenzeitlich verkehrsgerecht verhalten hat.**

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 18. Dezember 2019
– 2 Ss (OWi) 338/19 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen des fahrlässigen Führens eines Fahrzeuges im Straßenverkehr unter Rauschmitteleinwirkung schuldig gesprochen und diesen mit einer Geldbuße von 500,- € sowie einem Fahrverbot von einem Monat belegt.

Der Betroffene wurde nach den Feststellungen des Amtsgerichts am 25. November 2017 nach einer Fahrt mit seinem Pkw auf öffentlichen Straßen an seiner Wohnanschrift kontrolliert. Ein durchgeführter Drogenvortest mittels Urinabgabe habe eine positive Testung auf Kokain ergeben. Bei der anschließenden Blutentnahme habe der Betroffene angegeben, ein ephedrinhaltiges Grippemittel konsumiert zu haben. Die Testung durch die das Blut entnehmende Ärztin habe lediglich ergeben, dass er beim Stehen auf einem Bein geschwankt und zittrig gewirkt habe. Die Ärztin sei zu dem Ergebnis einer leichten Beeinflussung, möglicherweise durch Medikamente, gekommen. Die toxikologische Untersuchung durch die Medizinische Hochschule H. habe als Untersuchungsbefund keinen

unmittelbaren Befund für Kokain ergeben, allerdings für Benzoyllecgonin 117 ng/ml und Ecgoninmethylester s. n. <5,0 ng/ml. Das Amtsgericht kommt auf der Grundlage eingeholter Sachverständigengutachten zu dem Ergebnis, dass der Betroffene 10 bis 15 Stunden vor der Blutentnahme vorsätzlich Kokain konsumiert habe.

Den festgestellten Sachverhalt hat das Amtsgericht als fahrlässiges Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter Rauschmitteleinwirkung gemäß § 24a Abs. 2 und Abs. 3 StVG gewertet. Bei der Rechtsfolgenentscheidung ist das Amtsgericht von einem Regelfall gemäß Nr. 242 BKat, § 4 Abs. 3 BkatV ausgegangen und hat gegen den Betroffenen ein Bußgeld in Höhe von 500,- € sowie ein Fahrverbot von einem Monat festgesetzt.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er die Verletzung materiellen Rechtes rügt. [...]

Aus den Gründen:

II. 1. Die Rechtsbeschwerde war zur Fortbildung des materiellen Rechts auf den Senat in der Besetzung mit drei Richtern zu übertragen (§ 80a Abs. 3 OWiG). Die Frage, inwieweit auch im Falle eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG eine Ermessensausübung dahingehend erforderlich ist, ob von der Verhängung eines Fahrverbots ausnahmsweise abgesehen werden kann, ist in der Rechtsprechung bislang nicht abschließend geklärt.

2. Die zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache [...] – zumindest vorläufigen – Erfolg und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils im Rechtsfolgenausspruch und in diesem Umfang zur Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz zur erneuten Verhandlung und Entscheidung.

a) Die Feststellungen des angefochtenen Urteils tragen den Schuldspruch wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Einwirkung von Rauschmitteln.

aa) Das Amtsgericht hat zunächst zutreffend festgestellt, dass der objektive Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG erfüllt ist. Hierfür war der Nachweis der berauschenden Substanz im Blut des Betroffenen in einer Konzentration erforderlich, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktem Gefährungsdelikt zumindest möglich erscheinen lässt (vgl. BVerfG, stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2014 – 1 BvR 2652/03). Dies ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkom-

mission angegebene Nachweisgrenzwert erreicht wird (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 30. April 2015 – 321 SsBs 42/15). Dieser beträgt bei Benzoyllecgonin 75 ng/ml (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl., StVG, § 24a Rn. 21 m. w. N.). Insoweit hat das Amtsgericht die erforderlichen Feststellungen dahingehend getroffen, dass der Grenzwert bei einer Konzentration von 117 ng/ml Benzoyllecgonin deutlich überschritten ist.

bb) Auch die Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil zum vorsätzlichen Konsum von Kokain vor der Fahrt ist nicht zu beanstanden. Soweit die Rechtsbeschwerde eigene Erwägungen zur Beweiswürdigung anstellt, kann sie mit urteilsfremden Erwägungen im Rechtsbeschwerdeverfahren nicht gehört werden. Das Beschwerdevorbringen verkennt, dass es allein Sache des Tatrichters ist, das Ergebnis der Hauptverhandlung festzustellen und zu würdigen. Das Rechtsmittelgericht hat die Entscheidung des Tatrichters grundsätzlich hinzunehmen und sich auf die Prüfung zu beschränken, ob die Urteilsgründe Rechtsfehler enthalten. Diese sind nur dann gegeben, wenn die Beweiswürdigung in sich widersprüchlich, lückenhaft oder unklar ist, gegen Denkgesetze oder gesichertes Erfahrungswissen verstößt oder an die zur Verurteilung erforderliche Gewissheit übertriebene Anforderungen gestellt werden. Die Schlussfolgerungen des Tatrichters müssen nicht zwingend sein. Es genügt, dass sie möglich sind und er von ihrer Richtigkeit überzeugt ist (vgl. BGH, Urteil vom 19. Dezember 1986 – 3 StR 500/86). Diesen Anforderungen genügt die angefochtene Entscheidung.

cc) Auch die weiteren Feststellungen des Amtsgerichts zur subjektiven Tatseite sind nicht zu beanstanden. Im Regelfall besteht bei Erreichen des Grenzwertes für den Tatrichter kein Anlass, an dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln (vgl. OLG Celle, a. a. O., BGH, Beschluss vom 14. Februar 2017 – 4 StR 422/15). Nach den allgemein für die richterliche Überzeugungsbildung nach § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 261 StPO geltenden Grundsätzen besteht für den Tatrichter ohne hierfür sprechende konkrete tatsächliche Anhaltspunkte keine Veranlassung, davon auszugehen, dass der Betroffene seinen Selbstprüfungs- und Erkundigungspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist. (vgl. OLG Celle, Beschluss v. 20. Juli 2018 – 3 Ss (Owi) 99/18 m. w. N.). Vorliegend hat der Betroffene dazu keine konkreten Angaben gemacht, vielmehr widerlegt behauptet, unbewusst konsumiert zu haben.

b) Der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils kann hingegen keinen Bestand haben.

Nach ständiger Rechtsprechung der hiesigen Senate für Bußgeldsachen ist bei einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG grundsätzlich eine zweistufige Prüfung vorzunehmen, ob trotz des Vorliegens eines Regelfalls nach der Bußgeldkatalogverordnung ausnahmsweise von der Verhängung eines Fahrverbots nach § 25 Abs. 1 S. 1 StVG abgesehen werden kann. Gemäß § 25 Abs. 1 S. 1 StVG kann die Verwaltungsbehörde dem Betroffenen bei einem Verstoß gegen § 24 StVG für bis zu drei Monate verbieten, im Stra-

ßenverkehr ein Kraftfahrzeug zu führen. Folgerichtig kommt nach dem Wortlaut von § 4 Abs. 1 BKatV die Anordnung eines Fahrverbots nach 25 Abs. 1 S. 1 StVG wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugs in der Regel in Betracht, wenn er einen der in der Regelung nachgehend aufgeführten Tatbestände verwirklicht hat. Demgegenüber statuiert § 25 Abs. 1 S. 2 StVG, dass in der Regel ein Fahrverbot anzuordnen ist, wenn gegen einen Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG eine Geldbuße verhängt wird. Die Regelung wird durch § 4 Abs. 3 BKatV ergänzt, wonach bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG ein Fahrverbot nach § 25 Abs. 1 S. 2 StVG in der Regel anzuordnen ist.

Der Senat hatte sich angesichts des unterschiedlichen Wortlauts der Vorschriften mit der Frage auseinanderzusetzen, welche Anforderungen bei einem Verstoß gegen § 24a StVG in Ansehung der anderslautenden Formulierung von § 25 Abs. 1 S. 2 StVG an eine solche Prüfung zu stellen sind.

aa) Einerseits soll es nach der Rechtsprechung des OLG Hamm (Beschluss vom 06. September 2001 – 2 Ss OWi 787/01) auch bei Fahrten unter Einfluss von Alkohol oder Rauschmitteln in der Regel nicht zu beanstanden sein, wenn den Urteilsgründen nicht entnommen werden kann, dass sich der Tatrichter der Möglichkeit bewusst war, gegen eine Erhöhung der Geldbuße vom Fahrverbot abzusehen. Andererseits wird vielfach statuiert, dass § 25 Abs. 1 S. 2 StVG die Verhängung des Fahrverbots in das Ermessen des Gerichts stelle, so dass dieses grundsätzlich erkennbar von seinem Ermessen Gebrauch machen müsse (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 31. März 1980 – 2 Ss OWi 196/80; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 27. Januar 2004 – 1 Ss 242/03; OLG Koblenz, Beschluss vom 21. Dezember 2016 – 2 Owi 3 SsBs 86/16).

bb) Ein einen Ermessensgebrauch einschränkender Wille des Gesetzgebers folgt auch nicht aus den Gesetzgebungsmaterialien (BT-Drucks. 7/133). Zwar war die Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren der Ansicht, dass bei einem Kraftfahrer, der sich sämtlichen Aufklärungs- und Belehrungsversuchen unzugänglich gezeigt hat, der trotz ständiger Berichterstattung über alkoholbedingte Verkehrsunfälle mit seinem Leben und dem Leben seiner Mitbürger gespielt hat, indem er sich im berauschten Zustand an das Steuer seines Fahrzeuges gesetzt hat, die Zahlung einer Geldbuße allein nicht mehr ausreicht. Das Fahrverbot sollte demnach in jedem Fall angeordnet werden, wenn nicht ganz besondere Umstände vorlägen, die einen Verzicht auf die Anordnung rechtfertigen würden – es sollte dem Betroffenen gleichsam eine Mahnung sein. Diese Erwägungen zeigen, dass der Gesetzgeber selbst bei Rauschfahrten dem Tatrichter zwar ein eng umgrenztes, aber eben doch ein Ermessen hinsichtlich der Entscheidung über das Fahrverbot einräumen wollte.

cc) Der Senat schließt sich insoweit der Auffassung des Saarländischen Oberlandesgericht Saarbrücken an, wonach angesichts des erhöhten Unrechtsgehalts und der Gefährlichkeit einer Ordnungswidrigkeit nach

§ 24a Abs. 2 StVG sich die Angemessenheit der Anordnung eines Fahrverbots von selbst versteht. Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn der Tatrichter in seiner Entscheidung nicht ausdrücklich zum Ausdruck bringt, dass er sich der ihm durch § 2 Abs. IV BKatV eingeräumten Möglichkeit bewusst gewesen ist (vgl. Saarländisches OLG Saarbrücken, Beschluss vom 11. April 2002 – Ss (B) 13/02 m. w. N.). Erforderlich ist aber, dass sich anhand der Ausführungen des Tatrichters zumindest konkludent nachvollziehen lässt, dass er die Möglichkeit des Absehens vom Fahrverbot in Ausnahmefällen erkannt und ausgeschlossen hat (vgl. Saarländisches OLG Saarbrücken, a. a. O.).

Diesen Mindestanforderungen an eine Ermessensausübung wird das vorliegende Urteil nicht gerecht. Aus diesem ergibt sich nur, dass das Amtsgericht gemäß Nr. 242 BKat, § 4 Abs. 3 BKatV die Regelgeldbuße nebst dem Regelfahrverbot verhängt hat. Der Rechtsfolgenausspruch mit den zugehörigen Feststellungen kann insoweit keinen Bestand haben.

Unbeschadet der obigen Ausführungen neigt der Senat jedoch der Auffassung zu, dass es in Fällen, in denen das Ermessen des Tatrichters hinsichtlich des Fahrverbots ersichtlich auf Null reduziert ist – etwa, weil der Grenzwert im Rahmen des § 24a StVG um ein Vielfaches überschritten wurde oder es sich um einen unbelehrbaren Wiederholungstäter handelt – ausnahmsweise als vertretbar erscheinen könnte, wenn die Prüfung des Vorliegens eines Ausnahmefalles in den Urteilsgründen nicht zum Ausdruck kommt. Eine solche offensichtliche Reduzierung des Ermessens auf Null kann vorliegend allerdings nicht angenommen werden. Der Tatrichter wird sich insoweit zumindest mit den Umständen der fehlenden Voreintragungen sowie des jugendlichen Alters des Betroffenen und des langen Zurückliegens der zu ahndenden Tat auseinandersetzen haben. Überdies wird er aufzuklären haben, ob der Betroffene in der Zwischenzeit verkehrrechtlich in Erscheinung getreten ist.

III. Der Senat kann aufgrund der aufgezeigten Lücken in den Urteilsgründen, zu denen weitere Feststellungen erforderlich sind und möglich erscheinen, nicht in der Sache selbst entscheiden (§ 79 Abs. 6 OWiG), so dass es einer Zurückverweisung an das Amtsgericht bedarf.

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

Das Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots trotz Vorliegen eines Regelfalles nach der Bußgeldkatalogverordnung kommt nur bei Härten ganz außergewöhnlicher Art, sonstiger das Tatbild beherrschender außergewöhnlicher Umstände oder einer Vielzahl zusammenfassender durchschnittlicher Umstände in Betracht. Die Prüfung, ob ein derartiger Ausnahmefall vorliegt, hat hierbei in der Regel zweistufig zu erfolgen. Zunächst ist zu prüfen, ob aufgrund besonderer Umstände ausnahmsweise von der Verhängung eines Fahrverbots unter Verhängung der Regelgeldbuße abgesehen werden kann. Sodann ist zu prüfen, ob außergewöhnliche Härten, z. B. der Verlust des Arbeitsplatzes oder die Vernichtung der wirtschaftlichen Existenz

als Folge des Fahrverbots, der Verhängung desselben entgegenstehen (vgl. OLG Celle, Beschluss vom 23. Dezember 2004 – 211 Ss 145/04 (Owi), m. w. N.).

Darüber hinaus kommt nach ständiger Rechtsprechung der Oberlandesgerichte ein Absehen vom Fahrverbot gemäß § 25 StVG wegen der langen Verfahrensdauer erst in Betracht, wenn seit dem Verkehrsverstoß eine Verfahrensdauer von zwei Jahren oder mehr gegeben ist, die Ursache für die Verfahrensverzögerung außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen liegt und er sich zwischenzeitlich verkehrsgerecht verhalten hat (vgl. KG Berlin, Beschluss vom 05. September 2007 – 2 Ss 193/07; OLG Hamm, Beschluss vom 2. Juli 2007 – 3 Ss OWi 360707; OLG Celle, Beschluss vom 16. Mai 2018 – 2 Ss (OWi) 109/18).

Sollte ein Fahrverbot verhängt werden, so könnte gegebenenfalls die Regelung des § 25 Abs. 2a StVG zu beachten sein.

02. Ist im Bußgeldbescheid die Schuldform nicht angegeben, hat das regelmäßig zur Folge, dass vom Vorwurf fahrlässigen Handelns auszugehen ist.

Oberlandesgericht Dresden,
Beschluss vom 12. Dezember 2019
– OLG 25 Ss 859/19 (B) –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Aue-Bad Schlema verhängte mit Urteil vom 25. Juli 2019 gegen den Betroffenen wegen vorsätzlichen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Geldbuße von 320,00 € sowie ein Fahrverbot von einem Monat unter Anwendung von § 25 Abs. 2a StVG.

Gegen dieses am 12. August 2019 zugestellte Urteil hat der Betroffene [...] Rechtsbeschwerde erhoben.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Rechtsbeschwerde erweist sich als teilweise begründet.

1. Die Feststellungen betreffend den objektiven Tatbestand sind im Ergebnis beanstandungsfrei und werden aufrechterhalten.

2. Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Tatbegehung unterliegt der Aufhebung; damit auch der Rechtsfolgenausspruch.

Die in zulässiger Weise erhobene Verfahrensrüge der Verletzung rechtlichen Gehörs kann als Rüge der Verletzung des § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 265 Abs. 1 StPO ausgelegt werden und ist insoweit begründet.

Im hier in Rede stehenden Bußgeldbescheid war die Schuldform nicht angegeben, was regelmäßig zur Folge hat, dass vom Vorwurf fahrlässigen Handelns auszugehen ist (vgl. nur OLG Bamberg, DAR 2017, S. 383). Auch hat sich die Bußgeldbehörde mit ihrer Rechtsfolgenentscheidung (160,00 € Geldbuße) offenkundig am Regelsatz der Nr. 11.3.7. BKatV orientiert. Damit konnte der Betroffene ohne vorherigen Hinweis über die Veränderung der Schuldform nicht

wegen vorsätzlicher Tat verurteilt werden (vgl. OLG Dresden, DAR 2004, 102). Ein solcher Hinweis ist im vorliegenden Fall jedoch nicht erkennbar.

Ein Beruhen des Urteils auf dieser Unterlassung kann nicht ausgeschlossen werden, da der Betroffene sich bei entsprechendem Hinweis möglicherweise anders verteidigt hätte oder den Einspruch gar zurückgenommen hätte.

03. Ein Mitverschulden des Geschädigten [hier: volltrunkener Fußgänger] kann die Voraussehbarkeit eines Unfalls für den Täter ausschließen, sofern es in einem gänzlich vernunftswidrigen oder außerhalb der Lebenserfahrung liegendem Verhalten liegt. Dabei ist auf den Zeitpunkt bei Eintritt der kritischen Verkehrssituation abzustellen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 18. Juli 2019 – 4 RVs 65/19 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht – Jugendrichter – Tecklenburg hat den zum Tatzeitpunkt 18-jährigen Angeklagten der fahrlässigen Tötung für schuldig befunden und ihm – nach Anwendung von Jugendstrafrecht – die Weisung erteilt, an einer bereits begonnenen stationären Therapie wegen einer posttraumatischen Belastungsstörung weiter teilzunehmen und diese nicht gegen den ärztlichen Rat abzubrechen. Daneben hat ihm das Amtsgericht die Auflage erteilt, einen sozialen Hilfsdienst von 50 Stunden nach näherer Weisung und Vermittlung des Kreisjugendamtes St. abzuleisten.

In der Sache hat der Jugendrichter folgende Feststellungen getroffen:

„Am 27. 11. 2017 gegen 01:15 Uhr befuhr der Angeklagte als Fahrer des PKW ..., die S-Straße in M in Fahrtrichtung Westen. Als Beifahrer befand sich der Zeuge H mit im Fahrzeug. In Höhe der T-Straße übersah der Angeklagte aus Unachtsamkeit den auf der Fahrbahn liegenden Geschädigten L und überrollte diesen mit dem Fahrzeug. Der Geschädigte verding sich dabei im Unterbodenbereich des PKW und wurde noch einige Meter mitgeschleift, bevor er ca. 15 Meter westlich der Einmündung der T-Straße zum Liegen kam.

Der Geschädigte verstarb noch an der Unfallstelle an den Folgen seiner durch das Überrollen erlittenen Verletzungen. Eine überhöhte Geschwindigkeit des Angeklagten lag nicht vor.

Der Geschädigte war zum Unfallzeitpunkt aufgrund zuvor im Rahmen eines Betriebsausfluges erfolgten Konsums von Alkoholika volltrunken, es wurde bei ihm eine Blutalkoholkonzentration zum Todeszeitpunkt von 3,36 Promille festgestellt. Der Geschädigte hatte das Anraten seiner Kollegen, sich doch besser nach Hause bringen zu lassen, nicht befolgt und machte sich zu Fuß auf den Weg, um eine andere Feier an der H-Halle in M zu besuchen. Vermutlich war der Geschädigte

beim Überqueren der S-Straße aufgrund seiner Alkoholisierung gestürzt und auf der Fahrbahn liegen geblieben. Der Geschädigte hatte auch bei früheren Gelegenheiten insbesondere bei Betriebsfeierlichkeiten übermäßig dem Alkoholgenuss zugesprochen und ihm war auch bewusst, dass er im Zustand der Trunkenheit zu Fehlverhalten neigt.

Der Geschädigte war zum Unfallzeitpunkt vergleichsweise dunkel gekleidet. Seine Oberbekleidung bestand aus schwarzen Wildlederslipper-Halbschuhen, einer schwarzen Jeans sowie einer grauen Jacke. Zum Unfallzeitpunkt herrschte Dunkelheit, es regnete nicht, die Straße war trocken.

Unter Berücksichtigung der Stärke der vorhandenen Straßenbeleuchtung sowie der Beleuchtung des von dem Angeklagten geführten Fahrzeuges war der auf der Straße liegende Geschädigte für den Angeklagten aus einer Entfernung von 27 Metern ausreichend erkennbar. Hätte der Angeklagte in diesem Moment die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet und insbesondere den vor seinem PKW befindlichen Straßenbereich aufmerksam beobachtet, so hätte er bei Einhaltung der an der innerorts befindlichen Unfallstelle zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h den Geschädigten so rechtzeitig erkennen können, dass er sein Fahrzeug unter Zubilligung einer Vorbremszeit von 1 Sekunde und einer Vollbremsverzögerung von 7,5 m/s² noch rechtzeitig vor dem Geschädigten abbremsen können. Er hätte so das Überrollen und damit die Tötung des Geschädigten vermeiden können.“

Der Angeklagte hat gegen das Urteil Revision eingelegt und diese unter näherer Darlegung mit der Verletzung materiellen Rechts begründet. [...]

Aus den Gründen:

II. Die zulässige (Wahl-)Revision des Angeklagten ist unbegründet.

Das Amtsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der dem Angeklagten vorzuwerfende Sorgfaltspflichtenverstoß in der Verletzung des Sichtfahrgebotes nach § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO i. V. m. § 1 StVO liegt. Auf der Grundlage des Gutachtens des Sachverständigen J hat das Amtsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt, dass der Angeklagte den auf der Straße liegenden Geschädigten bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt jedenfalls auf einer Distanz von 27 Metern hätte erkennen und das von ihm geführte Fahrzeug bei sofortiger Vollbremsung – unter Zubilligung einer Vorbremszeit von 1 Sekunde und einer Bremsverzögerung von 7,5 m/s² – rechtzeitig hätte zum Stehen bringen können. Dem Angeklagten ist zwar zuzugeben, dass er nicht damit rechnen musste, dass der Geschädigte volltrunken auf der Fahrbahn lag. Eine Einschränkung des Sichtfahrgebotes folgt daraus aber nicht. Ein Kraftfahrzeugführer muss bei Dunkelheit seine Fahrweise so einrichten, dass er sein Fahrzeug auch noch vor einem solchen Hindernis anhalten kann. Das

ist gerade Sinn und Zweck des Sichtfahrgebotes (vgl. OLG Hamm, NZV 1999, 466). Auch ein Fußgänger kann ein derartiges Hindernis darstellen (vgl. OLG Hamm, NJWE-VHR 1996, 10).

Die Vorhersehbarkeit des tatbestandlichen Erfolges wird im vorliegenden Fall auch nicht durch ein Mitverschulden des Geschädigten ausgeschlossen. In der Rechtsprechung ist seit langem anerkannt, dass ein Mitverschulden des Geschädigten die Voraussehbarkeit eines Unfalls für den Täter ausschließen kann, sofern es in einem gänzlich vernunftwidrigen oder außerhalb der Lebenserfahrung liegendem Verhalten des Geschädigten liegt (vgl. BGHSt 4, 182, 187; 12, 75, 78; OLG Hamm, NStZ-RR 2016, 27). Ein solcher Fall liegt – entgegen der von der Verteidigung vertretenen Rechtsansicht – nicht vor. Dass sich eine volltrunkene Person – hier: zum Todeszeitpunkt 3,36 ‰ – nach einer Feier zu Fuß auf den Weg macht, sodann beim Überqueren einer Straße stürzt und auf der Fahrbahn liegen bleibt, ist nicht außerhalb allgemeiner Lebenserfahrung. Zwar liegt es nahe, just dieses Verhalten des später tödlich Verletzten als gänzlich vernunftwidrig zu bezeichnen. Jedoch ist auch bei dieser Bewertung – genauso wie für die Annahme einer zurechenbaren Sorgfaltspflichtverletzung – auf den Zeitpunkt bei Eintritt der kritischen Verkehrssituation (vgl. hierzu BGHSt 33, 61, 66; BGH, VRS 54, 436, 437; OLG Hamm, a. a. O.) abzustellen, d. h. es muss ein enger zeitlich-räumlicher Kontext mit dem Unfall bestehen. Danach kann für die Annahme eines gänzlich vernunftwidrigen Verhaltens weder auf den zurückliegenden übermäßigen Alkoholkonsum noch etwa darauf abgestellt werden, dass sich der Geschädigte gegen den Rat seiner Freunde entschlossen hat, zu Fuß nach Hause bzw. sogar noch zu einer anderen Party zu gehen. Der ungewollte Sturz des Geschädigten vermag den Zurechnungszusammenhang ohnehin nicht zu unterbrechen. Soweit der Geschädigte nach dem Sturz auf der Fahrbahn liegen geblieben ist, war er bei Eintritt der kritischen Verkehrssituation, als sich der Angeklagte mit seinem Fahrzeug dem Unfallort näherte, zu einem vernunftgesteuerten Verhalten offensichtlich nicht mehr in der Lage. Zu diesem Zeitpunkt lag er bereits als hilflose Person i. S. d. § 323c Abs. 1 StGB auf der Fahrbahn. Eine Einschränkung des Sichtfahrgebotes im Hinblick darauf, aus welchem Grund eine Person in eine solche hilflose Lage geraten ist, kann nicht angenommen werden.

04. *) 1. Ein Verhalten erlaubt den Schluss auf die alkoholbedingte Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB nur, wenn sicher festgestellt werden kann, dass es Folge des Alkoholgeusses ist, insbesondere weil es symptomatisch auf nach Alkoholgenuss typischerweise auftretende Beeinträchtigungen physiologischer oder psychischer Art hinweist.

2. Eine überhöhte Geschwindigkeit von 81 km/h statt erlaubter 50 km/h und die verzögerte Wahrnehmung bzw. Reaktion auf die optischen und

akustischen Haltsignale eines Polizeifahrzeugs stellen weder für sich noch zusammen genommen alkoholtypische Ausfallerscheinungen dar.

Landgericht Berlin,
Urteil vom 7. August 2019
– (559) 283 AR 190/19 Ns (45/19) –

Zum Sachverhalt:

I. 1. Das Amtsgericht Tiergarten (318 Ds 3/19) hat den Angeklagten am 14.05.2019 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 80,- € verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, keine neue Fahrerlaubnis vor Ablauf von fünf Monaten zu erteilen. Hiergegen hat der Angeklagte am 21. Mai 2019 form- und fristgerecht Berufung eingelegt.

Aus den Gründen:

II. [...] 2. Der Angeklagte befuhr mit seinem Personenkraftwagen am 29.11.2018 gegen 0.30 Uhr mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,91 Promille Ethanol im Vollblut, ohne fahruntüchtig zu sein, die B. Chaussee, wobei er zwischen der Kreuzung Z. Straße bis zur Kreuzung mit dem M. Damm zeitweise mindestens 81 km/h fuhr. Er bremste beim Bahnübergang kurz ab und hielt ordnungsgemäß zwischenzeitlich an einer roten Ampel. Ein Streifenwagen der Polizei konnte nur mit Mühe wieder zu ihm aufschließen. Dessen Leuchtzeichen „Stopp!“ nahm der Angeklagte erst wahr, nachdem die Polizisten zusätzlich den Signalton „Yelp“ einschalteten und die Lichttupe betätigten und setzte dann verzögert seine Geschwindigkeit herab, um auf der zugeparkten Busspur eine Stelle zum Anhalten zu suchen. Der Polizei gegenüber gab er an, zu schnell gefahren zu sein. Der Angeklagte, der bis kurz vor Mitternacht Alkohol getrunken hatte, wusste, dass er mehr als 0,5 Promille Alkohol hatte und deutlich über der erlaubten innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h fuhr, wollte aber schnell die 3,5 km zu sich nach Hause fahren, da er am nächsten Tag früh wieder arbeiten musste.

III. [...] 2. Die Angaben zu Trinkende, Fahrzeit und -weg einschließlich des Fahrverhaltens am Bahnübergang und an der Ampel sowie zu den abgegebenen Zeichen der Polizei, der Reaktion des Angeklagten darauf und seiner Einlassung gegenüber der Polizei beruhen auf der Einlassung des Angeklagten mit der Ausnahme, dass er angibt, sofort auf den Signalton reagiert zu haben durch Herabsetzen der Geschwindigkeit, sowie auf den damit übereinstimmenden Angaben der Zeugen S und U, die auch glaubhaft bekunden, der Angeklagte habe auch auf die akustischen Zeichen nicht sofort reagiert; allerdings gab die Zeugin S an, der Angeklagte habe gesagt, es sei ihm nicht aufgefallen, dass er (einmal) „so schnell“ bzw. (einmal) „zu schnell“ ist. Die Kammer hat keinen Zweifel, dass deren Angabe zur Reaktionsverzögerung des Angeklagten zutrifft, denn der Angeklagte kann naturgemäß eine Angabe erst ab dem Zeitpunkt machen, ab dem er

Signalton und Lichthupe wahrnahm, während die Zeugen einschätzen können, ob seine Reaktion sogleich oder erstverzögert erfolgte. Die Kammer ist überzeugt, dass die Einlassung des Angeklagten zutrifft, er habe zugegeben, zu schnell gefahren zu sein, und war nur verwundert über die Höhe der ihm vorgeworfenen Geschwindigkeit, wie es auch in der von der Zeugin S am Tag nach der Tat erstellten, insoweit verlesenen Strafanzeige vermerkt ist.

Die Höhe der Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zur Tatzeit ergibt sich daraus, dass laut verlesener Feststellung des Kriminaltechnischen Instituts des Landeskriminalamtes die dem Angeklagten 50 Minuten nach der Tat entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 0,91 Promille aufwies, laut Einlassung des Angeklagten das Trinkende keine zwei Stunden davor lag und deshalb die Rückrechnung zu seinen Gunsten wegen der noch andauernden Anflutungsphase jedenfalls denselben Blutalkoholgehalt aufwies.

Die Geschwindigkeit des Angeklagten ergibt sich aus seiner Einlassung, mit geschätzten 75-80 km/h gefahren zu sein, der glaubhaften Aussage der Zeugin S, der zufolge sie als Fahrerin des Streifenwagens mit wechselndem Abstand über etwa 800 m mit bis zu 110 km/h, wobei sie anders als der Angeklagte an Kreuzungen etwas abbremste, den Angeklagten verfolgt habe, und der des Zeugen U, den Angeklagten mit ca. 100 km/h, abgelesen vom ungeeichten Tacho, verfolgt zu haben. Die Kammer folgt der Angabe der vom ungeeichten Tacho abgelesenen Höchstgeschwindigkeit durch die Zeugin S (mehr als 100 km/h bis zu 110 km/h), da diese als Fahrerin den besseren Blick auf den Tacho hatte als ihr Beifahrer, der Zeuge U, dessen Angabe damit naturgemäß ungenauer ist (und von ihm mit „ca.“ eingeschränkt wurde). Für die Glaubhaftigkeit der Angabe der Zeugin S spricht auch, dass die Geschwindigkeit für sie eine besondere Rolle spielte, weil sie dem Angeklagten wegen dessen überhöhter Geschwindigkeit folgte und sie deshalb plausibel ihre Aufmerksamkeit auf die gefahrene Geschwindigkeit richtete. Im Gegensatz zum Angeklagten, der abgesehen vom Anhalten an der Ampel, laut Zeugen mit konstant hoher Geschwindigkeit fuhr, bremsen die Zeugen teils kurz ab und mussten dann – zwangsläufig mit höherer Geschwindigkeit – zum Angeklagten aufschließen. Die Kammer zieht daher von dem von der Zeugin S abgelesenen Wert pauschal 20 % Toleranz ab, da die Messstrecke über 500 m liegt, die Abstände zum Angeklagten variierten, der Tacho nicht justiert war und Ablesungenauigkeiten nicht auszuschließen sind; daraus ergibt sich eine Höchstgeschwindigkeit des Angeklagten von mindestens 81 km/h, die den vom Angeklagten geschätzten 75-80 km/h sehr nahe kommt.

Aus der Angabe des Angeklagten gegenüber den Zeugen, er wisse, dass er zu schnell gefahren sei, ergibt sich, dass er dies wusste. Aus der erheblichen Überschreitung der Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille um 0,41 Promille ergibt sich, dass der Angeklagte auch dies wusste, zumal ihm nach seiner Ein-

lassung bekannt war, dass er von 19 Uhr bis 23.45 Uhr anlässlich eines Wiedersehens mit einem Freund u. a. Alkohol getrunken hatte.

Dass der Angeklagte nicht fahrtüchtig war, ergibt sich daraus, dass bei einer Blutalkoholkonzentration unterhalb der Grenze zur absoluten Fahrtüchtigkeit (1,1 Promille) hier keine Umstände einer Fahrtüchtigkeit erwiesen sind (vgl. Fischer, StGB, § 316 RNR. 25 und 30). Die überhöhte Geschwindigkeit von 81 km/h statt erlaubter 50 km/h und die verzögerte Wahrnehmung bzw. Reaktion auf die optischen und akustischen Haltsignale des ihm folgenden Polizeifahrzeugs stellen weder für sich noch zusammen genommen alkoholtypische Ausfallerscheinungen dar. Ein Verhalten erlaubt den Schluss auf die Fahrtüchtigkeit nur, wenn sicher festgestellt werden kann, dass es Folge des Alkoholgenusses ist, insbesondere weil es symptomatisch auf nach Alkoholgenuss typischerweise auftretende Beeinträchtigungen physiologischer oder psychischer Art hinweist (Fischer, a. a. O. RNR. 34 f.).

Eine Überschreitung der erlaubten innerörtlichen Geschwindigkeit um 31 km/h nachts ohne besondere Gefahrfaktoren wie Regen oder schärfere Kurven zeigt kein über die auch ohne Alkoholgenuss im Straßenverkehr zu erlebende Risikobereitschaft hinausgehendes alkoholbedingtes Potential auf, wenn man berücksichtigt, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen generell auch ohne Alkoholeinfluss im Straßenverkehr häufig und auch in der Größenordnung von 31 km/h bei nächtlichen Straßenverhältnissen nicht selten sind; dass hier keine besonderen Risikofaktoren wie nasse Fahrbahn oder wesentliche Kurven unalkoholisierte Fahrer zu einer geringeren Risikobereitschaft veranlasst hätten und dass der Angeklagte seine Geschwindigkeit anpasste, wie seine Verlangsamung am Bahnübergang und sein Stopp an der roten Ampel zeigte.

Ein vorübergehendes Übersehen bzw. Überhören der polizeilichen Stoppsignale lässt sich ebenfalls nicht mit der notwendigen Sicherheit als typische alkoholbedingte Folge einstufen, da dafür andere Gründe ebenso typisch sein können: So kann ebenso gut auf die nächtliche Erschwerung der Sichtverhältnisse bei der nach der unwiderlegten Einlassung des Angeklagten getönten Heckscheibe seines Fahrzeugs das Übersehen des roten Zeichens „Polizei“ zurückzuführen sein (während er nach seiner Einlassung die Scheinwerfer des Polizeifahrzeugs durchaus wahrnahm). Oder der Angeklagte, dem es nach den übereinstimmenden Aussagen der Zeugen S und U durch seine Geschwindigkeit beinahe gelungen wäre, dem folgenden Polizeifahrzeug zu entkommen, wollte, da er sich seiner Geschwindigkeitsübertretung eingeständenermaßen bewusst war, dem Polizeifahrzeug entkommen, was als Fluchtreaktion ebenso wenig typisch alkoholbedingt wäre. Dass der Angeklagte nach dem Erkennen der Signale nicht sofort anhielt, ist nach seiner unwiderlegten Einlassung mit einem fehlenden freien Platz auf der zugeparkten Busspur erklärbar, erlaubt also ebenso wenig einen sicheren Schluss auf eine alkoholbedingte Ausfallerscheinung.

Die Geschwindigkeitsüberschreitung und die verzögerte Reaktion auf die Stoppsignale stellen auch zusammen keinen Umstand dar, der den Schluss auf die Fahruntüchtigkeit des Angeklagten mit der notwendigen Sicherheit erlaubt, zumal der Angeklagte laut dem verlesenen Blutentnahmeprotokoll lediglich leicht alkoholisiert erschien, einzig bei der Finger-Finger-Probe Unsicherheiten zeigte und keiner der ihn direkt nach der Tat über einen längeren Zeitraum sprechenden Zeugen S und U als Polizeibeamten sonstige Ausfallerscheinungen (außer dem Alkoholgeruch) aufgefallen waren.

IV. Der Angeklagte hat damit tateinheitlich (§ 19 OWiG) die Ordnungswidrigkeiten des vorsätzlichen Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze (§ 24a Abs. 1 S. 1 StVG) und des vorsätzlichen verkehrsordnungswidrigen Überschreitens der zulässigen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit um 31 km/h (§ 24 Abs. 1 StVG, § 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO) begangen. Danach war die laut Anlage des Bußgeldkatalogs wegen vorsätzlicher Begehung des Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze verwirkte verdoppelte Geldbuße von 500 € angemessen für die tateinheitliche vorsätzliche Geschwindigkeitsübertretung zu erhöhen, wobei der Kammer angesichts der im Bußgeldkatalog für die entsprechende Geschwindigkeitsübertretung vorgesehene Regelbuße eine Geldbuße von insgesamt 600 € für angemessen hält. Anhaltspunkte dafür, von der Regelhöhe des Bußgelds laut Bußgeldkatalog vorliegend abzuweichen, bestanden nicht. Von der Verhängung des laut Bußgeldkatalog regelmäßig vorgesehenen Fahrverbots war nach § 25 Abs. 6 StVG abzusehen, weil die vom 29. 11. 2018 bis zum 07. 08. 2019 dauernde vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis die nach § 25 Abs. 1 StVG maximale Dauer des Fahrverbotes von drei Monaten bereits weit übersteigt.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Olaf Sydow, Berlin)

05. 1. Bei der Strafzumessung im Rahmen des § 21 StVG ist auch die Tatsache, dass neben dem Fahren ohne Fahrerlaubnis noch eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a [Abs. 2] StVG verwirklicht wurde, die wegen § 21 OWiG zurücktritt, strafschärfend zu werten.

2. Besitz der Angeklagte keine Fahrerlaubnis und wird eine solche auch zeitnah nicht erworben, bedarf es für den Fall einer Fahrverbotsanordnung nach § 25 StVG keiner Entscheidung zu einer Schonfrist nach § 25 Abs. 2a StVG.

Amtsgericht Dortmund,
Urteil vom 27. November 2019
– 729 Ds - 253 Js 1513/19 - 256/19 –

Aus den Gründen:

Der zur Tatzeit arbeitslose Angeklagte ist in der Vergangenheit bereits mehrfach strafrechtlich vorbelastet.

Er befuhr am 14.05.2019 gegen 18:50 Uhr mit einem fahrerlaubnispflichtigen Personenkraftwagen

[...] unter anderem den Parkplatz des Klinikums N. in Richtung Ausfahrt S-Straße.

Zum Führen des Fahrzeugs war er – wie ihm bekannt war – nicht berechtigt, weil er zum Zeitpunkt der Tat keine Fahrerlaubnis besaß. Der Angeklagte stand zur Tatzeit zudem unter dem Einfluss der berauschenden Mittel Cannabis (6,5 µg/l) und Kokain (Cocain: 193 µg/l; Benzoyllecgonin: 919 µg/l).

Aus dieser Tat ergibt sich die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Der Angeklagte war insgesamt geständig. Er war dementsprechend wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG zu verurteilen.

Bei der Strafzumessung hat das Gericht vor allem strafschärfend die Vorbelastungen des Angeklagten gewertet und auch die Tatsache, dass neben dem Fahren ohne Fahrerlaubnis noch eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a [Abs. 2] StVG verwirklicht wurde, die wegen § 21 OWiG zurücktritt. Strafmildernd wurde vor allem das Geständnis des Angeklagten bewertet, sodass unter Abwägung aller für und gegen ihn sprechenden Umstände die Verhängung einer Geldstrafe von 120 Tagessätzen zu je 10,00 € für tat- und schuldangemessen erachtet wurde. Die Höhe eines jeden Tagessatzes ergibt sich aus den wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnissen des von „Hartz IV“ lebenden Angeklagten.

Wegen der beschriebenen Ordnungswidrigkeitsbegehung war noch ein Fahrverbot nach § 25 StVG festzusetzen. Da der Angeklagte keine Fahrerlaubnis besitzt und eine solche auch zeitnah nicht erwerben wird, bedurfte es keiner Entscheidung zu einer Schonfrist nach § 25 Abs. 2a StVG.

Die Sperrfristfestsetzung [ein Jahr] ergibt sich aus § 69a [Abs. 1 S. 3] StGB. Die Länge der Sperrfrist hat das Gericht anhand des Eignungsmangels, der maßgeblich durch die Tatbegehung und das Vorstrafenleben des Angeklagten bestimmt wurde, festgelegt.

06. *) Zur Widerlegung der Regelvermutung einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 69 II Nr. 2 StGB aufgrund der Teilnahme an einem Urin-Screening und an Therapien/Seminar der IVT-Hö Berlin/Brandenburg.

Amtsgericht Strausberg,
Urteil vom 4. November 2019
– 5 Cs 285 Js 16069/19 (249/19) –

Aus den Gründen:

Der Angeklagte ist stellvertretender Geschäftsführer und verdient monatlich 2.300,00 Euro. In seinem Haushalt leben zwei Kinder. Der Angeklagte ist nicht [vor]bestraft.

Der Angeklagte befuhr am 06.05.2019 gegen 22:40 Uhr mit einem Personenkraftwagen [...] in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand u.a. die P. Straße in F./N. Die ihm am 06.05.2019 um 23:36 Uhr

entnommene Blutprobe hat eine Blutalkoholkonzentration von 2,05 mg/g ergeben. Diese Blutalkoholkonzentration bewirkt in jedem Falle Fahruntüchtigkeit. Diese war dem Angeklagten aufgrund des zuvor genossenen Alkohols bewusst.

Der Angeklagte hat zu dieser Zeit viele Probleme, insbesondere arbeitsrelevante, „in sich hinein gefressen“. Aufgrund dieses Vorfalles hat der Angeklagte ernsthaft über seinen Alkoholkonsum reflektiert. Der Angeklagte hat sich unverzüglich in ein Urin-Screening begeben und hat dieses ab 13.06.2019 ohne Beanstandungen durchgeführt. Ferner hat der Angeklagte vom 09.05.2019 bis 03.11.2019 beim IVT-Hö Berlin/Brandenburg sieben Stunden Beratung, 21,66 Einzel-Therapie-Stunden, 111,66 Gruppen-Therapie-Stunden und 84 Stunden in der Selbsthilfegruppe absolviert und insgesamt 4.489,00 Euro aufgewandt. Ferner hat er weitere 24 Stunden Intensivseminar im Rahmen einer Nachsorge gebucht und bereits im Voraus bezahlt.

Der Angeklagte war in der Hauptverhandlung äußerst reflektiert. Er hat sich glaubhaft mit diesem Problem in der Vergangenheit auseinandergesetzt und auch konkrete Schlussfolgerungen, insbesondere für sein Arbeitsleben gezogen. Er vermittelte den Eindruck, auch neue Handlungsansätze für die Klärung von Problemen erkannt und auch schon in der Vergangenheit realisiert zu haben.

Der Angeklagte hat sich wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB schuldig gemacht.

Für den Angeklagten sprach das glaubhafte Geständnis, welches er trotz der Beschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch nochmals in der Hauptverhandlung geäußert hat. Ferner sprach für ihn, dass er nicht vorbelastet ist und dass er sich im Vergleich zu vielen anderen unverzüglich und sehr intensiv zur Durchführung einer Psychotherapie/Verkehrstherapie entschlossen und diese auch nachhaltig durchgeführt hat und weiterhin im Rahmen der Nachsorge noch besuchen wird.

Nach Würdigung aller subjektiven und objektiven Tatumstände erschien die Verhängung einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 50,00 Euro schuld- und tatangemessen.

Der Führerschein ist seit dem Tattag sichergestellt. Der Angeklagte ist zum Führen eines Kraftfahrzeuges nicht mehr ungeeignet gemäß § 69 StGB. Das Gericht kann daher in diesem speziellen Fall die Nichteignung des Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeuges verneinen. Gemäß § 44 StGB war dem Angeklagten ein Fahrverbot von noch 2 Monaten aufzuerlegen, welches nicht auf die Zeit der Sicherstellung des Führerscheins angerechnet wird.

(Mitgeteilt von RA Olaf Sydow, Berlin)

07. *) Zur Widerlegung der Regelvermutung für eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 II Nr. 1 StGB aufgrund der Teilnahme an einer

psychotherapeutischen Behandlung (Beratung, Einzel- und Gruppentherapie) sowie Vorlage von Abstinenznachweisen.

Amtsgericht Frankfurt am Main,

Urteil vom 11. September 2019

– 906 Cs - 422 Js 3755/19 –

Aus den Gründen:

[...] Dem Angeklagten wurde in dem Strafbefehl des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 18.04.2019 vorgeworfen, im Zustand erheblich verminderter Schuldfähigkeit fahrlässig im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt zu haben, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch fahrlässig Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet zu haben.

Der Angeklagte befuhr am 14.01.2019 gegen 16:30 Uhr mit dem PKW [...] die B 8 in Richtung F. auf dem linken von zwei Fahrstreifen. Die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten betrug zur Entnahmezeit um 18:44 Uhr sowie zum Tatzeitpunkt mindestens 2,09 ‰.

Der Angeklagte fuhr [...] auf das von dem Zeugen S geführte Fahrzeug im MTK auf, wobei ein Fremdschaden i. H. v. 3.943,83 € entstand.

Der Angeklagte hätte erkennen können, dass er infolge Alkoholenusses fahruntüchtig war.

Dieser Tatvorwurf steht aufgrund der Einspruchsbeschränkung, die der Verteidiger mit dem hier am 29.07.2019 eingegangenen Schreiben erklärt hat, fest.

Es wurde auf die aus dem Urteilstenor ersichtlichen Maßnahmen erkannt. [Der Angeklagte wird wegen der im Strafbefehl vom 18.04.2019 bezeichneten fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu je 50 € verurteilt.]

Von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 StGB sah das Gericht ausnahmsweise ab, da es den Angeklagten zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ansah. Der Angeklagte hat sich unmittelbar nach dem Unfall in psychotherapeutische Behandlung begeben. Er hat 11 Beratungsstunden, 54 Einzeltherapiestunden und 37 Gruppentherapiestunden absolviert. Hierfür wendete er insgesamt 4.876 € auf. In der Zeit vom 12.08.2019 bis zum 10.09.2019 nahm der Angeklagte sechs psychologische Einzelberatungssitzungen und vier Gruppengespräche bei einem Verkehrspsychologen in Anspruch. Des Weiteren legte er Abstinenznachweise vom 18. Februar, 25. Juni und 12. August vor. Zudem konnte der Angeklagte in der Hauptverhandlung glaubhaft machen, dass er nach dem Unfall einen Lebenswandel vollzogen hat. Daher geht das Gericht davon aus, dass sich der Angeklagte über die Gefahren des Alkoholkonsums im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges bewusst geworden ist und mit entsprechenden Situationen, die ein unkon-

trolliertes Trinkverhalten begünstigen, besser umgehen kann. Der Angeklagte stellt daher keine Gefahr für den Straßenverkehr mehr dar. [...]

(Mitgeteilt von RA Olaf Sydow, Berlin)

08. *) 1. Ein Antrag auf Verkürzung der Sperrfrist ist unzulässig. Das Gericht ist nicht befugt, über eine Verkürzung der Sperrfrist zu entscheiden. Die Aufhebung der Sperre hat sich auf den Entscheidungszeitpunkt zu beziehen; sie darf nicht für einen in der Zukunft liegenden Zeitpunkt angeordnet werden.

2. Für die vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a Abs. 7 StGB ist erforderlich, dass neue Tatsachen vorliegen, die einen hinreichenden Grund zu der Annahme ergeben, dass der Verurteilte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist und die Gründe, aus denen auf den Eignungsmangel geschlossen wurde, somit nicht mehr bestehen. Eine lediglich andere Beurteilung der bei der Bemessung der Sperrfrist verwerteten Tatsachen rechtfertigt nicht die vorzeitige Aufhebung der Sperre, da sie eine unzulässige Urteilsberichtigung darstellen würde.

3. Eine neue Tatsache zugunsten des Verurteilten kann die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer oder einer Verkehrstherapie sein. Sie ist aber nur ein Indiz für den Wegfall des Eignungsmangels, so dass die Kursbescheinigung nicht zu einer automatischen Aufhebung der Sperre zwingt. Insbesondere bei einer hohen BAK ab ca. 1,6 ‰ müssen hierzu weitere besondere Umstände hinzutreten.

Amtsgericht Schmallenberg,
Beschluss vom 29. Juli 2019
– 5 Cs-180 Js 97/19-33/19 –

Zum Sachverhalt:

Durch Strafbefehl des Amtsgerichts T vom 22.02.2019 wurde der Verurteilte wegen Gefährdung des Straßenverkehrs durch Trunkenheit zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 40,00 Euro verurteilt. Zugleich wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen und gemäß § 69a StGB eine Sperrfrist von 10 Monaten festgesetzt. Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Verurteilte befuhr nach ganz erheblichem Alkoholgenuß am 05.01.2019 um 01.15 Uhr mit einem Pkw der Marke X in T-I die N. Aufgrund seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit kam er von der Fahrbahn ab und verursachte einen Fremdsachschaden von ca. 1.300,00 Euro. Die ihm um 02:35 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,74 ‰. Sein Führerschein wurde von der Polizei sofort sichergestellt.

Der Verurteilte hat die Tat sofort eingeräumt und angegeben, ausnahmsweise aufgrund erheblicher familiärer Probleme viel Alkohol getrunken zu haben.

Er gab an, entsetzt über sich selbst zu sein und sich zu schämen.

Mit Antrag vom 22.06.2019 begehrt der Verurteilte eine Verkürzung der Sperrfrist. Er trägt vor, dass sich seine familiäre Situation zum Positiven verändert habe und er an einem Seminar für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer teilgenommen habe. Er habe dort viel gelernt und schäme sich immer noch für seine Tat. Er hat dann eine entsprechende Teilnahmebescheinigung vorgelegt, aus der sich jedoch nicht Umfang und Inhalt der Schulung ergaben.

Die Staatsanwaltschaft hat konsequenterweise beantragt, den Antrag zurückzuweisen, da die reine Teilnahme an einem Kurs zur Förderung der Fahreignung nicht ausreichte, um davon auszugehen, dass die charakterliche Ungeeignetheit entfallen sei. Mit Schreiben vom 24.07.2019 hat der Verurteilte dann eine Bescheinigung der Dipl. Psychologin O vom U vom 11.05.2019 „über die Teilnahme an einer Maßnahme zur Förderung der Fahreignung und zur Vorlage bei Antrag auf Verkürzung oder Bemessung der Führerschein-Sperrfrist in Zusammenhang mit § 69a StGB“ vorgelegt. [...]

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Verkürzung der Sperrfrist ist unzulässig. Das Gericht ist nicht befugt, wie vom Verurteilten beantragt, über eine Verkürzung der Sperrfrist zu entscheiden. Die Aufhebung der Sperre hat sich auf den Entscheidungszeitpunkt zu beziehen; sie darf nicht für einen in der Zukunft liegenden Zeitpunkt angeordnet werden (LG Berlin VRS 120, 199, LG Ellwangen BA 2002, 223, Athing/v. Heintschel-Heinegg MK 50, Fischer 41, Geppert LK 80, AnwK-Halecker/Scheffler 28, Sinn SK 14, Schönke/Schröder/Kinzig, 30. Aufl. 2019, StGB § 69a Rn. 29). Der Antrag des Verurteilten ist allerdings als Antrag auf Aufhebung der Sperrfrist ausulegen. Ein solcher Antrag ist nach § 69a Abs. 7 StPO zulässig. Insbesondere ist die nach § 69 Abs. 7 S. 2 StGB zu beachtende Mindestsperrfrist verstrichen.

Der Antrag ist auch begründet.

Der Verurteilte hat sich von Anfang an reuig und einsichtig gezeigt. Dies reicht jedoch keinesfalls für eine Aufhebung der Sperrfrist aus. Erforderlich ist vielmehr für die Aufhebung der Sperre, dass neue Tatsachen vorliegen, die einen hinreichenden Grund zu der Annahme ergeben, dass der Verurteilte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, die Gründe, aus denen auf den Eignungsmangel geschlossen wurde, somit nicht mehr bestehen. Eine lediglich andere Beurteilung der bei der Bemessung der Sperrfrist verwerteten Tatsachen rechtfertigt nicht die vorzeitige Aufhebung der Sperre, da sie eine unzulässige Urteilsberichtigung darstellen würde (vgl. Athing/v. Heintschel-Heinegg MK 53, NK-Böse 11, M/R-Eschelbach 23, Fischer 42, Geppert LK 83 ff., AnwK-Halecker/Scheffler 28, SSW-Harrendorf 28, L-Heger 7, Hentschel a.a.O. RN 793, Meier 288). Der bloße Ablauf einer längeren Zeit genügt daher ebenfalls nicht (Düsseldorf NZV 1991, 478, Hamburg DAR 2004, 660, Jena VRS 108, 361, AG Bochum DAR 2011, 97, Schönke/Schröder/Kinzig, 30. Aufl. 2019, StGB § 69a Rn. 28).

Eine neue Tatsache zugunsten des Verurteilten kann hingegen die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer oder einer Verkehrstherapie sein (vgl. Dresden BA 2003, 243, Düsseldorf VRS 66, 347, LG Aachen BA 2007, 262, LG Berlin DAR 2010, 712, LG Erfurt VRR 11, 389, LG Köln DAR 2005, 702, LG Leipzig NZV 2010, 105, VRR 10, 2, AG Adelsheim BA 2009, 432, AG Dresden BA 2014, 361, AG Kehl NStZ-RR 2016, 57, AG Leipzig NZV 2015, 404, sowie die Rspr.-Nachweise bei Himmelreich/Halm NStZ 2006, 381 f., 2007, 390, 2008, 383 f., 2009, 374, 2010, 492 f., 2011, 441 ff., 2013, 455 f.).

Eine erfolgreiche Kursteilnahme ist aber nur ein Indiz für den Wegfall des Eignungsmangels, so dass die Kursbescheinigung nicht zu einer automatischen Aufhebung der Sperre zwingt (KG DAR 2004, 657, LG Hof NZV 2001, 91, AG Hof NZV 2004, 101 m. Anm. Heinrich, AG Kehl BA 2014, 182, Athing/v. Heintschel-Heinegg MK 54, Geppert LK 88). Insbesondere bei einer hohen BAK ab ca. 1,6 ‰ müssen hierzu weitere besondere Umstände hinzutreten (vgl. Naumburg DAR 2001, 379, LG Flensburg DAR 2005, 409, vgl. auch BVerfG DAR 2007, 80 m. Anm. Himmelreich, Geppert LK 88a; weniger streng z.B. LG Berlin DAR 2010, 712 bei BAK von 2,82 ‰, LG Erfurt VRR 11, 389 bei BAK von 2,04 ‰, LG Leipzig NZV 2010, 105 bei BAK von 2,18 ‰). Zeigt sich der Verurteilte an einer Nachschulung völlig desinteressiert, so kann dies gegen den Wegfall des Eignungsmangels sprechen (vgl. Koblenz VRS 69, 28). Nimmt er hingegen interessiert und aktiv teil, spricht dies bei entsprechend qualifizierten Lehrgängen, wie den des U, für den Wegfall des Eignungsmangels.

Bei dem Verurteilten liegt zwar eine Blutalkoholkonzentration von deutlich über 1,6 ‰ vor. Gleichzeitig liegen aber auch die von der Rechtsprechung geforderten besonderen Umstände vor, die eine Aufhebung der Sperrfrist rechtfertigen.

Das Gericht muss keineswegs von der wiederhergestellten Eignung überzeugt sein, um die Sperre aufzuheben. Vielmehr reicht eine günstige Prognose, welche die erneute Teilnahme als Kraftfahrzeugführer verantwortlich erscheinen lässt (MüKoStVR/Kretschmer, 1. Aufl. 2016, StGB § 69a Rn. 25).

Der Verurteilte hat durchaus glaubhaft vorgetragen, dass er sich aufgrund familiärer Probleme zu dem Genuss von übermäßig viel Alkohol habe hinreißen lassen. Diese familiäre Situation habe sich erheblich verbessert. Aus der Bescheinigung der Dipl. Psychologin O ergibt sich, dass der Verurteilte aktiv und erfolgreich an dem Schulungsprogramm der U teilgenommen hat, so dass von einer erheblichen Verbesserung der Fahreignungseigenschaften auszugehen sei. Bei einer Gesamtschau des Verhaltens und der Einlassungen des Verurteilten im Strafverfahren, seines aktiven und erfolgreichen Bemühens, seine Fahreignungseigenschaften zu verbessern, ist daher der Schluss gerechtfertigt, dass die Voraussetzungen für die Aufhebung der Sperrfrist vorliegen. Denn ansonsten wären die Voraussetzungen kaum von jemanden zu erfüllen und der in § 69a StGB erklärte gesetzgeberische Wille, die

Möglichkeit bei neuen Tatsachen die Sperrfrist aufzuheben, ginge ins Leere.

Bei der Wertung ist weiter Folgendes zu beachten:

Bei der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Verhängung einer Sperrfrist gem. den §§ 69, 69a StGB handelt es sich nach dem Gesetz nicht um eine Strafe (auch wenn dies allgemein völlig anders empfunden wird), sondern um eine Maßregel der Besserung und Sicherung. Es geht schlicht weg darum, ungeeignete Fahrer vom Straßenverkehr fernzuhalten. Nach § 13 Nr. 2 c FeV ist durch die Fahrerlaubnisbehörde vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis dem Verurteilten aufzuerlegen, dass er ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen hat, aus dem sich seine Fahreignung ergibt. Mithin ist dem Gedanken der Besserung und Sicherung auch bei Aufhebung der Sperrfrist in diesem Fall ausreichend genüge getan. Denn wenn der Verurteilte ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten beibringt, wird sich die Aufhebung der Sperrfrist als zutreffend erweisen und es ist von keiner weiteren Gefahr für den Straßenverkehr auszugehen, die eine weitere Maßnahme der Besserung- und Sicherung rechtfertigen würde. Sollte das Gutachten jedoch negativ ausfallen, erhält er keine Fahrerlaubnis, so dass es auf die Sperrfrist insoweit nicht ankommt. Die Berücksichtigung dieses Umstandes ist auch bei der Verhängung von Sperrfristen bei Blutalkoholkonzentrationen von über 1,6 ‰ seit vielen Jahren beim Amtsgericht ständige Rechtsprechung.

09. Bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, darf die Fahrerlaubnisbehörde in der Regel auch dann nicht ohne weitere Aufklärung unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen, wenn eine kombinierte Rauschwirkung mit Alkohol vorgelegen hat. Auch in einem solchen Fall haben die Fahrerlaubnisbehörden nach pflichtgemäßem Ermessen über die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der durch die Fahrt begründeten Zweifel an der Fahreignung zu entscheiden. Das kumulative Vorliegen des fehlenden Trennens mit einer weiteren Zusatztatsache im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV führt in der Regel nicht aus sich heraus zur Anwendbarkeit von § 11 Abs. 7 FeV.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 14. November 2019 – 16 B 638/19 –

Zum Sachverhalt:

Nachdem der Antragsteller unter dem Einfluss von Cannabis (1,6 ng/ml THC, 10 ng/ml THC-COOH) ein Kraftfahrzeug geführt und erklärt hatte, er habe zudem Wein und Jägermeister konsumiert, entzog ihm der Antragsgegner ohne Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens die Fahrerlaubnis. Das Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes hatte vor dem OVG Nordrhein-Westfalen Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig und begründet. Aus den mit der Beschwerde dargelegten Gründen, auf die sich die gerichtliche Prüfung beschränkt (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), ergibt sich, dass dem Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zu entsprechen ist.

Bei der Entscheidung über die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsbehelfs nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO sind die dem Rechtsbehelf bei summarischer Prüfung beizumessenden Erfolgsaussichten von erheblicher Bedeutung. Ergibt die Prüfung, dass die Klage offensichtlich Erfolg haben wird, ist die aufschiebende Wirkung des Rechtsbehelfs wiederherzustellen. Im entgegengesetzten Fall der offensichtlich fehlenden Erfolgsaussicht des Rechtsbehelfs bleibt auch der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO erfolglos, sofern ein besonderes öffentliches Vollzugsinteresse besteht. Lässt sich weder in die eine noch in die andere Richtung ein offensichtliches Ergebnis absehen, ist eine von den Erfolgsaussichten der Klage gelöste Interessenabwägung vorzunehmen.

Vorliegend ist bei summarischer Prüfung davon auszugehen, dass die Klage des Antragstellers gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis Erfolg haben wird, weil die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 13.03.2019 rechtswidrig ist, da der Antragsgegner nicht gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen annehmen und ihm die Fahrerlaubnis entziehen durfte.

Nach der – nach Erlass der angefochtenen Ordnungsverfügung ergangenen – neueren Rechtsprechung des BVerwG darf die Fahrerlaubnisbehörde bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen. In solchen Fällen haben die Fahrerlaubnisbehörden vielmehr regelmäßig gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV nach pflichtgemäßem Ermessen über die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der durch diese Fahrt begründeten Zweifel an der Fahreignung zu entscheiden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 13.17, juris, Rn. 24 ff.).

Der Antragsteller ist als gelegentlicher Cannabiskonsument – soweit ersichtlich – erstmals damit aufgefallen, ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt zu haben.

Eine Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist nicht wegen der Höhe der in der Blutprobe des Antragstellers festgestellten Werte (1,6 ng/ml THC, 10 ng/ml THC-COOH) vor einer Entziehung der Fahrerlaubnis ausnahmsweise entbehrlich. Auch sonst lässt sich nicht erkennen, aus welchem Grund der Fall des Antragstellers anders liegen könnte als der vom BVerwG angenommene Regelfall. Insbesondere führt die Tatsache, dass der Antragsteller am 02.11.2018 gegenüber der Kreis-

polizeibehörde und gegenüber der die Blutprobe entnehmenden Ärztin erklärte, er habe innerhalb der vorherigen 24 Stunden nicht nur 0,2 bis 0,3 Gramm Marihuana, sondern auch Wein und Jägermeister konsumiert, nicht dazu, dass eine Anordnung der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 11 Abs. 7 FeV entbehrlich gewesen wäre.

Das BVerwG hat bereits in seinem Urteil vom 14.11.2013 darauf hingewiesen, dass es zwar nicht geboten sei, Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV aus Gründen der Verhältnismäßigkeit einschränkend auszulegen, soweit dort bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis die Fahreignung verneint wird, wenn ein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol vorliegt. Voraussetzung sei allerdings bereits nach dem Normzweck, dass ein Mischkonsum vorliege, der in zeitlicher und mengenmäßiger Hinsicht zu einer kombinierten Rauschwirkung führen könne (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.11.2013 – 3 C 32.12, BVerwGE 148, 230 = juris, Rn. 21 bis 27).

Angesichts der hier fehlenden näheren Eingrenzung nicht nur des Konsumzeitpunkts bzw. -zeitraums, sondern auch der Alkoholmenge ist bereits das (einmalige) Vorliegen einer fahreignungsrelevanten kombinierten Rauschwirkung nicht ersichtlich.

Im Übrigen darf die Fahrerlaubnisbehörde bei einem gelegentlichen Konsumenten von Cannabis, der erstmals unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat, in der Regel auch dann nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen, wenn bei diesem auch eine kombinierte Rauschwirkung mit Alkohol vorgelegen hat bzw. wahrscheinlich gewesen ist. Auch in einem solchen Fall haben die Fahrerlaubnisbehörden gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV nach pflichtgemäßem Ermessen über die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der durch diese Fahrt begründeten Zweifel an der Fahreignung zu entscheiden.

Den Ausführungen des Verordnungsgebers bei der Neufassung der Fahrerlaubnis-Verordnung, die mit Wirkung zum 01.01.1999 zur Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie erfolgt ist (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.08.1998, BGBl. I S. 2214) ist zu entnehmen, dass dieser nicht nur das Fehlen des Trennens zwischen dem gelegentlichen Cannabiskonsum und dem Fahren als eine Eignungszweifel begründende Tatsache im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angesehen hat, sondern jede der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV aufgeführten Zusatzsachen (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 13.17, juris, Rn. 28 unter Verweis auf BR-Drs. 443/98, S. 262 f.).

Auch das kumulative Vorliegen eines fehlenden Trennens mit einer weiteren Zusatzsache im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV führt in der Regel nicht aus sich heraus zur Anwendbarkeit von § 11 Abs. 7 FeV. Schon nach dem Wortlaut von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet wer-

den, wenn gelegentliche Cannabiseinnahme vorliegt und weitere „Tatsachen“ Zweifel an der Eignung begründen.

Eine andere Beurteilung ergibt sich nicht mit Blick auf die Ausführungen des BVerwG in Rn. 31 des zuvor genannten Urteils vom 11.04.2019, wonach besondere Umstände des Einzelfalls, wie etwa ein mit Blick auf die Verkehrssicherheit besonders verantwortungsloser Umgang mit dem Cannabiskonsum, die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahelegen könnten und dass in solchen Fällen einer hinreichend abgesicherten negativen Prognose § 11 Abs. 7 FeV zur Anwendung kommen könnte. Da das BVerwG auch in diesem Zusammenhang noch einmal ausdrücklich betont hat, dass für die Prognose, ob ein Fahrerlaubnisinhaber in Zukunft das Trennungsgebot beachten oder missachten wird, regelmäßig (Hervorhebung durch den Senat) besonderer psychologischer Sachverstand und eine entsprechende fachliche Beurteilung erforderlich ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass das Hinzutreten einer weiteren Zusatz Tatsache zwangsläufig zur Anwendung des § 11 Abs. 7 FeV führt. Dies wäre wohl auch nicht mit der höchstgerichtlichen Annahme, dass nur besondere Umstände des Einzelfalls die Anwendung dieser Vorschrift nahelegen können, in Einklang zu bringen.

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

10. *) 1. Bereits der einmalige Konsum eines Betäubungsmittels i.S.d. § 1 Abs. 1 BtMG – ausgenommen Cannabis – führt im Regelfall gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV zur Fahrungeeignetheit. Auf die Häufigkeit des Konsums, die Höhe der Betäubungsmittelkonzentration, eine Teilnahme am Straßenverkehr in berauschem Zustand und das Vorliegen konkreter Ausfallerscheinungen beim Betroffenen kommt es nicht an.

2. Das Recht zur polizeilichen Anordnung einer Blutentnahme bei einem Beschuldigten zum Zwecke der Feststellung von Tatsachen folgt aus § 81a Abs. 2 Satz 2 StPO. Mit der Einfügung des Satzes 2 durch Gesetz vom 17. August 2017 (BGBl I S. 3202) darf nunmehr unabhängig von der Gefährdung des Untersuchungserfolges die Blutentnahme durch die Staatsanwaltschaft und ihre Ermittlungspersonen (§ 152 GVG) angeordnet werden, wenn bestimmte Tatsachen den Verdacht begründen, dass eine Straftat nach § 315a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 und 3, § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 2 und 3 oder § 316 des Strafgesetzbuchs begangen worden ist.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 23. August 2019 – 3 M 181/19 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt ohne Erfolg. Die mit der Beschwerdebegründung vorgebrachten Einwände, auf

deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, greifen nicht durch.

[...] Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen, ohne dass insoweit der Fahrerlaubnisbehörde ein Ermessensspielraum eingeräumt ist. Vorliegend bestehen nach dem Ergebnisbericht des Universitätsklinikums H. [...] vom 25. April 2019 [...] hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller am 6. April 2019 Amphetamin und damit sog. harte Drogen i. S. d. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV konsumiert hat.

Das Verwaltungsgericht hat in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Senates (vgl. u. a. Beschluss vom 15. Juni 2017 – 3 M 100/17, juris Rn. 4) und der einhelligen obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BayVGH, Beschluss vom 27. Juni 2019 – 11 CS 19.961, juris Rn. 12; OVG Saarland, Beschluss vom 4. Dezember 2018 – 1 D 317/18, juris Rn. 5; OVG NRW, Beschluss vom 23. Juli 2015 – 16 B 656/15, juris, m. w. N.) ausgeführt, dass bereits der einmalige Konsum eines Betäubungsmittels i. S. d. § 1 Abs. 1 BtMG – ausgenommen Cannabis – im Regelfall gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV zur Fahrungeeignetheit führt. Auf die Häufigkeit des Konsums, die Höhe der Betäubungsmittelkonzentration, eine Teilnahme am Straßenverkehr in berauschem Zustand und das Vorliegen konkreter Ausfallerscheinungen beim Betroffenen kommt es nicht an. Damit ist es rechtlich unerheblich, ob der Nachweis geführt werden konnte, dass der Antragsteller am 6. April 2019 ein Fahrzeug unter Einfluss von Betäubungsmitteln führte.

Dass beim Antragsteller die Blutentnahme polizeilich anstatt richterlich angeordnet wurde, macht diese weder rechtswidrig, noch unterliegen deren Ergebnisse einem Verwertungsverbot.

Das Recht zur polizeilichen Anordnung einer Blutentnahme bei einem Beschuldigten zum Zwecke der Feststellung von Tatsachen folgt aus § 81a Abs. 2 Satz 2 StPO. Danach bedarf die Entnahme einer Blutprobe abweichend von Satz 1 keiner richterlichen Anordnung, wenn bestimmte Tatsachen den Verdacht begründen, dass eine Straftat nach § 315a Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 und 3, § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 2 und 3 oder § 316 des Strafgesetzbuchs begangen worden ist. Mit der Einfügung des Satzes 2 durch Gesetz vom 17. August 2017 (BGBl I S. 3202) darf nunmehr unabhängig von der Gefährdung des Untersuchungserfolges die Blutentnahme durch die Staatsanwaltschaft und ihre Ermittlungspersonen (§ 152 GVG) angeordnet werden, wenn bestimmte Tatsachen den Verdacht von Verkehrsstraftaten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss begründen.

Die Voraussetzungen des § 81a Abs. 2 Satz 2 StPO liegen hier vor. Sie sind entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht bereits deshalb zu verneinen, weil ihm nicht nachgewiesen werden konnte, dass er am 6. April 2019 das Fahrzeug geführt hat. Vielmehr durfte sich den anordnenden Polizeibeamten der Verdacht einer Verkehrsstraftat unter Alkohol- oder Drogenein-

fluss, auf den es für die Anordnung allein ankommt, aufdrängen.

Ausweislich der – unbestritten gebliebenen – Sachverhaltsfeststellungen der Polizei [...] stellten Beamte am 6. April 2019 um 2.50 Uhr fest, dass ein dem Antragsteller gehörender Pkw auf einem Feldweg in B. fuhr, der nach Bemerkungen des Streifenwagens gestoppt und durch den flüchtenden Fahrzeugführer verschlossen zurückgelassen wurde. Im verschlossenen Pkw befand sich eine namentlich bezeichnete Person, die angab, das Fahrzeug nicht öffnen zu können und den Antragsteller als den geflüchteten Fahrzeugführer bezeichnete. Gegen 3.30 Uhr traf der Antragsteller am verschlossenen Fahrzeug ein. Gegenüber dem Antragsteller wurde um 3.45 Uhr die Blutentnahme angeordnet.

Dieser Geschehensablauf bildet die hinreichende Grundlage für die Anordnung. Die Beamten konnten von der Verdeckung einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit ausgehen, weil der Fahrzeugführer offensichtlich mit dem Ziel, seine Identität zu verschleiern, geflüchtet ist. Aufgrund der belastenden Angaben der im Fahrzeug verbliebenen Person wurde sodann der Verdacht auf den Antragsteller, den Eigentümer des Fahrzeuges, gelenkt, der diesen bei seinem Eintreffen nicht hinreichend entkräften konnte. Angesichts der konkreten Umstände (Zeit, Ort, Flucht, Aussagen des Beifahrers, Eintreffen des Fahrzeuginhabers) ist ohne Weiteres nachvollziehbar, dass die Beamten das Vorbringen des Antragstellers, das Auto sei ihm gestohlen worden, als bloße Schutzbehauptung eingestuft haben und die Verdeckung einer Verkehrsstraftat unter Alkohol- oder Drogeneinfluss für wahrscheinlicher hielten. Anhaltspunkte dafür, dass beim Antragsteller ein Konsum von Alkohol oder Drogen im Zeitpunkt der Anordnung von vornherein auszuschließen gewesen wäre, liegen weder vor, noch behauptet der Antragsteller Entsprechendes. Vielmehr wird der Verdacht dadurch genährt, dass die Polizeibeamten mögliche „Btm-Gegenstände“ im Fahrzeug sicherstellten [...] und die im Fahrzeug verbliebene Person – wie der Antragsteller selbst vorgibt – alkoholisiert gewesen sein soll. Dass weitere polizeiliche Feststellungen in der nachträglichen polizeilichen Mitteilung vom 8. Mai 2019 teilweise unzutreffend (nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis, ...) bzw. nicht bewiesen (Antragsteller gefahren, Vermutung der Abhängigkeit von Betäubungsmitteln; ...) sind, lässt den im Übrigen an konkreten Tatsachen orientierten Verdacht nicht entfallen.

Da sich die Anordnung der Entnahme einer – die Fahreignung ausschließenden – Blutprobe auf § 81a Abs. 2 Satz 2 StPO stützen lässt, kommt es auf das weitere Beschwerdevorbringen des Antragstellers nicht mehr entscheidend an. [...]

11. 1. Im Eilverfahren gemäß § 80 Abs. 5 VwGO ist der Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maß-

geblich, wenn noch kein Widerspruchsbescheid ergangen ist. Das gilt auch für die Feststellung, ob Tatsachen vorliegen, die auf einen Alkoholmissbrauch hindeuten.

2. Ein medizinisch-psychologisches Gutachten darf im Rahmen der Prüfung, ob solche Tatsachen vorliegen, nicht mehr verwertet werden, wenn das Gutachten im maßgeblichen Zeitpunkt gemäß § 2 Abs. 9 StVG zu löschen ist.

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße, Beschluss vom 6. Dezember 2019 – 1 L 1251/19.NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gemäß § 80 Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) ist zulässig und begründet.

Zwar hat der Antragsgegner bei Anordnung des Sofortvollzugs der streitgegenständlichen Verfügung dem Begründungserfordernis aus § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt. Der Sofortvollzug wurde, von der Begründung des Bescheides abgesehen, besonders begründet. Der Antragsgegner betont in der Antragsrüge, dass sich bei einer Ungeeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr im Zusammenhang mit Alkohol- oder Drogenmissbrauch die Gründe für den Sofortvollzug regelmäßig mit den Gründen für die Fahrerlaubnisentziehung decken. In diesem Fall kann sich die Sofortvollzugsbegründung sogar in einer Bezugnahme auf die Begründung für den Verwaltungsakt erschöpfen (vgl. OVG RP, Beschluss vom 24. März 2006 – 10 B 10184/06.OVG –).

Der Bescheid des Antragsgegners erweist sich aber bei der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung als materiell rechtswidrig. Denn der Antragsgegner geht danach zu Unrecht gemäß §§ 3 Straßenverkehrsgesetz – StVG –, 46, 11 Abs. 8 Fahrerlaubnisverordnung – FeV – von der Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen aus. Gemäß § 11 Abs. 8 FeV kann die Fahrerlaubnisbehörde auf die fehlende Fahreignung schließen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber ein von ihm gefordertes Gutachten nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt. Voraussetzung dafür ist aber, dass die Anordnung der ärztlichen oder – wie hier – medizinisch-psychologischen Begutachtung formell und materiell rechtmäßig ist. Daran fehlt es im vorliegenden Fall.

In formeller Hinsicht hat der Antragsgegner die aus § 11 Abs. 6 FeV folgenden Anforderungen erfüllt. Es bestehen aber in der Sache gewichtige Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Untersuchungsaufforderung. Nach Überzeugung des Gerichts sind nämlich die Voraussetzungen der vom Antragsgegner für die Anordnung herangezogenen Vorschrift des § 13 Satz 1 Ziff. 2 e FeV nicht erfüllt.

Gemäß § 13 Satz 1 Ziff. 2 e FeV ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu fordern, wenn zu klären ist, ob ein Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht. Die insoweit geforderten Zweifel müssen sich auf ausreichende, auf einen Alkoholmissbrauch hin-

deutende, verwertbare Tatsachen stützen. Diese liegen hier nicht vor.

Gemäß Anlage 4 Ziffer 8.1 zur FeV ist von Alkoholmissbrauch auszugehen, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher vom Betroffenen getrennt werden können. Der Verordnungsgeber selbst geht in § 13 FeV davon aus, dass solche Zweifel unter anderem bestehen, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (§ 13 Satz 1 Ziff. 2 b FeV), oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr, bzw. mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde (§ 13 Satz 1 Ziff. 2 c FeV). Diese Fallgestaltungen sind beim Antragsteller derzeit nicht einschlägig, wovon auch der Antragsgegner ausgeht. Er stützt seine Fahreignungszweifel im Hinblick auf einen möglichen Alkoholmissbrauch durch den Antragsgegner vielmehr auf die aktuelle Ordnungswidrigkeit vom 3. September 2018, als dieser mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,32 mg/l Auto gefahren ist, in Verbindung mit dem Inhalt des medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 20. März 2014. Das damals positiv bewertete Trennungsvermögen des Antragstellers sieht der Antragsgegner durch die neuerliche Alkoholfahrt – die für sich betrachtet eine Gutachtensanordnung unstreitig nicht rechtfertigen würde – wieder in Frage gestellt. Ob aus einer solchen Fallkonstellation hinreichende Tatsachen für einen aktuellen Alkoholmissbrauch hergeleitet werden könnten (vgl. z. B. OVG RP, Beschluss vom 15. Juni 2010 – 10 B 10465/10.OVG –), kann für den vorliegenden Fall letztlich offenbleiben. Denn der Inhalt des Gutachtens vom 20. März 2014 darf dem Antragsteller nicht mehr entgegengehalten werden.

Für die Rechtmäßigkeit einer Gutachtensanordnung kommt es nach der Rechtsprechung zunächst auf den Zeitpunkt ihres Erlasses an, spätere Rechtsänderungen oder Ausführungen der Behörde im weiteren Verfahren sind grundsätzlich unerheblich (vgl. BVerwG, NJW 2017, 1765). Bereits im Zeitpunkt der vorliegend maßgeblichen Anordnung vom 24. Januar 2019 war der Inhalt des Gutachtens vom 20. März 2014 gegenüber dem Antragsteller nicht mehr verwertbar. Das ergibt sich nach Auffassung der Kammer aus § 2 Abs. 9 Sätze 2 und 3 StVG, wonach u. a. Gutachten nach spätestens 10 Jahren zu vernichten sind, es sei denn, mit ihnen im Zusammenhang stehende Eintragungen im Fahreignungsregister oder im zentralen Fahrerlaubnisregister sind nach den Bestimmungen für diese Register zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt zu tilgen oder zu löschen. In diesem Fall gelten diese Tilgungsfristen auch für die Löschung und Vernichtung des Gutachtens.

Am 24. Januar 2019 war jedenfalls der Bußgeldbescheid über die Ordnungswidrigkeit des Antragstellers vom 21. Juli 2008 unstreitig getilgt und aus dem Fahreignungsregister gelöscht. Diese Ordnungswidrigkeit stand in einem maßgeblichen Zusammenhang mit dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom

20. März 2014. Denn nur wegen der zweimaligen Alkoholauffälligkeit des Antragstellers (2002 und 2008) konnte das Gutachten vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis im Hinblick auf die Alkoholproblematik gefordert werden, und es stützte seine Ausführungen insoweit auch auf beide Vorfälle. Gemäß § 2 Abs. 9 Satz 2 StVG ist für die gebotene Löschung bzw. Vernichtung des Gutachtens nicht erforderlich, dass alle mit dem Gutachten im Zusammenhang stehende Eintragungen im Fahreignungsregister zu diesem Zeitpunkt zu tilgen waren. Dies ist Ausdruck des vollständigen Verwertungsverbots für die getilgte Tat, die sonst über den Umweg des Gutachtens in die Eignungsbewertung wieder einfließen könnte und gilt jedenfalls für die vorliegende Sachverhaltsgestaltung, in der die Aussagen des Gutachtens zur Alkoholproblematik vor dem Hintergrund der damals verwertbaren Taten nur einheitlich betrachtet werden können.

Darüber hinaus ist jedenfalls im Entscheidungszeitpunkt des Gerichts, der im Eilverfahren grundsätzlich maßgeblich ist, da noch kein Widerspruchsbescheid ergangen ist, auch die weitere Alkoholauffälligkeit des Antragstellers vom 24. April 2002 unstreitig (gemäß § 65 Abs. 3 Ziff. 2 StVG seit 1. Mai 2019) aus dem Fahreignungsregister gelöscht, so dass ihm heute alkoholbedingte Eignungszweifel aus dem Gutachten vom 20. März 2014 keinesfalls mehr entgegengehalten werden können. Mit der Tilgung der Eintragungen gilt, dass sich der Betroffene insoweit im Rechtssinne vollumfänglich bewährt hat (OVG RP, Beschluss vom 23. Juni 2010 – 10 B 11226/09.OVG –). Es spricht viel dafür, dass die Fahrerlaubnisbehörde im Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Ziff. 2 e FeV – also bei Zweifeln, ob ein Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht – zugunsten des Betroffenen die Zeit bis zur letzten behördlichen Entscheidung, d. h. bis zum Widerspruchsbescheid, im Blick behalten muss. Denn eine fahrerlaubnisrechtliche Maßnahme darf nach allgemeinen Grundsätzen nicht erfolgen, wenn zu diesem Zeitpunkt keine Eignungszweifel mehr bestehen (vgl. Hentschel/ König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 3 StVG, Rdnr. 24). Dementsprechend hat die Behörde auch ein im Widerspruchsverfahren vorgelegtes positives Eignungsgutachten zu berücksichtigen, auch wenn die ursprünglich gesetzte Vorlagefrist verstrichen ist (vgl. Hentschel/König/ Dauer, a. a. O., § 11 Rdnr. 54 m. w. N.). Ein Fall des § 13 Satz 1 Ziff. 2 b FeV (wiederholte Zuwiderhandlungen unter Alkoholeinfluss), für den eine abweichende Auffassung zum maßgeblichen Zeitpunkt für die Gutachtensanordnung vertreten wird (vgl. dazu die überwiegenden Nachweise bei Hentschel/König/ Dauer, a. a. O., § 11 FeV Rdnr. 55), ist vom Antragsgegner gerade nicht zur Grundlage der Gutachtensanordnung gemacht worden. Auch das Tattagprinzip des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG) ist in § 13 FeV nicht gesetzlich normiert.

Nach alledem ist dem Hauptantrag Ziff. 1 der Antragsschrift stattzugeben, womit es auf die Hilfsanträge des Antragstellers nicht mehr ankommt. [...]

12. Bei einer ärztlichen Verordnung von Medizinalcannabis kommt es auf die Frage, ob der Betroffene den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen trennen kann, nicht an. Stattdessen ist maßgeblich, ob der Betroffene im zu Grunde liegenden Einzelfall Cannabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung einnimmt, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind und die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt; zudem darf nicht zu erwarten sein, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Urteil vom 24. Oktober 2019 – 6 K 4574/18 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Neuerteilung der Fahrerlaubnis.

Am [...] fuhr der Kläger mit seinem Kraftfahrzeug [...] auf der Kreuzung Q.straße /I.straße /M. Straße in E. auf ein anderes Fahrzeug auf. Die zu dem Verkehrsunfall herbeigerufenen Polizeibeamten führten bei dem Kläger einen freiwilligen Drogenvor-test durch, der positiv auf THC verlief. Der Kläger wurde zur Polizeiwache in E. verbracht, wo ihm [...] vom diensthabenden Blutprobenarzt eine Blutprobe entnommen wurde. Laut des toxikologischen Gutachtens von Prof. Dr. [...], Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums der [...] Universität [...], vom 14. Oktober 2015 wies die dem Kläger entnommene Blutprobe folgenden Befund auf [...]:

Tetrahydrocannabinol (THC) 34 ng/mL
11-OH-THC (THC-Metabolit 1) 14 ng/mL
THC-COOH (THC-Metabolit 2) 525 ng/mL
Cannabis Influence Factor (CIF) 9 ng/mL

Am 19. Juli 2016 beantragte der Kläger bei dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte eine Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 BtMG zum Erwerb von Medizinal-Cannabis, welche ihm am 5. September 2016 erteilt worden ist.

Der Beklagte entzog dem Kläger mit Ordnungsverfügung vom 18. Januar 2017 die Fahrerlaubnis und forderte ihn unter Zwangsgeldandrohung auf, seinen Führerschein unverzüglich abzugeben [...]. Zur Begründung führte der Beklagte aus, dass von einem gelegentlichen Cannabiskonsum des Klägers auszugehen sei und die Blutprobenanalyse das fehlende Trennungsvermögen belege.

Der Kläger stellte am 31. März 2017 einen Antrag auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. [...]

Mit Schreiben vom 17. Mai 2017 [...] ordnete der Beklagte die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bis zum 17. August 2017 an. Bei der Untersuchung solle die Frage geklärt werden, ob davon auszugehen ist, dass der Kläger den Konsum

von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen ausreichend sicher trennen kann.

Der Kläger erhob am 18. Mai 2017 Klage vor der erkennenden Kammer [...]. Die Klage nahm er in der mündlichen Verhandlung vom 7. Dezember 2017 zurück.

Der Beklagte setzte dem Kläger sodann eine Frist zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bis zum 28. März 2018 [...].

Das auf die Untersuchung vom 16. Januar 2018 erstellte medizinisch-psychologische Gutachten des Instituts für C GmbH (J. GmbH) übergab der Kläger dem Beklagten am 7. Februar [...]. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass der Kläger den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht trennen könne. Hierzu stellten sie unter anderem Folgendes fest:

„Unter den vorliegenden Bedingungen des zur täglichen Einnahme verordneten Medikamentes Medizinalcannabisblüten muss bei der vorliegenden Fragestellung festgestellt werden, dass Herr T. im Falle einer Fahrerlaubnis die Einnahme von Medizinalcannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht wird trennen können. Als Cannabispatient erfüllt Herr T. aber die geforderten Bedingungen, um bei ihm eine sichere Verkehrsteilnahme trotz Einnahme von Medizinalcannabis annehmen zu können. Die Überprüfung der verkehrsbedeutsamen Leistungsfunktion ergab ausreichende Ergebnisse für Fahrerlaubnisklassen der Gruppen 1 und 2. Damit bestehen in diesem Bereich keine Bedenken an der Fahreignung.“

[...] Der Beklagte lehnte die begehrte Neuerteilung einer Fahrerlaubnis am 18. April 2018, zugestellt am 23. April 2018, ab [...]. Der Kläger hat am 23. Mai 2018 Klage erhoben. [...]

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist begründet.

Der Bescheid des Beklagten vom 18. April 2018 ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten. Denn er hat einen Anspruch auf Erteilung der begehrten Fahrerlaubnis (vgl. §113 Absatz 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO).

Nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG), der gemäß § 20 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) auch bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung Anwendung findet, setzt die Erteilung einer Fahrerlaubnis für die jeweilige Klasse unter anderem voraus, dass der Bewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Dies ist gemäß § 2 Absatz 4 Satz 1 StVG und § 11 Absatz 1 Satz 1 FeV der Fall, wenn er die körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen hat.

Diese Voraussetzungen erfüllt der Kläger. Dem Erteilungsanspruch des Klägers steht nicht entgegen, dass das medizinisch-psychologische Gutachten der

amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahr- eignung der J. GmbH vom 16. Januar 2018 zu dem Ergebnis gelangt, dass davon auszugehen ist, dass der Kläger den Konsum von Cannabis und das Führen von Kraftfahrzeugen nicht trennen kann. Denn mit Blick auf die ärztliche Verordnung von Medizinalcannabis kommt es hierauf gar nicht (mehr) an. Im Einzelnen:

Aus der Nummer 9 der Anlage 4 der FeV folgt, dass bei der Beurteilung der Fahreignung zu unterscheiden ist zwischen der Einnahme von Betäubungsmitteln, zu denen auch Cannabis zählt, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen und Arzneimitteln. Bei der Einnahme von Arzneimitteln, die Stoffe enthalten, die unter das Betäubungsmittelgesetz fallen, kann die fehlende Fahreignung nicht schon aus der Einnahme von Betäubungsmitteln nach den Nummern 9.1 oder 9.2.1 der Anlage 4 der FeV hergeleitet werden, da insoweit die in den Nummern 9.4 und 9.6.2 der Anlage 4 der FeV definierten Eignungsmängel speziellere Anforderungen normieren. Die Beurteilung der Fahreignung bei bestimmungsgemäßigem Konsum von für einen bestimmten Krankheitsfall ärztlich verordnetem Cannabis ist als Dauerbehandlung mit Arzneimitteln (Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV) einzuordnen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 5. Juli 2019 – 16 B 1544/18, juris, Rn. 2; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. April 2019 – 11 B 18.2482, juris, Rn. 23; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 10 S 1503/16, juris, Rn. 6 m. w. N.; VG Trier, Urteil vom 20. September 2018 – 2 K 11388/17.TR, juris, Rn. 30; Borgmann, Cannabiskonsum und Fahreignung, in: DAR 2018, S. 190, 196; Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Cannabismedizin und Straßenverkehr, Blutalkohol 2017, S. 239; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 2 StVG Rn. 62a und 65).

Danach ist die Fahreignung dann nicht gegeben, wenn eine Vergiftung (Nr. 9.6.1 der Anlage 4 zur FeV) oder eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen unter das erforderliche Maß (Nr. 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV) besteht. Erläuternd hierzu heißt es in den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung:

„Die Beurteilung der Anpassungs- und Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers an die Erfordernisse beim Führen eines Kraftfahrzeuges im Zusammenhang mit einer Arzneimittelbehandlung muss in jedem Falle sehr differenziert gesehen werden. Vor allem ist zu beachten, dass eine ganze Reihe Erkrankungen, die von sich aus die Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen können, durch Arzneimittelbehandlung so weit gebessert oder sogar geheilt werden, dass erst durch die Behandlung die Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder erreicht werden können. Entscheidend für die Beurteilung ist aber, ob eine Arzneimitteltherapie, insbesondere auch die Dauertherapie, zu schweren und für das Führen von Kraftfahrzeugen wesentlichen Beeinträchtigungen der psychophysischen Leis-

tungssysteme führt. Medikamentöse Behandlungen, in deren Verlauf erhebliche unerwünschte Wirkungen wie Verlangsamung und Konzentrationsstörungen auftreten, schließen die Eignung in jedem Falle aus. Ob solche Intoxikationen vorliegen, wird vor allem dann zu prüfen sein, wenn ein chronisches Grundleiden zu behandeln ist, das mit Schmerzen oder starken ‚vegetativen‘ Beschwerden einhergeht (auch chronische Kopfschmerzen, Trigeminusneuralgien, Phantomschmerzen, Schlafstörungen usw.).“

Der eignungsrelevante Unterschied zwischen bestimmungsgemäß eingenommenen Arzneimitteln und Drogen liegt in der unterschiedlichen Wirkung der Substanzen als Therapeutikum bei der Einnahme nach ärztlicher Verordnung und bei missbräuchlichem Konsum. Während ein Drogenkonsument eine Substanz zu sich nimmt, um berauscht zu sein, nimmt ein Patient eine Substanz zu sich, um sein Leiden zu lindern. Bei bestimmungsgemäßer Einnahme fahren Cannabispatienten gerade nicht in einem berauschten Zustand. Erst durch die Einnahme von Cannabismedizin sind sie überhaupt in der Lage, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Dabei ist insbesondere von Bedeutung, dass Patienten anders als Drogenkonsumenten in der Regel über eine hohe Zuverlässigkeit und Verantwortlichkeit verfügen. Sie verhalten sich eher regelkonform und sind achtsam im Umgang mit der Medikation und den Nebenwirkungen (vgl. Müller/Rebler, Medikamente und Fahreignung, Blutalkohol 2018, S. 204, 207 f. m. w. N.; Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Cannabismedizin und Straßenverkehr, Blutalkohol 2017, S. 239).

Da die Dosis jeweils individuell ist, gibt es auch keine Grenzwerte für die Einnahme von Medikamenten. Stattdessen gilt der Grundsatz der Eigenverantwortlichkeit. Danach muss ein Kraftfahrer ärztliche Anweisungen befolgen und die Gebrauchsanweisung des eingenommenen Medikaments beachten. Er ist insoweit verpflichtet, sich über mögliche Auswirkungen auf seine Fahrtüchtigkeit zu informieren und notfalls, sofern eine eindeutige Beurteilungsgrundlage nicht zu erlangen ist, durch Abstandnahme von der Fahrt sicherzustellen, dass er nicht im fahruntüchtigen Zustand ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt (vgl. Müller/Rebler, Medikamente und Fahreignung, Blutalkohol 2018, S. 204, 215 m. w. N.).

Hält sich ein Kraftfahrer an diese Vorgaben, begeht er nach § 24a Absatz 2 Satz 2 StVG in Ausnahme zu Satz 1 auch keine Ordnungswidrigkeit, da die Substanz dann aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Grundsätzlich wird nach alledem nicht allein durch die Behauptung, einen nicht ärztlich verordneten regelmäßigen Cannabiskonsum durch einen ärztlich verordneten ersetzt zu haben, die Fahreignung wiedererlangt. Ausgehend von der Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien zur Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation setzt dies vielmehr voraus, dass der Betroffene Can-

nabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung einnimmt, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind und die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt; zudem darf nicht zu erwarten sein, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird. Erforderlich ist eine einzelfallorientierte Beurteilung der Fahreignung (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 5. Juli 2019 – 16 B 1544/18, juris, Rn. 4 m. w. N.; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 10 S 1503/16, juris, Rn. 8; VG Trier, Urteil vom 20. September 2018 – 2 K 11388/17, TR, juris, Rn. 30; Müller/Rebler, *Medikamente und Fahreignung, Blutalkohol* 2018, S. 204, 216 f.).

Ausgehend von diesen rechtlichen Maßstäben hat der Kläger im vorliegenden Einzelfall durch Vorlage des medizinisch-psychologischen Gutachtens der J. GmbH nachgewiesen, seine Fahreignung wiedererlangt zu haben.

Im Rahmen der Untersuchung vom 16. Januar 2018 führten die beiden Gutachter, Facharzt für Innere Medizin Dr. C. und Dipl. Psychologe T., an deren Sachkunde keine Zweifel bestehen, einen Leistungstest sowie eine medizinische und eine psychologische Untersuchung beim Kläger durch.

Die im Einzelnen nachvollziehbar dargestellte Überprüfung der verkehrsbedeutsamen Leistungsfunktion des Klägers ergab „ausreichende Ergebnisse für die Fahrerlaubnisklassen der Gruppen 1 und 2“. Dabei ist sichergestellt worden, dass der Kläger zeitnah vor der Durchführung der Leistungstests das ärztlich verordnete Medizinalcannabis eingenommen hatte.

Dies bestätigt das Ergebnis des durchgeführten Drogenscreenings. So wies die Urinprobe des Klägers folgenden Befund auf:

Tetrahydrocannabinol (THC) > 16 ng/mL

11-OH-THC (THC-Metabolit 1) > 6 ng/mL

THC-COOH (THC-Metabolit 2) < 160 ng/mL

Auch die Eignungsuntersuchung der Gesellschaft für B mbH (B. GmbH) vom 12. Dezember 2016 hatte bereits ergeben, dass das Leistungsvermögen des Klägers zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen der Fahrerlaubnisklasse B ausreiche.

Weiter stellten die Gutachter fest, dass die körperliche Untersuchung und die Anamnese keine krankhaften Befunde im Sinne der Fragestellung ergeben hätten. Insbesondere lägen auch keine Hinweise auf eine drogenbedingte Beeinträchtigung der Fahreignung vor. Auch die in dem ärztlichen Attest des Herrn Dr. U. vom 7. Oktober 2019 aufgeführten Diagnosen lassen eine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung nicht erkennen.

Die Auswertung des psychologischen Untersuchungsgesprächs ergab schließlich, dass davon auszugehen ist, dass sich der Kläger an die ärztliche Verordnungen und Ratschläge hält und dazu in der Lage

ist, reflektiert und verantwortlich mit der Wirkung der verschriebenen Cannabismedikamente umzugehen. So führten die Gutachter, denen neben den ärztlichen Dosierungsanleitungen vom 16. Januar und 15. August 2017 auch der Arztbericht von Herrn Dr. H. gegenüber der Bundesopiumstelle sowie das ärztliche Attest über die regelmäßige ambulante Behandlung bei Herrn Dr. U. vom 11. Januar 2018 vorlagen, aus, dass beim Kläger keine Drogenproblematik im Sinne der Begutachtungsleitlinien/Beurteilungskriterien vorgelegen habe. Vielmehr sei deutlich geworden, dass der Kläger Medizinalcannabis zur Behandlung der bei ihm vorliegenden Schmerzproblematik einnehme und dass bei ihm die für Cannabispatienten erforderliche Therapietreue sowie ein angemessenes Bewusstsein für die bei der bestehenden Medikation gegebenen Risiken bestehe und er insbesondere ein Bewusstsein dafür habe, dass eine ggf. eintretende Rauschwirkung mit einer Verkehrsteilnahme nicht zu vereinbaren sei. Der Kläger erfülle als Cannabispatient die geforderten Bedingungen, um bei ihm eine sichere Verkehrsteilnahme trotz der Einnahme von Medizinalcannabis annehmen zu können. Die Kammer hat unter Berücksichtigung der dokumentierten Angaben des Klägers im Rahmen des Explorationsgesprächs keinen Anlass diese gutachterlichen Ausführungen in Frage zu stellen, zumal auch der Beklagte deren Nachvollziehbarkeit unbeanstandet ließ.

Da der Kläger nach alledem nachgewiesen hat, seine Fahreignung wiedererlangt zu haben, kommt es auf die von den Beteiligten aufgeworfene Frage, ob die Anordnung zur Vorlage eines solchen Gutachtens rechtmäßig ergangen ist, insbesondere ob eine den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Fragestellung für das Gutachten vorgelegen hat, nicht mehr an. Denn das Ergebnis der durchgeführten Begutachtung hat eine neue Tatsache geschaffen, die selbstständige Bedeutung hat. Ein Verbot, diese für die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung bzw. -erteilung zu verwerten, lässt sich weder aus den Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes, noch aus den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung oder aus sonstigem Recht ableiten (vgl. zur Verwertbarkeit eines vorgelegten Gutachtens, das auf einer rechtswidrigen Gutachtenanordnung beruht, zum Nachteil des Betroffenen BVerwG, Urteil vom 18. März 1982 – 7 C 69.81, BVerwGE 65, 157-167 = juris, Rn. 20 und Beschluss vom 19. März 1996 – 11 B 14/96, juris, Rn. 3; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 20. November 2010 – 16 B 1299/10; VG Düsseldorf, Beschluss vom 7. Januar 2013 – 14 L 2328/12, juris, Rn. 10).

Da ausweislich des Schreibens des Beklagten vom 27. August 2019 [...] auch keine anderweitigen Versagungsgründe vorliegen, hat der Kläger einen Anspruch auf die begehrte Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B, M, L und S. Insbesondere beabsichtigt der Beklagte keine Fahrerlaubnisprüfung nach § 20 Absatz 2 FeV anzuordnen.

Dem Kläger ist die Fahrerlaubnis auch nicht unter der Auflage zu regelmäßigen Nachuntersuchungen zu

erteilen. Gemäß §§ 2 Absatz 4 Satz 2 StVG, 23 Absatz 2 Satz 1 FeV kann die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis soweit wie notwendig beschränken oder unter den erforderlichen Auflagen erteilen, wenn der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Diese Regelung verlangt, dass eine bedingte Eignung besteht. Denn sie ist im Zusammenhang zu sehen mit der vollständigen Ungeeignetheit. Letztere zieht die Versagung bzw. bei einem Fahrerlaubnisinhaber den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich (vgl. § 3 Absatz 1 Satz 1 StVG, § 46 Absatz 1 Satz 1 FeV i. V. m. § 20 Absatz 1 FeV). Eine Versagung oder ein Entzug der Fahrerlaubnis, wenn der Betroffene noch bedingt geeignet ist, wäre allerdings unverhältnismäßig, weil er nicht das mildeste Mittel darstellt. Vorrangig ist in einem solchen Fall die Beschränkung der Fahrerlaubnis oder die Anordnung von Auflagen, wenn die Mängel hierdurch kompensierbar sind (vgl. zur Parallelregelung in § 46 Absatz 2 FeV Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Beschluss vom 26. April 2017 – 4 LA 4/17, juris, Rn. 9; VG München, Beschluss vom 26. September 2007 – M 1 S 07.3224, juris, Rn. 19; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 23 Rn. 11).

Ausgehend von diesen Grundsätzen liegen die Voraussetzungen der §§ 2 Absatz 4 Satz 2 StVG, 23 Absatz 2 Satz 1 FeV nicht vor, da der Kläger nicht nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Aus dem Gutachten ergibt sich, dass der Kläger uneingeschränkt die geforderten Bedingungen erfüllt, um von einer sicheren Verkehrsteilnahme trotz der Einnahme von Medizinalcannabis ausgehen zu können. Insbesondere ergab auch die Überprüfung der

verkehrsbedeutsamen Leistungsfunktionen keine Bedenken an seiner unbedingten Fahreignung.

Die Kammer verkennt in diesem Zusammenhang nicht, dass die dauerhaften Auswirkungen der Einnahme von Medizinalcannabis auf die Leistungsfähigkeit des Klägers noch nicht absehbar sind, es insbesondere noch zu einer fahreignungsrelevanten nachteiligen Veränderung seiner verkehrsbedeutsamen Leistungsfunktion kommen kann. Indes dienen Auflagen nach § 23 Absatz 2 Satz 1 FeV nicht allein der Vorsorge. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten ein gewisses Restrisiko in Kauf zu nehmen ist, da jeder Verkehrsteilnehmer zumindest potentiell das Risiko in sich trägt, plötzlich am Steuer eine gravierende Gesundheitsstörung zu erleiden, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt (vgl. zu der Auflage zu Nachuntersuchungen allein aufgrund der Diagnose einer MS-Erkrankung Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Beschluss vom 26. April 2017 – 4 LA 4/17, juris, Rn. 9 m. w. N.; Trésoret in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2016, § 23 FeV, Rn. 61).

Dies entspricht auch dem in § 20 Absatz 2 Satz 1 Gesetz über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (Ordnungsbehördengesetz – OBG NRW) zum Ausdruck kommenden allgemeinen Rechtsgrundsatz, wonach Ordnungsverfügungen nicht lediglich den Zweck haben dürfen, die den Ordnungsbehörden obliegende Aufsicht zu erleichtern. Vielmehr muss die Fahrerlaubnisbehörde entsprechend der erwartbaren Entwicklung der Leistungsfähigkeit einer Person, die dauerhaft ärztlich verordnetes Medizinalcannabis einnimmt, zu gegebener Zeit wieder in eine Eignungsprüfung eintreten. [...]

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:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

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

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS 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

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

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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 2 · März 2020 · Jahrgang 2020

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**



GW ISSN 0006-5250

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neißemünde)

INHALTSVERZEICHNIS

U. Franke	
Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht 2018/2019	65
Nachruf	
Im Gedenken an Prof. Dr. phil. Werner Winkler (Sohn)	78
Aus der Forschung	
Unfallforschung der Versicherer (UDV):	
Akzeptanz und Wirksamkeit von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern	81
Rechtsgutachten zur Implementierung von Alkohol- Interlock-Programmen in Deutschland	84
Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST): Sicherheits- fördernde Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahr- erlaubniserwerb	86
Dokumentation	
Österreich: Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie des Bundes- ministeriums für Inneres (BMI) auf eine parlamentarische Anfrage zu Führerscheinaufnahmen wegen Suchtgiftein- trächtigkeit	88
Zur Information	
58. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2020 in Goslar (Nathow)	93
European Transport Safety Council (ETSC) informed:	
Progress in reducing drink-driving and other alcoholrelated road deaths in Europe	98
Drink Driving Monitor	100
Österreich: Fahren unter Medikamenteneinfluss im Vergleich zu anderen europäischen Ländern	103
Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabis- konsum zu Genusszwecken	104
B.A.D.S.-Symposium: „Automatisiertes Fahren und Fahreignung“ – Ankündigung –	106
Rechtsprechung	
13. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 9. Dezember 2019 – Strafschärfende Bedeutung einer vorwerfbar selbst herbeigeführten Trunkenheit –	108
14. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 20. August 2019 – Verwertbarkeit einer AAK-Messung trotz Nichteinhaltung der Wartezeit –	111

15. Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 11. November 2019	
– Verkehrsöffentlichkeit eines Privatparkplatzes –	112
16. Landgericht Dortmund, Beschluss vom 11. Februar 2020	
– Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Verdachts einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter –	114
17. Landgericht Dortmund, Beschluss vom 7. Februar 2020	
– Absehen von vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Verdachts einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Roller –	115
18. Landgericht München I, Beschluss vom 30. Oktober 2019	
– Grenzwert für alkoholbedingte Fahrunsicherheit bei Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen –	116
19. Amtsgericht Dortmund, Urteil vom 21. Januar 2020	
– Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter –	118
20. Amtsgericht Dortmund, Urteil vom 2. April 2019	
– Öffentlicher Verkehrsraum und Verstoß gegen § 24a II StVG bei THC-Wert von 0,9 µg/l –	120
21. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 16. Januar 2020	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –	121
22. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 24. Oktober 2019	
– Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –	126
23. Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 9. Januar 2020	
– Anordnung eines Fahreignungsgutachtens gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV –	131
24. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 16. Januar 2020	
– Fahreignung bei Medizinal-Cannabis –	133
25. Verwaltungsgericht Köln, Beschluss vom 27. November 2019	
– Fahreignung bei Medizinal-Cannabis –	137

ULRICH FRANKE

Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht 2018/2019*)

Jurisdiction concerning traffic law – an overview 2018/2019

A. Vorbemerkung

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht. Sie schließt an die Übersicht in *BLUTALKOHOL* Vol. 56 (2019), 84 an und behandelt den Zeitraum zwischen Mitte 2018 und Ende 2019. Neben Entscheidungen des für diese Materie zuständigen 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs werden einige ausgewählte Entscheidungen der Oberlandesgerichte dargestellt. Erstmals konnten auch Beschlüsse des wieder errichteten Bayerischen Obersten Landesgerichts Berücksichtigung finden. Neben Urteilen und Beschlüssen zum materiellen Verkehrsstrafrecht werden in dieser Übersicht Entscheidungen zum Recht der Ordnungswidrigkeiten und zum Verfahrensrecht behandelt.

B. Materielles Verkehrsstrafrecht

I. Erneut: der öffentliche Verkehrsraum

OLG Oldenburg, Urteil vom 4. Juni 2018 – 1 Ss 83/18, ZfSch 2018, 532

Wer annimmt, die seit Jahren gefestigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und der Oberlandesgerichte zum Tatbestandsmerkmal des öffentlichen Verkehrsraums lasse keine Fragen offen, wird sich durch diese Entscheidung des OLG Oldenburg eines Besseren belehrt sehen. Ihr liegt der folgende, zugegebenermaßen etwas skurrile Sachverhalt¹⁾ zu Grunde:

Die wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe verurteilte Angeklagte fuhr in der Annahme, es handele sich wie bei den Malen zuvor um die Einfahrt, tatsächlich durch die Ausfahrtschleuse in eine Tankstellen-Waschanlage, um ihr Fahrzeug reinigen zu lassen. Auf ihren Irrtum von einer Mitarbeiterin angesprochen, beharrte sie zunächst darauf, es handele sich um die Einfahrt, versuchte dann aber durch mehrfaches Hin- und Herrangieren, die Waschanlage im Rückwärtsgang zu verlassen. Dabei verursachten ihre Fahrmanöver erheblichen Schaden an der Waschanlage. Obwohl sie die Schäden bemerkt und auf diese durch eine Mitarbeiterin hingewiesen worden war, verließ sie das Tankstellengelände mit ihrem Fahrzeug, ohne zuvor irgendwelche Angaben zur Person gemacht zu haben.

Das OLG Oldenburg teilte die Ansicht der Vorinstanz, es habe sich um einen Unfall im öffentlichen Straßenverkehr gehandelt. Es bestätigte zunächst die ständige Rechtsprechung, wonach auch ohne förmliche Widmung eine Verkehrsfläche als öffentlich angesehen werden kann, wenn sie kraft ausdrücklicher oder stillschweigender Duldung des Ver-

*) Der Verfasser war von 2009 bis Oktober 2018 Mitglied des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs, seit Anfang 2017 dessen stellv. Vorsitzender, und ist nunmehr Vorsitzender des 2. Strafsenats. Soweit für die erwähnten Entscheidungen keine Fundstellen angegeben werden, ergibt sich die Veröffentlichung aus juris.

¹⁾ Zu einem gleichermaßen ungewöhnlichen Fall s. BGH, Beschl. v. 05. 10. 2011 – 4 StR 401/11, NStZ-RR 2012, 185; dazu Franke, *Blutalkohol* Vol. 52 (2015), 306, 307.

füfungsberechtigten zur Benutzung durch Jedermann tatsächlich zugelassen ist, wie etwa die Zu- und Ausfahrten eines Tankstellengeländes sowie der Tanksäulenbereich selbst. Sodann führt das OLG aus:

„Das Merkmal der Öffentlichkeit entfällt nur dann, wenn entweder bereits durch die eindeutig ersichtliche Gestaltung der Anlage oder durch eine Einzelkontrolle jedem Nichtberechtigten der Zugang von vornherein unmöglich gemacht wird, oder wenn, falls solche Vorkehrungen nicht getroffen sind, nur solchen Benutzern der Zugang gewährt werden soll, die in einer näheren persönlichen Beziehung zu dem Verfügungsberechtigten stehen. Steht – wie im vorliegenden Fall – die Benutzung der mit einer Tankstelle verbundenen automatischen Autowaschanlage jedermann frei, sofern er nur das Entgelt hierfür entrichtet, gehört der vom Kunden zu befahrene Bereich der Autowaschanlage zum Verkehrsgrund im Sinne des Straßenverkehrsrechts. Das gilt (...) auch für den Bereich der eigentlichen Waschanlage. Maßgeblich kann insoweit nur sein, ob das Fahrzeug noch aus eigener Kraft und nicht lediglich mit den zur Anlage gehörenden Vorrichtungen bewegt wird.“

Die vom OLG geforderten Voraussetzungen waren im vorliegenden Fall offenkundig gegeben.

II. Zu den einzelnen Tatbeständen

1. §§ 212, 224 Nr. 2, 5, 315b Abs. 3 StGB – BGH, Urteil vom 25. April 2019 – 4 StR 442/18, NStZ 2019, 608

Der nunmehr zu schildernde Fall enthält ein Bündel von Rechtsproblemen, die im Straßenverkehrsstrafrecht mit konstanter Regelmäßigkeit auftauchen. Über folgenden Sachverhalt hatte der 4. Strafsenat des BGH zu entscheiden:

Der Angeklagte, der zum Tatzeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,91 Promille und höchstens 1,23 Promille aufwies, beabsichtigte, mit zwei Bekannten nach dem Ende eines Festes mit seinem Kraftfahrzeug den Heimweg anzutreten, wobei er einen nahegelegenen Verkehrskreisel zu durchfahren hatte. Am Eingang dieses Kreisels im Bereich eines mit Zebrastreifen versehenen Fußgängerüberwegs – ein Stück weit in der Fahrbahn – stand ein Pärchen, das auf ein Taxi wartete. Dieses machte dem herannahenden Angeklagten ein Zeichen, er solle um sie herumfahren, was auch möglich gewesen wäre. Der Angeklagte verstand diese Geste jedoch nicht ausschließbar dahin, er solle anhalten, und stoppte sein Fahrzeug etwa einhalb bis zwei Meter von dem Pärchen entfernt. Da das Pärchen keine Anstalten machte, sich zu entfernen, ließ der Angeklagte sein Fahrzeug gereizt langsam vorrollen, bis er die Beine der männlichen Person berührte. Sodann fuhr er mit „normaler Startgeschwindigkeit“ an und erfasste das Paar, was er vorausgesehen hatte und wobei er davon ausging, dass sich beide als Folge des Zusammenstoßes mit dem Fahrzeug schwer verletzen könnten. Damit fand er sich ab. Ihm war auch bewusst, dass aus dem Zusammenstoß tödliche Folgen resultieren konnten, vertraute jedoch darauf, dass dies nicht geschehen würde. Durch den Anstoß wurde die weibliche Person auf die Motorhaube aufgeladen und versuchte sich dort zu halten, was der Angeklagte erkannte. Er durchfuhr den Kreisel mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h. Nach maximal sieben Sekunden konnte sich das laut schreiende Tatopfer nicht mehr halten, kam vor dem Fahrzeug auf der Fahrbahn zu liegen und geriet darunter. Der Angeklagte ging davon aus, die Geschädigte sei seitlich heruntergerutscht und ohne tödliche Verletzungen zu Boden gefallen. Er erkannte jedoch, dass die Geschädigte auf vielfältige andere Art zu Tode kommen könnte und setzte seine Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km/h über eine Strecke von 400 m fort. Das Tatopfer wurde über die gesamte Strecke mitgeschleift und erstickte infolge einer durch den Fahrzeugboden ausgelösten Brustkorbbkompression.

Das Landgericht verurteilte den Angeklagten wegen Körperverletzung mit Todesfolge (§ 227 Abs. 1 StGB), Körperverletzung (§ 223 StGB zum Nachteil des Mannes) sowie wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB). Die Voraussetzungen eines (versuchten) Totschlags sowie einer gefährlichen Körperverletzung zum Nachteil des Mannes (§ 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB) verneinte es ebenso wie den Qualifikationstatbestand des § 315b Abs. 3 i. V. m. § 315 Abs. 3 StGB. Die dagegen gerichtete Revision der Staatsanwaltschaft hatte Erfolg.

Der BGH beanstandete zunächst die Ablehnung des bedingten Tötungsvorsatzes durch die Strafkammer. Die von ihr durchaus vorgenommene Gesamtwürdigung, so der Senat, habe nicht hinreichend in den Blick genommen, dass der Angeklagte das Geschehen bereits von Anfang an unter Inkaufnahme schwerer Verletzungen als Folge des Zusammenstoßes in Gang gesetzt habe. Er habe im Verlauf des Geschehens den Absturz des Tatopfers, dessen Berührung mit seinem Fahrzeug und die sich intensivierenden Bemühungen seiner Begleiter wahrgenommen, ihn zum Anhalten zu bewegen. Das Tatgeschehen sei danach das Ergebnis einer fortschreitenden Risikoverschärfung gewesen. Auch die Gewichtung vorsatzkritischer Umstände begegnete nach Auffassung des BGH durchgreifenden rechtlichen Bedenken: Das vom Landgericht vermisste Motiv für die Tat stehe, so der BGH, der Annahme eines bedingten Tötungsvorsatzes schon prinzipiell nicht entgegen.²⁾ Die vom Landgericht ferner vorsatzkritisch herangezogene „panische Aufregung“ hätte das Landgericht auch unter dem Gesichtspunkt erörtern müssen, dass dieser Umstand auch von der Sorge um das eigene Wohl geleitet gewesen sein könnte und deshalb keinen Rückschluss auf die innere Haltung des Angeklagten in der Tatsituation zuließ.

Durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnete auch die unterbliebene Prüfung einer gefährlichen Körperverletzung zum Nachteil der männlichen Person unter den Gesichtspunkten von § 224 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 5 StGB. Danach boten die Feststellungen Anlass zu der Prüfung, ob der Angeklagte nicht in einer Weise vorgegangen war, die nach den Umständen des Einzelfalles, also generell, geeignet war, das Leben der männlichen Person zu gefährden. Was eine Strafbarkeit nach § 224 Abs. 1 Nr. 2 StGB angeht, habe das Landgericht zwar zutreffend erkannt, dass erst durch den Sturz des männlichen Tatopfers verursachte Verletzungen den Tatbestand nicht erfüllen können. Es wäre aber auch zu prüfen gewesen, ob nicht bereits durch den Anstoß des Fahrzeugs eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens im Sinne von § 223 Abs. 1 StGB ausgelöst wurde.

Auch die Verneinung der Voraussetzung des § 315b Abs. 3 i. V. m. § 315 Abs. 3 Nr. 1 a StGB hielt rechtlicher Nachprüfung nicht stand. Für die danach erforderliche Absicht reicht es aus, dass der Täter einen Unglücksfall durch einen verkehrsfremden (verkehrsfeindlichen) Eingriff gezielt herbeiführt. Das war nach den Feststellungen der Fall. Der Angeklagte fuhr auf die mittig vor seinem Fahrzeug stehenden Geschädigten zu, wobei er davon ausging, dass diese sicher von seinem Fahrzeug erfasst würden.

2. § 315b Abs. 1 Nr. 3 StGB – BGH, Beschluss vom 20. März 2019 – 4 StR 517/18, VerkMitt 2019, Nr. 5

Das Zufahren auf Menschen oder Menschengruppen mit einem Kraftfahrzeug beschäftigt die Rechtsprechung auch in anderen Fallkonstellationen in nicht unerheblichen Maße.

Nach den Feststellungen im vorliegenden Fall entschloss sich der Täter, mit dem von ihm geführten Pkw auf eine Menschengruppe zuzufahren, in der er das Tatopfer erkannt hatte. Er erkannte auch, dass sein Opfer mit dem Rücken zu ihm auf der Straße stand und beabsichtigte, dieses mit seinem Fahrzeug nicht unerheblich zu verletzen. Unmittelbar

²⁾ S. auch BGH, Urt. v. 19.12.2013 – 4 StR 347/13, NStZ 2914, 147, 149; Urt. v. 23.02.2012 – 4 StR 608/11, NStZ 2012, 443, 445.

bevor es zu einer Kollision kam, sprang das Opfer, durch Rufe anderer Personen oder das Motorengeräusch aufmerksam geworden, hinter einer Reihe von Betonpollern, die die Grenze zwischen Straße und Fußgängerweg bildeten. Zugleich warf er eine Mülltonne schützend vor sich. Das vom Angeklagten gelenkte Fahrzeug verfehlte das Tatopfer infolge des Sprungs und streifte einen Poller mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 20 bis 33 km/h.

Das Landgericht verurteilte den Angeklagten u. a. wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr nach § 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3 i. v. m. § 315 Abs. 3 Nr. 1 a StGB. Dies hielt rechtlicher Nachprüfung nicht stand. Der 4. Strafsenat führte in diesem Zusammenhang aus:

„Ein vollendeter gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr erfordert, dass die Tathandlung über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine kritische Situation geführt hat, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt war, dass es im Sinne eines ‚Beinahe-Unfalls‘ nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (...). (...) Zwar hat die Strafkammer Feststellungen zu der gefahrenen Geschwindigkeit getroffen; den Urteilsgründen lässt sich aber nicht entnehmen, wie weit sich das Fahrzeug des Angeklagten dem Zeugen angenähert hatte, als dieser hinter den Poller sprang. Dass sich [der Zeuge] und das Fahrzeug des Angeklagten in räumlicher Nähe zueinander befanden und der Zeuge ohne sein Wegspringen erfasst worden wäre, genügt ... insoweit nicht. Die vergleichsweise komplexe Abwehrreaktion des Zeugen, der noch eine Mülltonne schützend vor sich werfen konnte, spricht eher gegen das Vorliegen eines Beinahe-Unfalls.“

3. § 315c Abs. 3 Nr. 2, Abs. 1 Nr. 1 a – BGH, Beschluss vom 10. April 2019 – 4 StR 86/19

Immer wieder sieht sich der BGH genötigt, tatrichterliche Urteile zu § 315c Abs. 1 StGB (teilweise) aufzuheben, weil es an der notwendigen eingehenden Darlegung einer konkreten Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen bzw. – wie im hier darzustellenden Fall – einer fremden Sache von bedeutendem Wert fehlt. Die insoweit geltenden Grundsätze seien vor dem Hintergrund des hier in Rede stehenden Sachverhalts daher nochmals erläutert. Das Landgericht hatte – für den hier relevanten Tatkomplex – Folgendes festgestellt:

Der alkoholbedingt fahruntüchtige Angeklagte startete den Motor des Fahrzeugs einer Bekannten. Bei dem Versuch, das Fahrzeug vorwärts ausparken, stieß er auf Grund seiner Fahruntüchtigkeit gegen den davor geparkten Pkw, streifte diesen und beschädigte dessen Stoßstange hinten rechts. Der weiter in Fahrtrichtung vorwärts fahrende Angeklagte stieß sodann nach wenigen Metern wiederum auf Grund seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit mit der Fahrzeugfront gegen einen auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite geparkten VW-Bus. Auch an diesem Fahrzeug entstand Sachschaden. Das vom Angeklagten gefahrene Fahrzeug seiner Bekannten wurde vorn und hinten an den Stoßstangen beschädigt. Seine Fahruntüchtigkeit hätte der Angeklagte bei gehöriger Sorgfalt erkennen und verhindern können.

Die Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs³⁾ hielt rechtlicher Prüfung nicht stand. Zur konkreten Gefährdung einer Sache von bedeutendem Wert, wie sie § 315c Abs. 3 Nr. 2, Abs. 1 Nr. 1 a StGB erfordert, führte der 4. Strafsenat des BGH u. a. aus:

³⁾ Zu den Voraussetzungen einer vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB vgl. BGH, Beschl. v. 19. 12. 2019 – 4 StR 560/19 (Parkrempler-Fall).

„[Bei § 315c StGB] sind (...) stets zwei Prüfschritte erforderlich, zu denen im Strafurteil entsprechende Feststellungen zu treffen sind: Zunächst ist zu fragen, ob es sich bei der gefährdeten Sache um eine solche von bedeutendem Wert gehandelt hat, was etwa bei älteren oder bereits vorgeschädigten Fahrzeugen fraglich sein kann. Handelt es sich um eine Sache von bedeutendem Wert, so ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob ihr auch ein bedeutender Schaden gedroht hat, wobei ein tatsächlich entstandener Schaden geringer sein kann als der allein maßgebliche Gefährdungsschaden. Der Wert der Sache ist hierbei nach dem Verkehrswert und die Höhe des (drohenden) Schadens nach der am Marktwert zu messenden Wertminderung zu berechnen (...).“⁴⁾

Dem genügten die Urteilsgründe nicht, die sich auf die Mitteilung beschränkten, es sei „Sachschaden“ entstanden und von einer Schadenssumme von unter 1.000 € „an allen beteiligten Fahrzeugen zusammen“ auszugehen.

4. § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB – BGH, Urteil vom 12. September 2019 – 4 StR 146/19

In den frühen Morgenstunden befuhr der Angeklagte in Begleitung seines Bruders öffentliche Straßen in einer Stadt. Dabei wurde er einer polizeilichen Kontrolle unterzogen; er übergab den Beamten seine Papiere und verließ das Fahrzeug. Als der Bruder des Angeklagten über Herzschmerzen klagte und weitere Polizeibeamte eintrafen, erlitt der Angeklagte, der bereits seit einigen Jahren unter einer im Zusammenhang mit Polizeieinsätzen auftretenden Panikstörung litt, die mit Herzrasen, Händezittern und dem dringenden Bedürfnis einhergeht, sich der Situation durch Flucht zu entziehen, eine Panikattacke. Infolgedessen startete er sein Kfz und fuhr unter Zurücklassung seines Bruders mit quietschenden Reifen davon. Es schloss sich eine Fluchtfahrt mit überhöhter Geschwindigkeit an. In einem übersichtlichen und gut einsehbaren Kreuzungsbereich verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug und schleuderte in die Garagenzufahrt eines Hauses, an dem ein Sachschaden von über 5.000 € entstand.

Das Landgericht sprach den Angeklagten aus tatsächlichen Gründen frei; die Voraussetzungen des § 315c Abs. 1 Nr. 2 d StGB (zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen und Straßenkreuzungen) hätten nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht vorgelegen. Weitere Strafvorschriften prüfte die Strafkammer nicht. Auf die Revision der Staatsanwaltschaft hob der BGH den Freispruch wegen Verletzung der Kognitionspflicht auf. Das Landgericht habe den festgestellten – und insoweit angeklagten – Sachverhalt nicht unter dem Gesichtspunkt einer Strafbarkeit nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB geprüft. Zu dem insoweit anzuwendenden Maßstab enthält die Entscheidung des BGH folgende Ausführungen:

„Fahrunsicherheit im Sinne dieser Vorschrift liegt vor, wenn die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers infolge des geistigen oder körperlichen Mangels so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (...). Der Begriff des geistigen oder körperlichen Mangels im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB ist umfassend zu verstehen; er erfasst sämtliche psychopathologischen und körperlichen Defektzustände, die die Gefahr einer Aufhebung der Fahrumsicherheit mit sich bringen (...). Un-erheblich ist dabei, ob der Mangel dauerhafter oder nur vorübergehender Natur ist (...). Auch Anfallsleiden, die zwar außerhalb akuter Phasen keine beeinträchtigenden Wirkungen entfalten, aber die erhebliche Gefahr jederzeit auftretender Anfälle und damit einer plötzlich eintretenden Fahrunsicherheit begründen, unterfallen der Vorschrift (...). Vor § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB werden insbesondere auch seelische Anomalien wie Psychosen, Persönlichkeitsstörungen und abnorme Erlebnisreaktionen (Neurosen) erfasst (...).“

⁴⁾ Zur Wertgrenze von 750 € BGH, Beschl. v. 31.01.2017 – 4 StR 597/16; Beschl. v. 29.04.2008 – 4 StR 617/07, NStZ-RR 2008, 289; Beschl. v. 28.09.2010 – 4 StR 245/10, BGHR StGB § 315b Abs. 1 Gefährdung 5.

Gemessen daran hätte sich dem Landgericht nach den getroffenen Feststellungen eine Strafbarkeit nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB aufdrängen müssen. Denn die Strafkammer sei bei der Schuldfähigkeitsbeurteilung in einem anderen Tatkomplex – sachverständig beraten – von einer krankhaften seelischen Störung des Angeklagten in Gestalt einer Panikstörung ausgegangen. Aus diesem Grund sei seine Steuerungsfähigkeit nach den Feststellungen im Sinne des § 21 StGB erheblich vermindert gewesen. Auf diesem Umstand sei im angefochtenen Urteil auch bei der Prüfung der charakterlichen Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen eines Kfz abgestellt worden. Es liege nahe, dass diese Störung auch seine Risikoeinschätzung in Bezug auf sein Fahrverhalten beeinträchtigt habe und seine Gesamtleistungsfähigkeit daher in einem Maße herabgesetzt gewesen sei, dass er nicht mehr fähig war, sein Fahrzeug sicher zu führen.

5. § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB – OLG Stuttgart, Beschluss vom 4. Juli 2019 – 4 Rv 28 Ss 103/19, NJW 2019, 2787 m. Anm. Zopfs

§ 315d StGB stellt die gesetzgeberische Reaktion auf das in den letzten Jahren um sich greifende kriminelle Phänomen der „Veranstaltung“ von Kraftfahrzeug-Rennen im öffentlichen Straßenverkehr dar.⁵⁾ § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB enthält indes eine darüber deutlich hinaus gehende Strafvorschrift, die eingreift, wenn sich der Fahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Vor allem wegen der im Schrifttum gegen das in den subjektiven Tatbestand verlagerte Merkmal „um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen“ erhobenen Bedenken⁶⁾ ist die vorliegende Entscheidung des KG, die eine Konturierung dieses Tatbestandsmerkmals vornimmt, von großem Interesse. Aus Platzgründen wird hier von einer Wiedergabe der ausführlichen Feststellungen zum Tatgeschehen abgesehen. Es handelt sich um den Fall einer sog. Polizeiflucht, in dem sich der vor einer Polizeistreife Flüchtende mit seinem Fahrzeug unter teilweise doppelter Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit und in grob verkehrswidriger und rücksichtsloser Weise mit den Beamten eine wilde Verfolgungsfahrt über eine Strecke von dreizehn Kilometern lieferte. Zum Merkmal der Absicht, eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen, legte das KG das Folgende dar:⁷⁾

„[Das Tatbestandsmerkmal] verlangt nicht die Absicht, das Fahrzeug mit objektiv höchstmöglicher Geschwindigkeit zu führen oder es bis an die technischen bzw. physikalischen Grenzen auszufahren (...). Die Gesetzesformulierung soll vielmehr möglichst viele relevante Komponenten wie fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung, subjektives Geschwindigkeitsempfinden, Verkehrslage und Witterungsbedingungen auf einen Nenner bringen (...). Gefordert ist demnach das Abzielen auf eine relative Höchstgeschwindigkeit (...), die sich an den genannten Kriterien orientiert.“

Mit Blick auf Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Vorschrift wird der Auffassung des KG zuzustimmen sein.

⁵⁾ Vgl. dazu Franke, Blutalkohol 56, 84 ff. (2019); Kusche, NZV 2017, 414; Preuß, NZV 2018, 345; Blanke-Roeser, JuS 2018, 18; Ruhs, SVR 2018, 286.

⁶⁾ Kusche, NZV 2017, 414, 417.

⁷⁾ Ebenso MüKo-StGB/Pegel, 3. Aufl., § 315d Rn. 26; Heger in: Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., § 315d Rn. 5; a. A. LG Stade, Beschl. v. 04.07.2018 – 132 Qs 88/18, DAR 2018, 577 m. Anm. Koehl SVR 2018, 471 u. Mayer, juris-PK StrafR 16/2018 Anm. 2.

6. § 267 StGB – BGH, Beschluss vom 29. Januar 2019 – 4 StR 593/18, NStZ-RR 2019, 125

Eine zusammengesetzte Urkunde als tauglicher Gegenstand einer Urkundenfälschung liegt vor, wenn eine verkörperte Gedankenerklärung, die ihren Aussteller erkennen lässt, mit einem nicht urkundlichen Gegenstand, etwa einem Augenscheinsobjekt, auf den sich ihr Erklärungsinhalt bezieht, räumlich fest zu einer Beweiseinheit verbunden ist.⁸⁾ Danach handelt es sich bei einem mit einer Stempelplakette der Zulassungsbehörde versehenen, an dem Kraftfahrzeug, für das es zugeteilt ist, angebrachten Kraftfahrzeugkennzeichen um eine zusammengesetzte Urkunde im Sinne des § 267 StGB.⁹⁾ In seinem Beschluss vom 29. Januar 2019 beanstandete der BGH die tateinheitliche Verurteilung wegen Urkundenfälschung. Es sei unklar geblieben, so der 4. Strafsenat, ob die an dem vom Angeklagten geführten Pkw angebrachten *polnischen* Kennzeichen¹⁰⁾ zusammen mit dem Fahrzeug Urkundenqualität besessen hätten:

„Das angefochtene Urteil verhält sich zur konkreten Beschaffenheit dieser Kennzeichen nicht. Diesbezüglich hätte es indes näherer Feststellungen im Urteil bedurft, da sich die Eigenschaft von an Fahrzeugen angebrachten Kennzeichen als (zusammengesetzte) Urkunde im Sinne des § 267 StGB, zumal bei ausländischen Kennzeichen, nicht von selbst versteht.“

III. Recht der Ordnungswidrigkeiten

1. standardisiertes Messverfahren, Vorsatz, Konkurrenzen – KG, Beschluss vom 6. März 2019 – 3 Ws (B) 47/19, NStZ 2019, 530

In diesem vom KG entschiedenen Fall hatte das Amtsgericht den Betroffenen wegen vorsätzlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Tateinheit mit fahrlässigem Nichtmitführen des Führerscheins zu einer Geldbuße verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Die Entscheidung über die dagegen gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen, die keinen Erfolg hatte, verhält sich zu drei praktisch wichtigen straßenverkehrsrechtlichen Problemen.

Der Betroffene beanstandete zunächst die Darlegungen im Urteil des Amtsgerichts zu dem in seinem Fall eingesetzten Messverfahren (Handlasermessgerät RIEGL FG21-P). Diese hielt das KG jedoch für ausreichend und führte dazu aus, es handele sich um ein standardisiertes Messverfahren:

„Die Einstufung als standardisiertes Messverfahren hat zur Folge, dass sich das Tatgericht in seinen Feststellungen auf die Mitteilung des verwendeten Messverfahrens, welches Gegenstand der Verurteilung ist, der gefahrenen Geschwindigkeit und der gewährten Toleranz beschränken kann. Dies gilt nur dann nicht, wenn es *konkrete* [Hervorhebung durch das KG] Anhaltspunkte dafür gibt, dass die Gebrauchsanweisung für das Messgerät nicht eingehalten worden ist, oder sonstige Fehlerquellen *konkret* [Hervorhebung durch das KG] behauptet werden (...).“

⁸⁾ SSW-StGB/Wittig, 4. Aufl., § 267 Rn. 44; vgl. auch MüKo-StGB/Erb, 3. Aufl., § 267 Rn. 80; LK-StGB/Zieschang, 12. Aufl., § 267 Rn. 148.

⁹⁾ Vgl. nur BGH, Beschl. v. 23.08.2017 – 1 StR 173/17, NJW 2018, 87.

¹⁰⁾ Zu ausländischen Kennzeichen vgl. auch BGH, Urt. v. 07.09.1962 – 4 StR 266/62, BGHSt 18, 66, 70.

Diesem Maßstab hatte das Amtsgericht nach Auffassung des KG entsprochen. Auch die Einwände des Betroffenen gegen die Annahme einer vorsätzlichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fanden beim KG kein Gehör:¹¹⁾

„Bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit drängt sich eine vorsätzliche Begehungsweise umso mehr auf, je massiver deren Ausmaß ist. Insoweit kann nach dem gegenwärtigen Wissensstand auf den Erfahrungssatz zurückgegriffen werden, dass jedenfalls bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 40 % –vorliegend beläuft sich diese auf rund 123 % – von Vorsatz auszugehen ist, sofern nicht besondere Umstände eine abweichende Wertung veranlassen (...). Solche besonderen Umstände weisen die Urteilsgründe nicht aus, zumal der Betroffene selbst eingeräumt hat, bewusst schneller als die zulässige Geschwindigkeit – wenn auch nicht 67 km/h – gefahren zu sein.“

Schließlich äußerte sich das KG auch noch zum Konkurrenzverhältnis zwischen dem Geschwindigkeitsverstoß und dem Dauerdelikt des Nichtmitführens des Führerscheins:

„Zutreffend ist das Amtsgericht ... von einer Tat ausgegangen. Das Dauerdelikt des Nichtmitführens des Führerscheins setzt voraus, dass das Fahrzeug geführt wird, so dass sich die Ausführungshandlung des Unterlassensdelikts mit dem Tätigkeitsdelikt teilweise deckt und in einem inneren Beziehungszusammenhang zueinander steht (...).“

2. Fahrverbot bei wiederholtem Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO (Nutzung elektronischer Geräte) – BayObLG, Beschluss vom 29. Oktober 2019 – 202 ObOWi 1997/19

Wegen der praktischen Bedeutung soll auf diesen Beschluss des BayObLG hingewiesen werden, in dem sich das Gericht grundsätzlich zu der Frage äußert, unter welchen Voraussetzungen die Verhängung eines Fahrverbotes bei verbotener Nutzung elektronischer Geräte während der Fahrt in Betracht kommt.¹²⁾ Das BayObLG hat dazu den folgenden Leitsatz gebildet:

„Der Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO steht wegen seiner regelmäßig durch Blick-Abwendung bedingten gravierenden Beeinträchtigung der Fahrleistung bei gleichzeitig massiver Steigerung des Gefährdungspotenzials für Leib und Leben Dritter wertungsmäßig anderen typischen Massenverstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und Abstandsunterschreitungen auch dann gleich, wenn die Voraussetzungen eines Regelfahrverbots nach § 4 Abs. 1 Nr. 4 BKatV i. V. m. lfd. Nrn. 246.2 und 246.3 BKat nicht gegeben sind. Bei Vorliegen entsprechender Vorahndungen wird deshalb die Anordnung eines Fahrverbots wegen eines (unbenannten) beharrlichen Pflichtenverstoßes vielfach naheliegend. Dies gilt erst recht, wenn der Betroffene bereits wegen eines Verstoßes nach § 23 Abs. 1a StVO einschlägig vorgehandelt ist.“

IV. Verfahrensrecht

1. a) Anforderungen an eine Aufklärungsrüge bei behauptetem drohenden Arbeitsplatzverlust – KG, Beschluss vom 5. Februar 2019 – 3 Ws (B) 3/19, DAR 2019, 391

b) Urteilsanforderungen bei Wegfall des Fahrverbotes wegen Härtefalls (drohender Arbeitsplatzverlust) – BayObLG, Beschluss vom 31. Juli 2019 – 202 ObOWi 1244/19

Die beiden in diesem Zusammenhang darzustellenden Entscheidungen beleuchten dasselbe Problem, einmal aus sachlich-rechtlicher, einmal schwerpunktmäßig aus verfahrensrechtlicher Sicht. Im dem vom KG entschiedenen Fall – was den zu Grunde liegenden

¹¹⁾ Zum Vorsatz bei Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Autobahnen vgl. jüngst OLG Bamberg, Beschl. v. 01.03.2019 – 3 Ss OWi 126/19 m. w. N.

¹²⁾ Vgl. dazu auch *Grube* in: Freymann/Wellner, juris-PK Straßenverkehrsrecht 2016, § 25 StVG (Stand: 03.01.2020), Rn. 23.1.

Sachverhalt angeht, unterscheiden sich beide lediglich hinsichtlich des verwirklichten Ordnungswidrigkeiten-Tatbestandes – hatte das Amtsgericht den Betroffenen – einen angestellten Taxifahrer – wegen eines fahrlässigen Geschwindigkeitsverstoßes zu einer Geldbuße verurteilt und ein einmonatiges Fahrverbot ausgesprochen. Nach Ansicht des Amtsgerichts stellte das Fahrverbot für den Betroffenen keine Härte ganz außergewöhnlicher Art dar. Er hätte sich vielmehr wegen der Bedeutung der Fahrerlaubnis für seinen Beruf im Straßenverkehr besonders sorgfältig verhalten müssen. Ihm sei zuzumuten, dass Fahrverbot im Hinblick auf § 25 Abs. 2a StVG mit den ihm zustehenden Urlaub zu überbrücken. Warum er als fest angestellter Taxifahrer mit seiner sofortigen Entlassung zu rechnen hätte, sei dem Vortrag der Verteidigung nicht einmal ansatzweise zu entnehmen.

In der Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht hatte der Betroffene einen Beweisantrag dahingehend gestellt, seinen Arbeitgeber als Zeugen zu vernehmen. Dieser werde bekunden, dass er dem Betroffenen maximal zwei Wochen Urlaub am Stück gewähre und eine interne Verwendung des Betroffenen im Taxifahrerbetrieb ablehne. Den Antrag hatte das Amtsgericht mit der Begründung abgelehnt, die beantragte Beweiserhebung sei zur Erforschung der Wahrheit nicht erforderlich (§ 77 Abs. 2 Nr. 1 OWiG). Die Rüge, die beantragte Beweiserhebung unterlassen zu haben, machte der Betroffene zum Gegenstand seiner Rechtsbeschwerde.

Das KG sah die gemäß §§ 79 Abs. 3 OWiG, 344 Abs. 2 Satz 2 StPO an das Rügevorbringen zu stellenden Anforderungen als nicht erfüllt an. Es führte aus:

„In zulässiger Form ist die Rüge fehlerhafter Ablehnung eines Beweisantrags, bei der es sich in Fällen der Ablehnung nach § 77 Abs. 2 Nr. 1 OWiG in der Sache um eine Aufklärungsrüge handelt (...), nur erhoben, wenn die Rechtsbeschwerde neben dem Beweisantrag und dem ablehnenden Gerichtsbeschluss die Tatsache, die das Gericht zu ermitteln unterlassen hat, und das Beweismittel bezeichnet, dessen sich der Tatrichter hätte bedienen sollen (...). Ferner muss bestimmt und konkret angegeben werden, welche bekannten oder erkennbaren Umstände¹³⁾ das Tatgericht zur vermissten Beweiserhebung hätten drängen müssen und welches Ergebnis von der unterbliebenen Beweisaufnahme zu erwarten gewesen wäre (...).“

Der für die vorliegende Fallkonstellation erhebliche Zusammenhang zwischen der Vortragslast des Beschwerdeführers und dem materiellen Recht ergibt sich aus dem Umstand, dass der Beschwerdeführer die entscheidungserheblichen und damit die durch das Gericht von Amts wegen aufzuklärenden Tatsachen zu benennen hat, was sich letztlich nach dem materiellen Recht bestimmt, im zu entscheidenden Fall also nach § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG. Insoweit verweist das KG auf die ständige obergerichtliche Rechtsprechung zu den Begründungsanforderungen in den Fällen der Annahme einer zum Fahrverbotswegfall berechtigenden Härte, wie sie nicht nur im Beschluss des BayObLG vom 31. Juli 2019 erneut bekräftigt worden ist.¹⁴⁾ Die unzureichende Darlegung in der Rechtsbeschwerde-Schrift begründete das KG u. a. wie folgt:

„Zwar ist anerkannt, dass die Verhängung eines Fahrverbots unter Anwendung der Regelbeispielstechnik des Bußgeldkataloges nach Maßgabe von § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG dann unangemessen sein kann, wenn der Sachverhalt zugunsten des Betroffenen so erheblich abweicht, dass er als Ausnahme zu werten ist, insbesondere 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 (...).“

¹³⁾ Vgl. dazu LR-StPO/Becker, 26. Aufl., § 244 Rn. 361 m. w. N.

¹⁴⁾ Vgl. auch OLG Koblenz, Beschl. v. 23.04.2014 – 2 SsBs 14/14, Blutalkohol Vol. 51 (2014), 353; OLG Bamberg, Beschl. v. 22.01.2009 – 2 Ss OWi 5/09, NZV 2010, 46.

Ebenso ist anerkannt, dass das dem Tatgericht insoweit eingeräumte Ermessen vom Rechtsbeschwerdegericht nur daraufhin überprüft werden kann, ob es deshalb fehlerhaft ausgeübt worden ist, weil es 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 (...). Dem trichterlichen Ermessensspielraum sind indes der Gleichbehandlung und der Rechtssicherheit wegen enge Grenzen gesetzt und die gerichtlichen Feststellungen müssen die Annahme eines Ausnahmefalles nachvollziehbar erscheinen lassen (...). 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 (...). Der Trichter ist gehalten, die Einlassung eines Betroffenen, mit der er eine unverhältnismäßige Härte geltend macht, einer kritischen Prüfung zu unterziehen (...).“

Gemessen daran beurteilte das KG das Vorbringen des Beschwerdeführers zur Aufklärungsrüge als unzureichend, da es nicht die Prüfung ermöglichte, ob sich die beantragte Beweiserhebung hätte aufdrängen müssen. Dazu wären Angaben dazu erforderlich gewesen, welche Tätigkeit der Betroffene in Betrieb des Zeugen ausübte, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Urlaubsansprüche bestanden, auf die der Betroffene zur Überbrückung des Fahrverbots hätte zurückgreifen können, ob das Arbeitsverhältnis unbefristet war, wie viele Arbeitnehmer im Betrieb des Zeugen tätig waren und in welchem zeitlichen Umfang der Betroffene selbst im Betrieb des Zeugen beschäftigt war.

2. verspäteter Beweisantrag (§ 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG) – BayObLG, Beschluss vom 11. Juni 2019 – 202 ObOWi 874/19

Auch dieser Fall betrifft den vom Betroffenen behaupteten Arbeitsplatzverlust im Fall der Verhängung eines Fahrverbots nach § 25 Abs. 2a StVG, was die praktische Bedeutung der mit der Anwendung dieser Vorschrift zusammenhängenden Rechtsfragen einmal mehr unterstreicht. In diesem Fall verteidigte sich der Betroffene, den das Amtsgericht wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer Geldbuße verurteilt und ein zweimonatiges Fahrverbot angeordnet hatte, in der Rechtsbeschwerde u. a. mit einer Verfahrensrüge. Das Amtsgericht habe, so die Beschwerdebegründung, seinen Antrag auf Vernehmung zweier Zeugen zu einem – im Falle der Verhängung eines Fahrverbots – drohenden Arbeitsplatzverlust zu Unrecht abgelehnt. Das Amtsgericht hatte die Ablehnung auf § 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG gestützt, wonach ein Beweisantrag auch abgelehnt werden kann, wenn nach der freien Würdigung des Gerichts das Beweismittel oder die zu beweisende Tatsache ohne verständigen Grund so spät vorgebracht wurde, dass die Beweiserhebung zur Aussetzung der Hauptverhandlung führen würde.

Das BayObLG nahm den Fall zum Anlass, sich der bisherigen ständige Rechtsprechung der Oberlandesgerichte zur Auslegung von § 77 Abs. 2 Satz 2 OWiG¹⁵⁾ anzuschließen. Danach hielt die Ablehnung des Antrags durch das Amtsgericht rechtlicher Nachprüfung nicht stand. Zwar habe das Amtsgericht zutreffend angenommen, dass der Betroffene die ihm obliegende Mitwirkungspflicht verletzt und seine Einwendungen gegen die Verhängung eines Fahrverbots nicht so rechtzeitig mitgeteilt habe, dass die Ladung der beiden Zeugen zur Hauptverhandlung hätte noch bewirkt werden können. Allerdings

„(...) hat das Amtsgericht in seinem Ablehnungsbeschluss nicht nachvollziehbar dargelegt, dass die Durchführung der beantragten Beweiserhebung zu einer Aussetzung der Hauptverhandlung nach § 228

¹⁵⁾ Vgl. nur OLG Hamm, Beschl. v. 08.01.2008 – 2 Ss OWi 864/17, NZV 2008, 160; v. 03.02.2015 – 1 RBs 18/15, DAR 2015, 275; KG, Beschl. v. 17.04.2018 – 122 Ss 46/18, VRS 133 (2017), 149.

StPO führen würde. Die bloße Notwendigkeit einer Unterbrechung der Hauptverhandlung im Sinne des § 229 StPO genügt insoweit nicht (...). Der Richter muss sich deshalb vor einer auf § 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG gestützten Ablehnung Gewissheit darüber verschaffen, ob die Hauptverhandlung mit der beantragten Beweiserhebung innerhalb der Frist des § 229 Abs. 1 StPO fortgeführt werden kann (...). Für die Frage, ob die beantragte Beweiserhebung zur Aussetzung der Hauptverhandlung führt, ist maßgebend, ob ein seine Aufgaben pflichtbewusst erfüllender Richter auch bei angemessener Mehrarbeit (ohne Aufhebung anderer Termine oder Vernachlässigung sonstiger Pflichten) den Fortsetzungstermin zur Durchführung der Beweisaufnahme ansetzen könnte (...).“

Da dies weder aus dem Ablehnungsbeschluss noch aus dem Hauptverhandlungsprotokoll ersichtlich sei, habe die Rüge schon deshalb Erfolg. Im Übrigen hätte sich dem Amtsgericht die begehrte Beweisaufnahme am Maßstab der Aufklärungspflicht auch aufdrängen müssen. Eine Anwendung von § 77 Abs. 2 Satz 2 OWiG komme dann ohnehin nicht in Betracht.

V. Verwaltungsrecht

1. Beamtenverhältnis auf Widerruf und verbotenes Kfz-Rennen – OVG Münster, Beschluss vom 1. Oktober 2019 – 6 B 828/19, GSZ 2020, Nr. 1, 45

Zu entscheiden war über die Entlassung eines Polizeikommissar-Anwärters (Beamter auf Widerruf) gemäß § 23 Abs. 4 BeamStG i. V. m. § 28 LBG NRW, § 13 Abs. 1 VAPPOL II Bachelor NRW. Anlass für diese Entlassung bildete folgender Sachverhalt:

Der Beamtenanwärter befuhr eine Straße innerhalb einer geschlossenen Ortschaft zeitgleich mit einem Kollegen (dieser in einem zweiten Fahrzeug) bei Dunkelheit und ohne Wahrung des erforderlichen Abstandes. Für das Fahrzeug des Kollegen wurde durch Radarmessung eine Geschwindigkeit von 107 km/h ermittelt. Die Geschwindigkeit des von dem hier betroffenen Beamtenanwärter geführten Fahrzeugs wurde nur deshalb nicht gesondert gemessen, weil dieser unmittelbar vor dem Messgerät eine Vollbremsung vollzog. Zuvor hatte eine Zeugin beide Kraftfahrzeuge auf einer Strecke von 60 m ungefähr gleich schnell fahrend gesehen. Diesen Sachverhalt, von dem das Verwaltungsgericht in I. Instanz im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes nach Aktenlage ausging,¹⁶⁾ hatte der Dienstherr des Beamtenanwärters zum Anlass genommen, diesen aus dem Beamtenverhältnis auf Widerruf wegen berechtigter Zweifel an der charakterlichen Eignung für den Polizeivollzugsdienst zu entlassen.

Wie schon das VG Köln schloss sich auch das OVG Münster im Beschwerderechtzug der Rechtsauffassung des Dienstherrn an. Die Entlassungsverfügung, so das OVG, sei auch bei der gebotenen summarischen Prüfung formell und materiell rechtmäßig. Es sei ein Ausnahmefall gegeben, der die Entlassung aus dem Beamtenverhältnis auf Widerruf vor Abschluss des Vorbereitungsdienstes rechtfertige. Der Anwärter habe offenbar ausschließlich aus Freude an der Geschwindigkeit gehandelt und sich damit in außerordentlich rücksichts- und verantwortungsloser Weise über die berechtigten Interessen anderer Verkehrsteilnehmer hinweggesetzt. Sein Verhalten sei danach Ausdruck des Versagens in einem Kernbereich des Polizeivollzugsdienstes und disqualifiziere ihn für diesen Dienst. Anhaltspunkte für ein einmaliges persönlichkeitsfremdes Fehlverhalten lägen nicht vor. Vielmehr habe sich der Anwärter, nachdem ihm die Ausübung seiner Dienstgeschäfte vorläufig verboten worden sei, mit dem betreffenden Kollegen in sein Fahrzeug gesetzt, wo sie gelacht und in die Hände sowie auf die Oberschenkel geklatscht hätten. Einsicht in das

¹⁶⁾Zu den Einzelheiten VG Köln, Beschl. v. 19.06.2019 – 19 L 1166/19 -, juris.

ernsthafte Dienstvergehen sei offenkundig nicht vorhanden; daher müsse auch in Zukunft mit Verstößen gerechnet werden.

2. Anspruch auf unentgeltliche Benutzung einer Autobahntoilette – OVG Koblenz, Beschluss vom 24. Juli 2018, NVwZ-RR 2018, 769

Diese Übersicht hat mit einem skurrilen Sachverhalt begonnen, sie soll mit der Schilderung eines ebensolchen enden.

Die Verwaltungsgerichtsbarkeit des Landes Rheinland-Pfalz hatte sich über zwei Instanzen hinweg mit der Frage zu beschäftigen, ob es einen Rechtsanspruch auf kostenfreie Toilettenbenutzung an Autobahnen gibt. Dabei ging es um folgenden Sachverhalt:¹⁷⁾

Der Kläger befuhr aus privaten und beruflichen Gründen regelmäßig bestimmte Autobahnstrecken im Land Rheinland-Pfalz. Auf den dortigen Raststätten werden Toiletten u. a. von einem privaten Konzessionär auf der Grundlage eines Rahmenvertrages nach dem sog. Sanifair-Konzept betrieben, wonach die Toilettenanlagen 24 Stunden täglich vorgehalten werden müssen. Die Frage der Entgeltlichkeit der Leistung ist in dem erwähnten Vertrag nicht ausdrücklich geregelt. Für die Toilettenbenutzung von Erwachsenen wird ein Entgelt von 70 Cent erhoben, der Benutzer erhält einen Wertbon in Höhe von 50 Cent, den er in bestimmten Geschäften einlösen kann. Der Kläger beantragte beim VG, das beklagte Land Rheinland-Pfalz zu verpflichten, ihm eine unentgeltliche Toilettenbenutzung zu gewährleisten, hilfsweise die Feststellung der Rechtswidrigkeit der Erhebung des Benutzungsentgelts in Rheinland-Pfalz, ferner hilfsweise die Entfernung der Drehkreuze in den bestehenden oder die Errichtung neuer, kostenfreier Toilettenanlagen.

Das Begehren des Klägers hatte – was kaum überrascht – im Ergebnis keinen Erfolg. Die vom VG ausführlich erörterte Frage der Zulässigkeit der Klageanträge ließ das OVG offen. Die Klage sei jedenfalls unbegründet. Der vom Kläger geltend gemachte Anspruch ergebe sich weder aus dem – in der Zwischenzeit im Übrigen wirksam gekündigten – Rahmenvertrag des beklagten Landes mit dem privaten Betreiber der Toilettenanlagen noch könne sich der Kläger auf gaststättenrechtliche Vorschriften berufen. Das OVG nimmt auch die Grundrechte als mögliche Anspruchsgrundlage in den Blick und führt in diesem Zusammenhang u. a. aus:

„Ein Anspruch des Klägers auf unentgeltliche Toilettenbenutzung könnte sich in diesem Zusammenhang allenfalls aus der Menschenwürde in Verbindung mit den Grundrechten, namentlich der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG, dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG oder dem Grundrecht auf Freizügigkeit aus Art. 11 Abs. 1 GG ergeben. Die Grundrechte sind aber in erster Linie Abwehrrechte des Einzelnen gegen den Staat. Ansprüche gegen den Staat lassen sich ihnen nur ausnahmsweise und nur unter engen Bedingungen entnehmen, nämlich allenfalls dann, wenn die begehrten Leistungen oder Maßnahmen zum Schutz des Grundrechts unbedingt erforderlich sind (...). Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor ... Denn zum einen ist das Entgelt für die Toilettenbenutzung in den Betrieben der Beigeladenen geringfügig. Es hindert – bei verständiger Würdigung – niemanden an einer Toilettennutzung, zumal sich der Kreis möglicher Betroffener auf Personen beschränkt, die über ausreichende finanzielle Mittel verfügt, um eine Autobahn zu nutzen.“

Da es auf den Rastanlagen ausreichende Möglichkeiten zur unentgeltlichen Toilettenbenutzung gebe und der Einzelne auch unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Leich-

¹⁷⁾ Der vollständige Ausgangssachverhalt ergibt sich nur aus der erstinstanzlichen Entscheidung des VG Koblenz (Urt. v. 17. 11. 2017 – 5 K 1284.KO), abgedruckt in GewArch 2018, 205 m. Anm. *Schönleitner*.

tigkeit des Verkehrs keinen Individualanspruch habe, könne die Klage mit allen Anträgen keinen Erfolg haben.

Zusammenfassung

Der Beitrag gibt einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht und behandelt den Zeitraum zwischen Mitte 2018 und Ende 2019. Neben Entscheidungen des für diese Materie zuständigen 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs werden einige ausgewählte Entscheidungen der Oberlandesgerichte dargestellt. Erstmals konnten auch Beschlüsse des wieder errichteten Bayerischen Obersten Landesgerichts Berücksichtigung finden. Neben Urteilen und Beschlüssen zum materiellen Verkehrsstrafrecht werden in dieser Übersicht Entscheidungen zum Recht der Ordnungswidrigkeiten und zum Verfahrensrecht behandelt.

Schlüsselwörter

Rechtsprechungsübersicht – Straßenverkehrsrecht – Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht – Fahrzeug als Waffe – Straßenverkehrsgefährdung – standardisiertes Messverfahren – Fahrverbot

Summary

This essay gives the annual overview of important judgements concerning german traffic law, especially those made by the German Federal Criminal Court, from summer 2018 to the end of 2019. Judgements of the refounded Supreme Regional Court of Bavaria have been taken into consideration for the first time. The judgements deal – inter alia – with endangering road users, traffic speed measurement and some aspects concerning german criminal procedure.

Keywords

judgement report – german traffic law – endangering road users – traffic speed measurement – german Code of Criminal Procedure

Anschrift des Verfassers

Vorsitzender Richter am Bundesgerichtshof
Dr. Ulrich Franke
Herrenstraße 45a
76133 Karlsruhe
E-Mail: ribgh.dr.franke@web.de

Nachruf



* 27.08.1924; † 21.09.2019

Im Gedenken an Prof. Dr. phil. Werner Winkler

Ich habe erst vor wenigen Wochen vom Tod dieser zentralen Gestalt der deutschen Verkehrspsychologie erfahren, und sofort standen mir eine Reihe von Begegnungen vor Augen, die mein berufliches Selbstverständnis stark geprägt haben. Ich habe früher, um Fachfremden seine zentrale Position und seinen Einfluss zu veranschaulichen, den Ausdruck „Papst der deutschen Verkehrspsychologie“ benutzt – aber dies war ein schiefer Vergleich – vor allem, weil Prof. Dr. WINKLER ein zentrales Element dieser Position fehlte: Er glaubte nicht an Unfehlbarkeit, vor allem nicht an seine eigene.

Ich habe ihn persönlich kennengelernt 1986 oder 1987 als Leiter des medizinisch-psychologischen Instituts des TÜV Hannover. Ich hatte damals gerade angefangen, mich auf dem Gebiet Verkehrspsychologie zu betätigen – da saß ich nun als absoluter Neuling diesem Urgestein gegenüber, der nicht mehr weit von seiner Pensionierung entfernt war.

Und ich werde nie vergessen, mit welchem echtem Interesse er nach unserem Ansatz, unseren Konzepten, Zielen und Erfahrungen fragte. Er legte seine Gesichtspunkte dar, bekräftigte in vielen Punkten, gab wichtige Hinweise und vermittelte uns das Gefühl, fachlich

auf gleichberechtigter Ebene zu diskutieren. Ich habe Prof. Dr. WINKLER damals und später kennengelernt als jemanden, der über ein unglaubliches Wissen in unserem Arbeitsbereich verfügte, der sehr schnell Zusammenhänge und Perspektiven erfasste und dabei frei von jeglicher Arroganz war. Er war offenbar tief davon überzeugt, dass die Verkehrspsychologie sich nicht abschotten dürfe, offen für neue Ideen und Personen sein solle und ernsthaft neue Ansätze überprüfen müsse.

Er hatte selbst schon Ende der 60er Jahre das Konzept der Nachschulung verkehrsauffälliger Kraftfahrer in Deutschland eingeführt und später Stück für Stück als Standardmaßnahme etabliert und empirisch abgesichert. Gleichzeitig war ihm bewusst, dass für eine Teilgruppe der als ungeeignet beurteilten Kraftfahrer Maßnahmen zur Eignungsverbesserung nötig waren, die stärker therapeutisch ausgerichtet und stärker individualisiert sein müssten als die traditionellen Modelle.

Diese Offenheit für die Weiterentwicklung eigener Modelle und Projekte durch andere und die Bereitschaft, solche Ansätze vorurteilsfrei zu diskutieren und nicht nur das Eigene als wirksam zu akzeptieren, haben mich beeindruckt. Diese Haltung hat sich offenbar auch auf sein Umfeld übertragen, denn auch nach seiner Pensionierung führten seine Nachfolger diesen Kurs der Integration neuer Ansätze weiter – so war er nicht der Vater, aber einer der Wegbereiter des Modells BUSS (Beratung und Schulung in der Sperrfrist).

Der nächste wichtige Kontakt, der mir sehr deutlich vor Augen steht, war ein Telefonat mit ihm wegen eines Klienten unserer inzwischen etablierten verkehrspsychologischen Praxis, dieser war von ihm negativ begutachtet worden mit der Empfehlung, eine neue MPU nicht vor Ablauf eines halben Jahres anzugehen. Der Therapeut in unserer Praxis war zu der Überzeugung gekommen, dass dies schon früher möglich sei, war sich aber unsicher, ob ein Gutachter aus dieser Begutachtungsstelle es überhaupt wagen könne, eine andere Einschätzung als die des Obergutachters Prof. Dr. WINKLER in ein Gutachten zu schreiben. Ich rief ihn also an und schilderte ihm unsere Befürchtung. Und abermals beeindruckte Prof. Dr. WINKLER mich, als er ohne das geringste Zögern sofort sagte: Es sei überhaupt kein Problem, wenn eine junge Kollegin aus seiner Begutachtungsstelle ein Gutachten schreibe, das nach einer Maßnahme früher zu einer positiven Prognose käme – sofern sie dies nachvollziehbar begründen könne.

Diese Bereitschaft, auch eigene Aussagen immer wieder überprüfen zu lassen, hat es mir leicht gemacht, das System der deutschen Fahreignungsbegutachtung gegen Kritik zu verteidigen und auch mir selbstbewusst und selbstkritisch zugleich einzugestehen, dass ein gewisser Prozentsatz meiner Einschätzungen über Therapieerfolge falsch ist. Diese Fähigkeit, zwischen der grundsätzlichen Güte eines Systems und der klaren Erkenntnis der Fehlbarkeit im Einzelfall zu unterscheiden, scheint mir auch für die heutige Szene ein beachtenswertes Erbe zu sein.

Als weitere Erfahrung mit seinem Stil fällt mir eine Szene auf einem Verkehrsgerichtstag ein, in der er einen Redebeitrag hielt und zwischendurch immer wieder Applaus für seine klaren und konstruktiven Ausführungen bekam. Und ich habe eine typische Geste von ihm noch deutlich vor Augen, mit der er oft versuchte, den Beifall zu beenden, um inhaltlich zum nächsten Punkt zu kommen. Die halb beschwichtigende, halb zurückweisende Geste mit beiden geöffneten Hände nach unten vorne zum Publikum hin in Verbindung mit seinem ein wenig ungeduldigen Gesichtsausdruck sagte deutlich: „Bitte lassen Sie dies und geben Sie mir lieber Zeit, inhaltlich noch einiges zu ergänzen – das ist mir viel wichtiger, als die Ovationen.“ Vergleichbare Szenen habe ich mehrfach erlebt und stets war für mich

spürbar, dass dies kein Kokettieren mit der eigenen Bescheidenheit war, sondern Ausdruck einer Geisteshaltung, die die Arbeit höher bewertete als die Person.

Ich weiß nicht, wie er als Vorgesetzter war, ich habe mich immer gewundert, wieso er mit so großer Beharrlichkeit an seinem schwedischen Farb-Test festhielt, und ich habe den leisen Verdacht, dass er auch bei seiner Tätigkeit vor Ende des zweiten Weltkrieges den Blick nur auf die Inhalte und nicht auf die Rahmenbedingungen und Verwertungen seiner Erkenntnisse richtete. Aber dies stellt nicht meine Hochachtung für seine Arbeit in Frage. Ein letztes Mal hatte ich indirekt mit seinem Pflichtgefühl zu tun, als ich viele Jahre nach ihm zum Vorsitzenden der Sektion Verkehrspsychologie gewählt war. Der neue Vorstand versuchte den Weg der Sektionsakten zu recherchieren und stellte fest, dass Prof. Dr. WINKLER diese ohne Aufhebens oder Klagen jahre- oder jahrzehntelang in seiner Garage zwischengelagert hatte.

So behalte ich ihn in Erinnerung: Als klugen, zurückhaltenden und bescheidenen Pionier und Traditionsbewahrer der deutschen Verkehrspsychologie, der die Sache immer höher schätzte als die Person. Er wird uns weiterhin fehlen.

Dipl.-Psych. Jörg-Michael Sohn, Hamburg

Aus der Forschung

Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Akzeptanz und Wirksamkeit von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern*)

– Auszug –

Kurzfassung

Eine gute Möglichkeit Trunkenheitsfahrten zu verhindern, bietet der Einsatz von Alkohol-Interlocks (alcohol ignition interlock, AII). Bisher werden diese vor allem bei bereits auffällig gewordenen Fahrern eingesetzt, so dass diese trotz Verstoß weiterhin mit dem Kraftfahrzeug mobil sein können, wenn das Fahrverbot verkürzt wird. Das Ziel dieses Projektes bestand darin, einen Überblick zum heutigen Stand der Forschung zu AII-Programmen zu erarbeiten. Hierzu sollte die aktuelle Ausgestaltung der verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten der AII-Programme weltweit erarbeitet werden, um Veränderungen der letzten Jahre zu berücksichtigen. Zusätzlich wurde untersucht, wie akzeptiert AII-Programme bei Auffälligen und in der Bevölkerung sind und wie wirksam Trunkenheitsfahrten verhindert werden können.

Zunächst wurde eine umfassende Literatursuche durchgeführt, um einen Überblick über die weltweiten AII-Programme zu erlangen. Auf Basis eines weiteren Literaturreviews konnten 20 Studien gefunden werden, die sich mit der Akzeptanz von AII beschäftigt und 62 Studien, welche die Wirksamkeit von AII untersuchten. Für die Wirksamkeit wurden dabei verschiedene Indikatoren wie z. B. Rückfälle, Unfälle oder Krankheitstage einbezogen. Anschließend wurden die relevanten Studien anhand von erarbeiteten Qualitätskriterien extrahiert.

1. Allgemeine Einführung

1.3 Forschungsfragen

Das übergeordnete Ziel dieses Projektes ist es, einen Überblick zum heutigen Stand der Forschung zu AII-Programmen zu erarbeiten. Hierbei soll sowohl auf nationale als auch internationale Arbeiten Bezug genommen werden. Neben dem Überblick über die Ausgestaltung der verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten der AII-Programme weltweit, soll sich im Rahmen der Literaturanalyse insbesondere mit zwei Fragen auseinandergesetzt werden:

- Welche Wirksamkeit für Alkohol-Interlock-Programmen lässt sich durch nationale und internationale Studien belegen?

*) Forschungsbericht Nr. 65: Literaturreview zur Akzeptanz und Wirksamkeit alkoholempfindlicher Wegfahrsperrern; bearbeitet durch: TÜV I DEKRA arge tp 21, Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr 21, Dr. Katja Schleinitz, Dipl.-Ing. Patrick Bräutigam; bei der UDV betreut von: Dr. Tina Gehlert; Herausgeber: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer; erschienen: 12/2019.

- Welche Ergebnisse lassen sich über die Akzeptanz gegenüber, und der Compliance mit Alkohol-Interlock-Programmen aus der nationalen und internationalen Literatur ableiten?

Auf Basis der Ergebnisse der Literaturanalyse sollen darüber hinaus Schlussfolgerungen für die Umsetzung eines AII-Programms gezogen werden.

Es wurde eine umfassende Literaturrecherche und -analyse durchgeführt, deren Vorgehen und Ergebnisse im Folgenden beschrieben werden. Im Fokus standen dabei vor allem neuere Untersuchungen der letzten fünf Jahre, da für die vorangegangenen Jahre bereits Metaanalysen und Literaturreviews existieren.

3. Literaturreview zur Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks

Im November und Dezember 2018 wurde eine umfangreiche Literaturrecherche durchgeführt, bei der Studien zum Thema Wirksamkeit von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern erfasst wurden. Der Fokus lag dabei besonders auf Studien ab dem Jahr 2014, da für die Zeit davor bereits Literaturzusammenfassungen vorliegen. Allerdings wurden letztlich in den vorliegenden Review auch die älteren Studien einbezogen, da die Anzahl der Studien ab 2014 gering gewesen ist. Es wurde nach den Stichwörtern „alcohol (ignition) interlock“, „alcohol (ignition) interlock effectiveness“, „recidivism“, „alcohol ignition interlock programs“, „efficacy of alcohol interlock“, „accidents alcohol interlock“ in den Datenbanken von Science Direct, Scopus, Google Scholar, Web of Science, Wiley Online Library, Taylor and Francis sowie Pub Med gesucht. Um weitere relevante Artikel zu identifizieren, wurden in den gefundenen Artikeln die Literaturangaben durchsucht. Die Suche ergab 62 Studien, die sich mit der Wirksamkeit von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern beschäftigen.

Für die gesammelten Studien wurden die relevanten Inhalte zusammengetragen:

- Bibliografische Angaben der Studien
- Stichprobenbeschreibung, Anzahl der Probanden
- Unabhängige Variablen, d. h. Versuchsgruppen
- Abhängige Variablen, d. h. Parameter, anhand derer die Wirksamkeit erfasst wurde
- Art der Studie
- Laufzeit der Studie
- Statistische Angaben zu den Ergebnissen

Von diesen Studien waren für sechs nur die Zusammenfassungen verfügbar und sechs waren Literaturreviews bzw. Metaanalysen, was zum Ausschluss der Studien führte. Ferner wurden drei Studien aufgrund von qualitativen Mängeln ausgeschlossen, sowie drei, bei denen dieselben Daten in zwei Publikationen verwendet wurden. Von diesen wurde jeweils diejenige in die Auswertung eingeschlossen, die mehr Informationen bot. Letztendlich wurden 43 Studien in die Literaturanalyse zur Wirksamkeit einbezogen.

4. Literaturreview zur Akzeptanz und Motivation zur Nutzung von Alkohol-Interlocks

Ebenso wie zur Wirksamkeit wurde im November/Dezember 2018 eine Literaturrecherche zur Akzeptanz von alkoholempfindlichen Wegfahrsperrern durchgeführt. Es konnten insgesamt 20 Studien und Berichte gefunden werden, die sich mit der Akzeptanz bzw. Motivation zur Nutzung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrere beschäftigen. Als

Stichworte wurden „acceptance alcohol (ignition) interlock“, „alcohol (ignition) interlock motivation“, „acceptance alcohol ignition interlock programs“ zur Suche in den Datenbanken von Science Direct, Scopus, Google Scholar, Web of Science, Wiley Online Library, Taylor and Francis sowie Pub Med verwendet.

Für die gefundenen Studien wurden folgende relevante Inhalte erfasst:

- Bibliografische Angaben der Studien
- Stichprobenbeschreibung, Anzahl der Probanden
- Unabhängige Variablen, d. h. Versuchsgruppen
- Abhängige Variablen, d. h. Parameter, anhand derer die Akzeptanz erfasst wurde
- Art der Studie
- Laufzeit der Studie
- Statistische Angaben zu den Ergebnissen

Von den gefundenen Studien musste eine ausgeschlossen werden, da dieselben Daten in zwei Publikationen verwendet wurden. Außerdem wurde noch eine Studie nicht einbezogen, da noch keine Ergebnisse vorlagen. Es wurde jeweils die eine der zwei Studien in die Auswertung eingeschlossen, die mehr Informationen bot. Am Ende wurden 18 Studien in die Literaturanalyse zur Akzeptanz und Motivation der Nutzung eines AIIs einbezogen.

5. Diskussion und Ausblick

5.5 Fazit

Alkohol-Interlocks sind in vielen Ländern bereits eine etablierte Maßnahme, um Trunkenheitsfahrten zu verhindern. Außerdem sollen sie dem Zweck dienen, dass auffällige Fahrer lernen, Alkoholkonsum und Fahren voneinander zu trennen. Die Akzeptanz des Einsatzes von AIIs ist sowohl in der Allgemeinbevölkerung als auch bei den Auffälligen sehr hoch. Der Nutzen für die Verkehrssicherheit wird dabei als größter Vorteil angesehen. Auch wenn die hohen Kosten für Wartung und Installation ein Hindernis darstellen, wären doch viele Auffällige bereit, diese in Kauf zu nehmen, um weiterhin mit dem Kraftfahrzeug mobil zu bleiben. Nicht selten ist sonst die berufliche Existenz bedroht. Die Ergebnisse des Literaturreviews zur Wirksamkeit von AII zeigen allerdings sehr deutlich, dass die Wirkung eines AII nur auf die Zeit der Installation und kurz danach beschränkt ist. Das AII scheint demnach nicht den erwünschten Effekt einer dauerhaften Verhaltensänderung zu haben. Diese müsste mit einer psychologischen Intervention unterstützt werden. Hierfür müssten die entsprechenden Programme entwickelt bzw. aktualisiert und umgesetzt werden. Neben der Verbesserung der bestehenden AII-Programme wird als Lösung, um Trunkenheitsfahrten generell auszuschließen, die Installation von AIIs in allen Neuwagen diskutiert. Allerdings dürfen dabei weder die monetären noch gesamtgesellschaftlichen Kosten außer Acht gelassen werden. Nichtsdestotrotz scheint die Ausstattung aller Fahrzeuge mit AII die effektivste Maßnahme, um Alkohol am Steuer zu verhindern und folglich die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Rechtsgutachten zur Implementierung von Alkohol-Interlock-Programmen in Deutschland*)

– Auszug –

Kurzfassung

Die rechtspolitische Diskussion in Deutschland wird zu diesem Thema seit zwei Jahrzehnten ohne konkrete Erfolge geführt, obwohl Alkoholfahrten – auch von Wiederholungstätern – nach wie vor ein großes Unfallrisiko im Straßenverkehr darstellen. Aktuell wird die Diskussion darüber geführt, ob zunächst ein bundesweites Pilotprojekt durchgeführt werden sollte, um auf der Grundlage empirischer Daten entscheiden zu können, auf welche Weise Alkohol-Interlock-Projekte eingeführt werden könnten.

Als Alternativen stehen prinzipiell Implementierungen im Strafrecht und im Verwaltungsrecht zur Verfügung, wobei diverse Einzelheiten noch streitig sind.

In beiden Bereichen ist bislang unstrittig, dass eine alleinige technische Lösung des Einbaus eines Alkohol-Interlocks ohne ein begleitendes verkehrspsychologisches Programm keine nachhaltige Wirkung für die Zeit nach dem Ausbau eines Alkohol-Interlocks ausüben könnte.

Im Strafrecht existiert – im Gegensatz zum Verwaltungsrecht – bislang kein Rechtsinstitut der bedingten Eignung, sodass ein solches Institut erst noch wahlweise von der Gesetzgebung oder von der Rechtsprechung entwickelt werden müsste. Einstweilen böten sich die Verkürzung der Sperrfrist oder eines Fahrverbots an, um auch im strafrechtlichen Bereich Alkohol-Interlocks zu erproben. Problematisch wäre allerdings das Kosten-Nutzen-Verhältnis, das solvente Straftäter bevorzugen würde.

Das Verwaltungsrecht, das eine bedingte Eignung kennt, stünde für Alkohol-Interlock-Programme zur Verfügung, würde jedoch eine neue gesetzliche Grundlage benötigen.

Einleitung

Nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft in Deutschland, dokumentiert u. a. durch die BAST-Studie „Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer“⁸⁾ und die Literaturstudie von Nickel/Schubert „Best Practice Alkohol-Interlock“⁹⁾ sowie einen Themenband der Zeitschrift *Blutalkohol*¹⁰⁾, handelt es sich bei atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrern dann um eine erfolversprechende Maßnahme, wenn diese durch eine verkehrspsychologische Intervention begleitet wird. Durch den Einbau der Alkohol-Interlock-Technik besteht demnach die Chance, Alkoholfahrten zu vermeiden und betroffene Fahrer langfristig bei ihrer Verhaltensänderung im Umgang mit Alkohol zu unterstützen. Die verkehrswissenschaftliche Diskussion der Thematik begann bereits im Jahr 2005 mit einem Symposium des B.A.D.S. zum Thema „Wegfahrsperrern für alkoholauffällige Kraftfahrer.“

*) Forschungsbericht Nr. 64: Rechtsgutachten zur Implementierung von Alkohol-Interlock-Programmen in Deutschland; bearbeitet durch: Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten, Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen, Dr. jur. Adolf Rebler, Maxhütte-Haidhof; bei der UDV betreut von: Dr. Tina Gehlert; Herausgeber: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer; erschienen: 01/2020.

⁸⁾ Hauser et al., Bergisch Gladbach 2014.

⁹⁾ Nickel/Schubert (Hrsg.), Kirschbaum Verlag Bonn, 2012.

¹⁰⁾ Vol. 47 (Heft 5/2010).

Ein Weg zu mehr Verkehrssicherheit?“ [Blutalkohol Vol. 42 (Heft 3/2005, Suppl. I)]. Diese Diskussion tritt seit der vergangenen Legislaturperiode rechtspolitisch auf der Stelle und benötigt neue Impulse.

In Deutschland existiert bereits eine freiwillige Nutzung dieser besonderen Wegfahrsperrungen in einem kleinen Bereich der gesetzlichen Unfallversicherung. Darüber hinaus gibt es aktuell einen seit dem Frühjahr 2016 laufenden, örtlich und sachlich sehr eng begrenzten Modellversuch der Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e. V. (AFN) in Dresden und Umgebung.¹¹⁾

Fazit

Der gesetzgeberische Reformbedarf in Sachen Implementierung von Alkohol-Interlock-Programmen steht unbestreitbar fest. Er wird auch von der Regierungskoalition der 19. Legislaturperiode und vom BMVI so gesehen.⁶¹⁾ Allerdings halten sich die Koalitionsparteien nicht an ihre getroffene Festlegung und haben bis heute keinen Entwurf für ein Artikelgesetz vorgelegt, der öffentlich diskutiert werden könnte.

Dabei könnte ein AIP [Alkohol-Interlock-Programm] problemlos im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts installiert werden, ohne dass die Eignungsproblematik im Wege stehen würde. Allerdings sollte dann die zeitliche Dauer der anstatt eines Fahrverbots auf freiwilliger Basis angebotenen Maßnahme, je nach Dauer des verhängten Fahrverbots auf einen Zeitraum von 6 – 12 Monaten festgelegt werden, um überhaupt auf den Alkoholtäter einwirken zu können.

Verankerungen im Strafrecht und im Fahrerlaubnisrecht wären theoretisch ebenfalls möglich, aber politisch nur sehr schwer zu erreichen. Die dogmatische Hürde des Konstrukts der Fahreignung bzw. Ungeeignetheit müsste dafür im strafrechtlichen Bereich überwunden werden, was auf deutliche Widerstände der Richterschaft und des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) stoßen würde. Im Verwaltungsrecht wäre die Implementierung einfacher, weil es bereits die Kategorie der bedingten Eignung gibt, die jedoch hinsichtlich der Erweiterung um ein AIP erst einmal überprüft werden müsste. Auch in diesem Bereich sind Widerstände zu erwarten.

Die Installation von Alkohol-Interlocks in allen Neufahrzeugen wäre eine vergleichsweise kostengünstige Präventionsmaßnahme, durch die alkoholbedingte Verkehrsunfälle zu einem großen Teil verhindert werden könnten.⁶²⁾ Eine solche, unter dem verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkt radikale juristische Lösung ließe sich auf der verfassungsrechtlich verankerten Grundlage der Schutzpflicht des Staates auch begründen, würde jedoch einen breiten politischen Konsens erfordern.

Sinnvoll wäre auch die vorherige Einführung eines kompletten Alkoholverbotes für das Führen von Kraftfahrzeugen nach dem konsequenten Vorbild des Alkoholverbotes für Fahranfänger gem. § 24c StVG. Weiterhin wäre es sinnvoll, nach dem Vorbild der australischen Staaten eine verpflichtende Teilnahme aller Kraftfahrzeugführer an Atemalkoholvortests im StVG zu verankern.⁶³⁾

¹¹⁾ Näher dazu Seidl/Feustel-Seidl, Alkohol-Interlock: Unterstützung für die verkehrspsychologische Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer, in: Blutalkohol Vol. 56 (Heft 1/2019), S. 1 ff.

⁶¹⁾ Bartelt/Lehrfeld, S. 105.

⁶²⁾ Für die USA vorgeschlagen und volkswirtschaftlich berechnet von Carter et al., siehe <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4386530/>.

⁶³⁾ Näher zum vielfach positiv evaluierten australischen Vorbild siehe <https://aic.gov.au/publications/tandi/tandi472>.

BAST: Sicherheitsfördernde Maßnahmen für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb*)

Die ersten Jahre der Fahrkarriere von Fahranfängern sind geprägt von einer hohen Unfallbeteiligung. Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bildete die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) eine Projektgruppe, in der Maßnahmen zur Absenkung des hohen Unfallrisikos von Fahranfängern erarbeitet werden sollten. Die von der Projektgruppe vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zukünftig dazu beitragen, dass Fahranfänger am Beginn ihrer Fahrkarriere auf der Straße sicherer unterwegs sind.

Aufgabenstellung

Das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, ist bei Fahranfängern ungleich höher als bei Verkehrsteilnehmern, die bereits über mehrjährige Fahrerfahrung verfügen. Im Auftrag des BMVI bildete die BAST deshalb 2013 eine Projektgruppe. Mit dem Fokus auf die Hochrisikophase sollte die Projektgruppe weiterführende Maßnahmen für die Phase der Höchstgefährdung – unmittelbar am Anfang des selbstständigen Fahrens – erarbeiten. Berücksichtigt werden sollten Möglichkeiten sowohl des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen als auch der Verstärkung protektiver Regelungen sowie Verfahren der edukativen Intervention.

Untersuchungsmethode

Die von der BAST einberufene „Projektgruppe Hochrisikophase Fahranfänger“ (PGHR) bestand aus Vertretern der verkehrspolitischen Fachebene von Bund und Ländern, Experten der Praxisverbände sowie externen Wissenschaftlern und den Fachreferenten der BAST. Zwischen Februar 2014 und Oktober 2018 fanden insgesamt 10 Sitzungen der Projektgruppe statt, sowie mehrere Sitzungen zweier Unterarbeitsgruppen (UAG). Die UAG Fahrpraxismaßnahmen beschäftigte sich verstärkt mit Möglichkeiten des erweiterten Fahrerfahrungsaufbaus unter risikoarmen Bedingungen. In der UAG Edukative Maßnahmen wurden fahranfängerspezifische Schulungsmaßnahmen erarbeitet. Die Projektgruppenarbeit erfolgte im Rahmen eines 2-stufigen Vorgehens. Nach der Erstellung eines groben Konzeptes erfolgte eine Ausarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass sich Fahranfänger in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Lebenssituation für verschiedene Möglichkeiten zur Förderung der sicheren Teilnahme am Verkehr nach dem Fahrerlaubniserwerb entscheiden können sollen.

Ergebnisse

Für eine zukünftige Ausrichtung des deutschen Systems der Fahranfängervorbereitung in der Phase nach der obligatorischen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung wurde ein

*) Auszug aus dem Bericht „Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb“, Abschlussbericht der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, aus „Forschung kompakt 02/20“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST); veröffentlicht in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“, Untereinheit „Mensch und Sicherheit“, Heft M 293. Einzusehen unter: <http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Optionsmodell mit 3 wesentlichen Elementen ausgearbeitet: So sollte die Probezeit von derzeit 2 auf 3 Jahre ausgedehnt werden. Durch diese zeitliche Ausdehnung sollen Fahranfänger länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren angehalten werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, durch eine freiwillige Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen die Probezeit um bis zu 12 Monate zu reduzieren. Somit ergibt sich als Untergrenze eine 2-jährige Probezeit entsprechend der derzeitigen Probezeitregelung. Als qualifizierte Maßnahmen werden sowohl Begleitetes Fahren als auch edukative Maßnahmen vorgeschlagen. Letztere werden zudem ausführlich im Rahmen zweier eigenständiger Beiträgen dargestellt, die – zusätzlich zur Projektgruppenarbeit – von den Erstellern der edukativen Maßnahmen in Auftrag gegeben wurden.

Folgerungen

Die Ergebnisse der Projektgruppenarbeit wurden den entsprechenden Gremien sowie der Verkehrsministerkonferenz vorgestellt. Die Möglichkeiten und Bedingungen der rechtlichen Umsetzung werden nun geprüft und diskutiert.

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,
Grapengießstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Dokumentation

Österreich: Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie des Bundesministeriums für Inneres (BMI) auf eine parlamentarische Anfrage zu Führerscheinabnahmen wegen Suchtgiftbeeinträchtigung*)

– Auszug –

Anfragebeantwortung des BMVIT und des BMI**)

Vorangestellte allgemeine Ausführungen des BMVIT

In der Straßenverkehrsordnung sind keine bestimmten Messmethoden oder Grenzwerte im Hinblick auf eine Suchtgiftbeeinträchtigung festgelegt. Verboten ist das Lenken eines Fahrzeuges in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand. Ob eine solche Beeinträchtigung vorliegt, ist durch einen Arzt zu beurteilen; der Proband ist verpflichtet, an der sog. „klinischen“ Untersuchung durch den Arzt mitzuwirken und – sofern der Arzt zu dem Schluss kommt, dass eine Beeinträchtigung vorliegt, die auf eine Suchtgifteinnahme schließen lässt – auch eine Blutabnahme zu dulden. Das Ergebnis der Untersuchung der Blutprobe dient der Untermauerung (bzw. allenfalls auch Widerlegung) der ärztlichen Beurteilung. Eine Harnuntersuchung ist vom Gesetz nicht vorgesehen.

1. Wie viele Führerscheinabnahmen gab es zwischen 2017-2019? (nach Jahr und Führerscheinabnahmegründen)
 - a. Konkret in Bezug auf den Konsum von cannabishaltigen Produkten?

BMVIT: Vorläufige Abnahmen von Führerscheinen werden im Führerscheinregister (FSR) nur temporär gespeichert und sind dann nicht mehr erkennbar, wenn das behördliche Verfahren fortschreitet (entweder mit einer Entziehung der Lenkberechtigung oder Wiederausfolgung des Führerscheines). Mit Datum 04.12.2019 waren 716 vorläufige Abnahmen von Führerscheinen im FSR gespeichert. Eine weitere Differenzierung nach Abnahmegründen ist im FSR nicht gespeichert.

BMI: Im Jahr 2017 wurden 15.766, im Jahr 2018 16.277 und im Jahr 2019 (1. bis inkl. 3. Quartal) 13.335 vorläufige Führerschein- und Mopedausweisabnahmen gemäß § 39 des Führerscheingesetzes (FSG) von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorgenommen. Darüber hinausgehende differenzierende Statistiken werden nicht geführt.

*) Die parlamentarische Anfrage vom 25. November 2019 erfolgte durch die Abgeordneten zum Nationalrat Gerald Loacker, Yannick Shetty, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (182/J XXVII. GP) und an den Bundesminister für Inneres (183/J XXVII. GP). Die Anfragebeantwortungen enthalten – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

**) Antwort des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Dezember 2019 (21/AB zu 182/J XXVII. GP) und des Bundesministers für Inneres vom 23. Januar 2020 (237/AB zu 183/J XXVII. GP). Beide Antworten wurden vorliegend zur Vermeidung von Wiederholungen des Fragetextes vereint.

2. Wie viele Betroffene haben gegen den Bescheid über die vorläufige Führerscheinabnahme zwischen 2017-2019 Beschwerde erhoben? (nach Jahr und Führerscheinabnahme-Gründen)
 - a. Konkret in Bezug auf den Konsum von cannabishaltigen Produkten?

BMVIT: Beschwerden gegen die Maßnahme der vorläufigen Abnahme sind keine bekannt.

BMI: Die Beantwortung dieser Fragen fällt nicht in den Vollzugsbereich des Bundesministeriums für Inneres.

3. In wie vielen der Fälle gemäß Frage 2. hatte die Beschwerde Erfolg?
 - a. Konkret in Bezug auf den Konsum von cannabishaltigen Produkten?

BMVIT: [siehe Frage 2]

BMI: [siehe Frage 2]

4. In wie vielen Fällen wurde die Fahrerlaubnis aufgrund eines negativen Laborergebnisses wieder erteilt?

BMVIT: Statistische Daten liegen dazu nicht vor.

BMI: [siehe Frage 2]

5. Hanfmesse Cultiva Oktober 2019, 161 vorläufige Führerscheinabnahmen:
 - a. Wie viele vorläufige Führerscheinabnahmen gab es im Rahmen des Einsatzes rund um die Messe? (Nach Führerscheinabnahmegründen)
 - b. Gegen wie viele dieser Führerscheinabnahmen wurde bereits Beschwerde erhoben und welchen Ausgang hatten diese Beschwerden? (nach Führerscheinabnahmegründen)
 - c. Wurden Urintests durchgeführt, auch wenn durch diese nicht festgestellt werden kann, ob eine Person akut beeinträchtigt ist?
 - d. Wie viele Beamte und Amtsärzte waren an dem Wochenende vor Ort im Einsatz?
 - e. Wie viele Beamte und Amtsärzte waren bei vergleichbaren Veranstaltungen, die sich mit Alkohol in irgendeiner Form befassen, vor Ort?

BMVIT: Die Verkehrskontrollen einschließlich der Kontrollen der Fahrtüchtigkeit werden von den lokal zuständigen Behörden angeordnet und von den Organen der Bundespolizei durchgeführt. [Es] liegen zu den angesprochenen Kontrollen rund um die Hanfmesse Cultiva im Oktober 2019 keine Informationen vor.

BMI: Es wurden 161 Führerscheine bzw. Mopedausweise von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorläufig abgenommen. Darüber hinausgehende differenzierende Statistiken werden nicht geführt.

6. Welche Schulungen erhalten Beamt_innen, um zu [allerdings im Original nicht enthalten] erkennen, ob Personen aufgrund von Cannabis-Einfluss fahruntauglich sind?
 - a. Welche Inhalte haben diese Schulungen?
 - b. Von wem werde diese durchgeführt?

BMVIT: Die Ausbildung der Polizeiorgane (Kontrollorgane) fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Inneres. [Es wird] dazu auf die Anfragebeantwortung der Anfrage 183/J durch den Herrn Bundesminister für Inneres [verwiesen].

BMI: Die Erkennung von Auffälligkeiten bei Lenkern von Fahrzeugen, welche zu einer Vermutung auf Beeinträchtigung durch Suchtgift durch die Organe der Bundespolizei im Sinne des Gesetzes führen können, wird im Zuge der polizeilichen Grundausbildung sowie der berufsbegleitenden Fortbildung geschult. Darüber hinaus steht ein E-Learning-Modul zu diesem Themenbereich zur Verfügung.

Die Schulungen der Organe der Bundespolizei umfassen die rechtlichen Rahmenbedingungen, die Erkennung von Auffälligkeiten im Fahrverhalten sowie die Symptomerkennung im Zuge der Anhaltung bzw. der Lenker- und Fahrzeugkontrolle. Für den Einsatz von Speichelvortestgeräten sieht die Straßenverkehrsordnung 1960 im § 5 Abs. 9a in Verbindung mit § 5a Abs. 3 eine besondere Ausbildung und Ermächtigung jener Organe vor, welche solche Tests durchführen dürfen. Diese Schulungen umfassen neben der Gerätekunde und den Bezug habenden Rechtsvorschriften selbst, eine Intensivierung der Kenntnisse im Bereich Symptomerkennung und Erkennung von Ausfallerscheinungen, da der Gesetzgeber im § 5 Abs. 9a Straßenverkehrsordnung vorsieht, dass die Durchführung eines Speichelvortests nur zulässig ist, wenn nicht bereits eine Vermutung auf Beeinträchtigung durch Suchtgift vorliegt.

Die polizeiliche Grundausbildung erfolgt in den Bildungszentren der Sicherheitsakademie durch hauptamtliche Lehrkräfte sowie durch ressortinterne und externe Fachexperten. Gleiches gilt für die berufsbegleitende Fortbildung. Die Schulungen der für den Einsatz von Speichelvortestgeräten besonders zu schulenden Organe werden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bundesministeriums für Inneres aus den zuständigen Fachabteilungen durchgeführt.

7. Anhand welcher Kriterien wird im Zuge von Verkehrskontrollen im Falle eines vorangegangenen Konsums von cannabis-haltigen Produkten die Fahrtauglichkeit festgestellt?
 - a. Was war der höchste gemessene Nanogrammwert THC, der zu einem Führerscheinentzug führte?
 - b. Was war der niedrigste gemessene Nanogrammwert THC, der zu einem Führerscheinentzug führte?
 - c. Was war der durchschnittlich gemessene Nanogrammwert THC, der zu einem Führerscheinentzug führte? (Mittelwert und Median)
 - d. Welche anderen Messwerte außer Nanogramm THC werden für die Beurteilung der Fahrtauglichkeit herangezogen?

BMVIT: Dazu [wird] auf die allgemeinen Ausführungen in der Einleitung [verwiesen].

BMI: [siehe Frage 2]

8. Werden im Fall des Nachweises von cannabis-haltigen Produkten bereits Grenzwerte angewandt, bevor die Führerscheinabnahme erfolgt?
 - a. Wenn ja, welche Grenzwerte konkret?

BMVIT: [siehe Frage 7]

BMI: Nein, es werden bevor die Führerscheinabnahme erfolgt, keine Grenzwerte angewandt, weil das Gesetz keine solchen Grenzwerte zur Beurteilung der Fahrtauglichkeit im Falle von vermutetem Suchtgiftkonsum vorsieht.

9. Mit welchen Messmethoden erfolgt bei Verkehrskontrollen der Nachweis von cannabis-haltigen Produkten?
 - a. Wie genau sind diese Messmethoden?
 - b. Welche durchschnittliche Abweichung muss bei diesen Messungen in Kauf genommen werden?

BMVIT: [siehe Frage 7]

BMI: Bei Verkehrskontrollen werden keine Messgeräte zum Nachweis von Konsum von Cannabis-Produkten eingesetzt. Der beweissichere Nachweis von Wirkstoffen des Cannabis in einem Serum kann nur durch die Laboruntersuchung des Blutes erfolgen.

10. Entspricht der „Standard“-Bericht in Bezug auf Führerscheinabnahmen wegen CBD-Konsums der Wahrheit?
 - a. Wenn ja, wie weisen die Behörden CBD-Konsum nach?
 - b. Wenn ja, welchen Einfluss auf die Fahrtauglichkeit hat der Wirkstoff CBD?
 - c. Wie konkret kann dabei der Konsum der (nicht-berauschenden) CBD-Produkte vom Konsum anderer Cannabis-Substanzen abgesondert werden?
 - d. Wenn abgesondert werden kann, wie viele Führerscheinabnahmen gab es zwischen 2017 und 2019 aufgrund des Konsums von CBD-Produkten?

BMVIT: Siehe Antwort zu Frage 5. Wie in der Einleitung bereits ausgeführt, ist das Lenken eines Fahrzeuges in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand verboten. Ob eine solche Beeinträchtigung vorliegt, ist durch einen Arzt zu beurteilen.

BMI: Die im Bericht des Printmediums „Der Standard“ angeführten Zahlen betreffen vorläufige Führerscheinabnahmen und Anzeigen wegen Verdachts des Lenkens eines Fahrzeuges in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand durch Organe der Bundespolizei und können bestätigt werden.

Über die Zahl der Führerscheinabnahme auf Grund des Konsums von CBD-Produkten bestehen im Bundesministerium für Inneres keine Aufzeichnungen, zumal auch nicht – wie auch in den Unterfragen a. bis c. ersichtlich – [im Original nicht enthalten] der Vollzugsbereich des Bundesministeriums für Inneres betroffen ist.

11. Gibt es Erfahrungswerte, wie viel Zeit Personen nach dem Konsum der verschiedenen cannabishaltigen Produkte abwarten müssen, damit sie bei Verkehrskontrollen nicht mehr als beeinträchtigt getestet werden?

BMVIT: [siehe Frage 10]

BMI: [siehe Frage 2]

12. Welche Schritte der Umsetzung in Bezug auf Antrag 269/UEA XXVI. GP sind bereits erfolgt?

BMVIT: Derzeit sind [...] keine legistischen Tätigkeiten in Bezug auf den genannten Entschließungsantrag im Gange. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Initiative zu den im zitierten Ministerialentwurf einer 32. StVO-Novelle enthaltenen Gesetzesänderungen in Bezug auf Suchtgiftbeeinträchtigung vom BMI ausgegangen ist und diese z. T. heftig kritisiert wurden, nicht zuletzt von Seiten medizinischer Experten.

BMI: Die Mitarbeiter der zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Inneres sind im Gespräch mit Fachexperten, um Lösungsmöglichkeiten für ein effektives Einschreiten der Organe der Bundespolizei zu finden.

13. Welche Schritte der Umsetzung in Bezug auf den genannten Antrag sind in Vorbereitung?

BMVIT: [siehe Frage 12]

BMI: Die Ergebnisse der Befassung von Experten werden von Mitarbeitern des Bundesministeriums für Inneres mit dem für die Legistik der Straßenverkehrsordnung und dem Führerscheingesetz zuständigen Ressort erörtert werden.

Anmerkung der Schriftleitung: Nach einem Bericht der österreichischen Zeitung „Der Standard“ vom 11. November 2019 fordern Experten eine Änderung der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Führerscheingesetzes, durch die konkrete Grenzwerte für Drogen, speziell für Cannabis, festgelegt werden sollen. Derzeit regelt das Gesetz, dass kein Auto lenken darf, wer sich in einem durch „Suchtgift beeinträchtigten Zustand“ befindet. Da aber nicht jeder, der Spuren von Drogen im Blut hat, auch akut high, also fahruntauglich ist, trifft die aktuelle Regelung auch Menschen, bei denen der Konsum von Cannabis bereits einige Tage vor Fahrtantritt stattfand und jene, die medizinisches Cannabis oder CBD (Cannabidiol) konsumiert haben. Der Änderungsvorschlag für die StVO und das Führerscheingesetz vom Frühjahr 2019 (Ministerialentwurf 144/ME XXVI. GP) sah u. a. vor, dass nicht nur Amtsärzte, sondern auch bestimmte Beamte Blut abnehmen dürfen und dass Suchtgift mit Suchtmitteln, also Drogen mit potenziell süchtigmachenden Medikamenten gleichgesetzt werden. Aufgrund massiver Kritik von Experten und weil zu dieser Zeit Österreichs Regierung zerbrach, hatte die Novelle keinen Erfolg. Anfang Juli 2019 wurde von Abgeordneten der Freiheitlichen Partei Österreichs (FPÖ) und der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) ein Entschließungsantrag (269/UEA XXVI. GP) eingebracht, der den Novellenvorschlag erneut thematisiert. Am 3. Juli 2019 erging folgende – mit dem Antrag wortgleiche – Entschließung des Nationalrates (99/E XXVI. GP):

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Inneres werden ersucht, die im Ministerialentwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden (144/ME), vorgeschlagenen Bestimmungen zur Sicherstellung eines effektiven Einschreitens gegen Lenkerinnen und Lenker, die sich auf Grund von verbotenen Suchtgiftkonsum in einem fahruntauglichen Zustand befinden, im Sinne der in der Begründung erläuterten Präzisierung unter Einbeziehung von Experten (z. B. Österreichische Ärztekammer) weiterzuentwickeln und dem Nationalrat als Regierungsvorlage zu übermitteln.“

Der Nationalrat ist neben dem Bundesrat eine von zwei Kammern des österreichischen Parlaments, die gemeinsam für die Gesetzgebung des Bundes zuständig sind.

Zur Information

58. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2020 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

Auch der 58. Verkehrsgerichtstag (VGT) 2020 fand mit rund 1.900 Teilnehmern in der Harzstadt Goslar statt. Seit mehr als 50 Jahren Tradition, war der Veranstaltungsort in diesem Jahr nicht selbstverständlich. Denn nach der seit dem Jahr 2017 immer wieder geführten Diskussion um eine eventuelle Verlegung der Veranstaltung in die Messestadt Leipzig, wurde 2019 für eine endgültige Entscheidungsfindung unter den Teilnehmern des VGT eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts „forsa“ durchgeführt. Die Online-Befragung erfolgte unter allen Teilnehmern des VGT 2019, die zuvor im Rahmen ihrer Anmeldung zur Veranstaltung ihre Zustimmung dazu gegeben hatten. Von den 790 Teilnehmenden votierte mit 84 % eine deutliche Mehrheit für einen Verbleib in Goslar. Der Vorstand des VGT hat in seiner Sitzung vom 26. August 2019 daraufhin entschieden, dass die Harzstadt auch in den nächsten Jahren Tagungsort bleiben wird.

Die *Eröffnungsansprache* wurde von Prof. Dr. ANSGAR STAUDINGER, Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, gehalten. Er thematisierte in seiner Rede das in letzter Zeit lebhaft diskutierte allgemeine Tempolimit auf deutschen Autobahnen und forderte u. a. die Bundesregierung auf, eine umfassende wissenschaftliche Studie zu diesem Thema zu erstellen. Sollte die Studie zu dem Ergebnis kommen, dass es durch ein Tempolimit von 130 km/h zu einem Gewinn an Verkehrssicherheit und zu einer Verbesserung des Umweltschutzes kommt, sei er bereit, das Tempolimit mitzutragen.

Dr. OLIVER JUNK, Oberbürgermeister der Stadt Goslar, hielt traditionsgemäß die *Begrüßungsansprache* und dankte darin allen Mitgliedern und Freunden des VGT dafür, dass diese mit so überragender Mehrheit für einen Verbleib der Tagung in der Harzstadt Goslar gestimmt hatten. In diesem Zusammenhang versicherte er, dass auch zukünftig alle Anstrengungen unternommen werden, um eine bestmögliche Organisation des VGT zu gewährleisten, wies aber auch auf Probleme wie die schlechte Bahn- und Autobahnanbindung als Standortnachteil hin.

„*Verkehrspolitik im 21. Jahrhundert*“ lautete der *Plenarvortrag* von CEM ÖZDEMİR, MdB Vorsitzender des Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages. Er forderte darin u. a. die serienmäßige Ausstattung neu zugelassener Lkw mit sog. Abbiegeassistenten. Nach seiner Auffassung sei diese Technik ein geeignetes Mittel, um Unfälle zu vermeiden. Er begrüßte daher auch, dass die Sicherheitssysteme EU-weit für alle neuen Lkw ab dem Jahr 2022 zur Pflicht würden. ÖZDEMİR skizzierte in seinem Vortrag zudem eine Reform der Straßenverkehrsordnung, die bisher auf das Transportmittel Pkw ausgelegt sei. Es müsse klar sein, dass für ein Nebeneinander von Lkw, Pkw, Fahrrädern, E-Scootern und Fußgängern mehr Platz benötigt werde. Im Durchschnitt sterbe jeden Tag ein Radfahrer auf deutschen Straßen. Es dürfe in Zukunft aber „weder Kunststück noch Mutprobe sein, auf ein Fahrrad zu steigen“. Deshalb müsse den Kommunen das Recht

ingeräumt werden, selbstständig sog. Verkehrssicherheitszonen einzurichten, in denen nur entsprechend ausgerüstete Kraftfahrzeuge fahren dürfen. ÖZDEMİR warb dafür, aus dem bisherigen „Autoland“ Deutschland auch ein „Fahrradland“ zu machen.

Nach dem Plenarvortrag begannen die acht Arbeitskreise (AK) zu tagen. Der *AK I* unter Leitung von Prof. Dr. DIRK LOOSCHELDERS, Universität Düsseldorf, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Internationales Privatrecht und Rechtsvergleichung, beschäftigte sich mit der grenzüberschreitenden Unfallregulierung in der Europäischen Union (EU). Dazu sollten von den Referenten die noch bestehenden Probleme aufgezeigt und Lösungsvorschläge vorgestellt werden. Seit 2017 können Geschädigte nach einem Verkehrsunfall im EU-Ausland Schadensersatzansprüche gegen den ausländischen Versicherer vor dem Gericht ihres Wohnsitzes erheben. Die Erstattung des entstandenen Schadens richtet sich dabei jedoch nach den in dem EU-Ausland geltenden Gesetzen. Der reibungslosen Abwicklung von Schadensfällen werden durch die in den europäischen Ländern unterschiedlichen Regulierungssysteme, Schwierigkeiten bei der Informationsbeschaffung sowie differierende Beweis- und Verjährungsregeln Grenzen gesetzt. Der AK kam nach der anschließenden Diskussion zu der Feststellung, dass sich die im Interesse der Geschädigten geschaffenen europäischen Regulierungssysteme für internationale Verkehrsunfälle grundsätzlich bewährt haben. Es bestehe aber auch noch Verbesserungsbedarf, u. a. sollten der Zugang zu Informationen über das Schadensrecht in den EU-Mitgliedstaaten verbessert und die unmittelbare Beweisaufnahme durch das Prozessgericht im Ausland erleichtert werden. Auch forderte der AK angesichts der in einigen Mitgliedstaaten bestehenden kurzen Verjährungsfristen für Schadensersatzansprüche, dass bei der Überarbeitung der EU-Kraftfahrzeughaftpflichtrichtlinie für die Verjährung des Direktanspruchs eine Mindestfrist von drei oder vier Jahren vorgeschrieben werden sollte.

Thema des *AK II* war die Frage, ob die rechtlich zulässige fiktive Abrechnung von Sachschäden eines Verkehrsunfalls ein überholtes Modell sei und inwieweit bei einer Änderung hin zur konkreten Abrechnung gesetzlicher Änderungsbedarf bestünde? Geleitet wurde dieser AK von HANS-PETER FREYMAN, Präsident des Landgerichts Saarbrücken. Die Referenten stellten dazu die Handhabung des fiktiven Schadensersatzes in der Praxis dar und gingen auf die Auswirkungen von dessen Abschaffung ein. Einerseits sollte aus Sicht der anwaltlichen Praxis die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung bestehen bleiben, denn u. a. werde dadurch insbesondere im Fall eines Mitverschuldens dem Geschädigten oft zumindest die Möglichkeit verschafft, die Wiederherstellung der Fahrfähigkeit des Fahrzeugs zu bewirken, ohne sich zu verschulden. Demgegenüber wurde das Nebeneinander einer speziellen Rechtslage im Werkvertragsrecht und einer anderen im Unfallrecht mit der Einheit des allgemeinen Schadensrechts für nicht vereinbar gehalten. Kein gesetzlicher Änderungsbedarf, wohl aber Spielraum für sinnvolle Anpassungen wird hingegen von der Regulierungspraxis gesehen. Im Ergebnis der Diskussion kam der AK u. a. zu der Empfehlung, die Möglichkeit der fiktiven Abrechnung von Sachschäden beizubehalten. Empfohlen wird zudem, dass die Rechtsprechung auch weiterhin Fehlentwicklungen und Missbrauchsanreize im Zusammenhang mit der fiktiven Sachschadensabrechnung bei Verkehrsunfällen entgegenwirken sollte. Einer Änderung der gesetzlichen Grundlage bedürfe es insoweit aber nicht.

Zu der von der Öffentlichkeit am meisten wahrgenommenen Thematik „*Aggressivität im Straßenverkehr*“ wurde im *AK III* unter Leitung von BIRGIT HEB, Leitende Oberstaatsanwältin, Staatsanwaltschaft Kiel, referiert und diskutiert. Hierzu gingen die Teilnehmer

der Frage nach, ob die Aggressivität auf der Straße tatsächlich zunimmt und erörtern in diesem Zusammenhang auch psychologische, juristische und infrastrukturelle Ansätze zur Förderung eines entspannten Verkehrsklimas. Aufgrund fehlender geeigneter objektiver Indikatoren konnte die in der Wahrnehmung von Verkehrsteilnehmern verankerte Zunahme von Aggressionen im Straßenverkehr bislang nicht bestätigt werden. Daher wird für ein sich fortsetzendes Monitoring durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf die subjektiven Angaben von Befragten zurückgegriffen. Aus dem Ergebnis des Monitorings sollen dann Maßnahmen abgeleitet werden. Durch die Referenten wurde ein weiterer Fokus auf die Präventionsarbeit gelenkt und auch die Heraufstufung des Verbots von Kraftfahrzeugrennen zu einer Straftat kritisch betrachtet. Der AK kam abschließend dann auch zu der Empfehlung, u. a. dem Thema Aggressivität im Straßenverkehr in den Lehrplänen aller Schulformen im Rahmen einer kontinuierlichen schulischen Verkehrserziehung ein deutlich höheres Gewicht beizumessen. Geeignete präventive Programme sowie Interventionsmaßnahmen für auffällige, aggressive Verkehrsteilnehmer sollen umgesetzt, weiterentwickelt und evaluiert werden. Gefordert wird auch die Einführung eines eigenen, punktbewehrten Bußgeldtatbestandes für „aggressive Posen im Straßenverkehr“. Zudem soll, sofern bei einer Straftat, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, Anhaltspunkte für hohes Aggressionspotenzial der beschuldigten Person vorliegen, durch die Fahrerlaubnisbehörde die Kraftfahreignung mittels MPU überprüft werden.

AK IV „Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens“, geleitet von Dr. MATTHIAS QUARCH, Vorsitzender Richter am Landgericht Aachen, beschäftigte sich mit Fragen des Akteneinsichtsrechts, des Zwischenverfahrens und der Verjährung im Bußgeldverfahren. In diesem Zusammenhang sollte u. a. geklärt werden, ob zur Entlastung der Staatsanwaltschaften auf das sog. Zwischenverfahren verzichtet werden kann und ob bei Tempo- oder Abstandsverstößen die zur Fahrerermittlung vorgesehene Verjährungsfrist von drei Monaten noch ausreichend ist? Auch technische Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung bzw. die Einrichtung von Schwerpunktgerichten wurde thematisiert. Im Anschluss an die Referate diskutierten die Teilnehmer die aufgeworfenen Fragen und kamen mit überwältigender Mehrheit zu der Empfehlung, die Anforderungen an das standardisierte Messverfahren sowie das umfassende Einsichtsrecht in alle Daten und Messunterlagen zu kodifizieren. Zudem empfiehlt der AK, die obligatorische Beteiligung der Staatsanwaltschaft im Zwischenverfahren abzuschaffen und Schwerpunktgerichte für Sonderbereiche wie z. B. das Gefahrgutrecht einzurichten. Auch sollte nach erfolgreicher Absolvierung einer verkehrstherapeutischen Nachschulung von einem Fahrverbot ganz oder teilweise abgesehen werden können.

Im *AK V* wurde unter Leitung von Prof. STEFAN STRICK, Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, zu den Elektrokleinstfahrzeugen getagt. Dabei beschäftigten sich die Teilnehmer u. a. mit der Verkehrssicherheit dieser Fahrzeuge und im Ausland bereits gewonnenen Erfahrungen sowie der Frage, inwieweit für das Inland ein gesetzgeberischer Änderungsbedarf besteht und welche Lösungsansätze sich dafür anbieten. Sowohl in den Referaten als auch in der Empfehlung des AK wurde festgestellt, dass den Nutzern von Elektrokleinstfahrzeugen die geltenden Regelungen oftmals zu wenig bekannt sind bzw. von diesen nicht genug beachtet werden. Das sei insbesondere bei den geltenden Promillegrenzen der Fall, weshalb sich der AK nachdrücklich für mehr Öffentlichkeitsarbeit – vor allem durch Information und Aufklärung – einsetzt. Weitere Empfehlungen bestehen u. a. darin, die erforderliche Infrastruktur auszubauen, die im Ste-

hen gefahrenen Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern auszurüsten und für mehr Verkehrssicherheit Verkehrsverstöße effektiv zu verfolgen. Mehrheitlich setzt sich der AK für die Einführung einer Prüfbescheinigung für Elektrokleinstfahrzeuge ein und rät zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der Legalisierung weiterer dieser Fahrzeuge ab. Empfohlen wird zudem eine weitere Beobachtung unter Berücksichtigung der Erfahrungen im Ausland.

RUPERT SCHUBERT, Regierungsdirektor, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg, leitete den AK VI „*Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz*“. Besonders thematisiert wurden die seit Jahren steigende Durchfallquote bei der Führerscheinprüfung und die Tatsache, dass junge Fahranfänger durch riskantes Fahrverhalten und eine überdurchschnittliche Beteiligung an Verkehrsunfällen eine Hochrisikogruppe darstellen. Ziel der Arbeit des AK war es, Ursachen dafür zu ermitteln und Abhilfemöglichkeiten aufzuzeigen. So stellten sich die Teilnehmer u. a. die Frage, ob die bisherigen Maßnahmen wie z. B. der Führerschein auf Probe und das Begleitete Fahren ab 17 wirksame und ausreichende Maßnahmen darstellen. Auf Empfehlung des 51. VGT im Jahr 2013 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ eingerichtet [siehe dazu den entsprechenden Beitrag in diesem Heft] und deren Ergebnisse in einem der Referate vorgestellt. Ein gemeinsamer Vorschlag der Projektgruppenmitglieder für die zukünftige Ausrichtung des deutschen Systems der Fahranfängervorbereitung in der Hochrisikophase ist das sog. Optionsmodell. Dazu gehören eine generelle Probezeitverlängerung auf drei Jahre und Probezeitverkürzungen auf bis zu zwei Jahre durch eine freiwillige Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen wie Begleitetes Fahren und/oder Schulungsmaßnahmen. In seiner Empfehlung begrüßt der AK mit überragender Mehrheit dieses Optionsmodell, welches auch für volljährige Fahranfänger geöffnet werden sollte. Zudem befürwortet eine große Mehrheit der Teilnehmer Vereinfachungen der Begleitregelungen und hält eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung für unabdingbar, ohne dabei die qualitativen Anforderungen abzusenken.

Zur „Hochrisikogruppe Fahranfänger“ äußerte sich im Zusammenhang mit dem VGT auch SIEGFRIED BROCKMANN, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nach seiner Auffassung sei die Fahrausbildung selbst auf einem guten Stand, sollte aber durch weitere Maßnahmen wie etwa eine längere Probezeit ergänzt werden. Diese Verlängerung würde zugleich der Tatsache Rechnung tragen, dass auch Fahrer im Alter von 21 bis 24 Jahren ein statistisch höheres Unfallrisiko aufweisen als Fahrer ab 25 Jahren. BROCKMANN hält deshalb zudem eine Ausweitung der Null-Promille-Grenze auf diese Altersgruppe für sinnvoll.

Thema des AK VII unter Leitung von Prof. Dr. CHRISTIAN ARMBRÜSTER, Freie Universität Berlin, war die „*Entschädigung von Opfern nach terroristischen Anschlägen*“. Im Fokus der Referate und sich anschließenden Diskussion standen dabei die Differenzierung zwischen Opfern von terroristischen Anschlägen und anderen Straftaten sowie die sich daraus ergebende Frage, ob diese noch geboten ist. Ebenso wurde erörtert, ob ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf bestünde, um den Opfern schneller und zielgerichteter helfen zu können. In den Referaten wurde dazu ein Überblick über die bestehenden und künftigen finanziellen und praktischen Hilfen gegeben. Im Ergebnis kam der AK mit überwältigender Mehrheit u. a. zu der Empfehlung, dass Terroropfer unabhängig vom Tatmittel die gleichen Ansprüche haben sollten. Zur Rechtssicherheit und Vermeidung langwieriger Auseinan-

dersetzungen wird zudem empfohlen, die Kongruenz der zivil- und öffentlich-rechtlichen Ansprüche von Terroropfern verbindlich festzulegen. Alle Bundesländer sollten zügig zentrale Strukturen zum Opferschutz schaffen und ein Fachanwalt für Personenschadensrecht eingeführt werden.

Traditionsgemäß beschäftigte sich der von Prof. Dr. h. c. PETER EHLERS geleitete AK VIII mit einem Themabereich aus der Schifffahrt. In diesem Jahr standen die Sicherheit und Passagierrechte auf Kreuzfahrten auf der Agenda. Insbesondere der Boom der Kreuzfahrt-Touristik und die immer größer werdenden Schiffe sowie die Frage, inwieweit die Sicherheit der Passagiere, die Wahrung ihrer Rechte und das Notfallmanagement mit dieser Entwicklung mithalten können, wurden diskutiert. In der daraus resultierenden Empfehlung fordert der AK u. a. die Überprüfung von internationalen Vorschriften für Rettungskapazitäten, die Förderung der Anwendung von technischen Sicherheitsinnovationen auf internationaler Ebene durch zielorientierte Vorschriften sowie ein enges Zusammenwirken aller Beteiligten auf privater und staatlicher Seite bei Havarien, z. B. durch ein gemeinsames Notfallmanagement und ein Fachkonzept zur Rettung von eingeschlossenen Personen auf gesunkenen Schiffen.

Beendet wurde der VGT traditionsgemäß durch das Streitgespräch, in diesem Jahr zum Thema „*Die knappe Ressource Parkraum – Kampf bis auf Blut?*“, erstmalig moderiert von JULIA SCHERF, Richterin am Amtsgericht, TV-Moderatorin und das Schlusswort von Prof. Dr. ANSGAR STRAUDINGER, Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT).

Die in diesem Beitrag nur auszugsweise dargestellten Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise sind vollständig einsehbar unter:

https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/VGT_58_Empfehlung.pdf

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow, Neißemünde

European Transport Safety Council (ETSC) informed:

Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe^{*})

Executive Summary

25,150 people were killed in the European Union as a consequence of road collisions in 2018.¹⁾ Driving under the influence of alcohol is one of the four main killers on the road, alongside speeding, non-use of seatbelts and driver distraction.

Around 2,654 people were recorded killed in alcohol-related collisions in police records in 2018 in 23 EU countries, compared to 3,544 in 2010. However, these two figures are likely to be lower than the true figures due to a high level of underreporting of road deaths attributed to alcohol and data collection limitations.²⁾

Recorded road deaths attributed to alcohol were cut by 25 % between 2010 and 2018 in the EU23, while other road deaths went down by 20 % over the same period.

In 15 countries, progress in reducing alcohol-related road deaths has been faster than overall reductions in other road deaths.

Estimates of the number of road deaths attributed to alcohol are not available in Italy, Malta, and the Netherlands, leaving those countries with no indicator for the effectiveness of their drink-driving policy measures.

Enforcement is essential for giving drivers the feeling that there is a significant risk of being caught and punished when drinking and driving. Understanding road user perceptions on the risk of being subjected to drink-driving enforcement is crucial to evaluating the effectiveness of police efforts.

On average, in 2018, 22.5 % of European respondents thought that, on a typical journey, they would be likely to be checked for drink-driving by the police (compared to 18 % in 2015). Even though driver perception on the likelihood to be tested for alcohol has increased since 2015, the scale of enforcement activities in the EU remains largely insufficient.

There is a widespread consensus that the actual number of alcohol-related road deaths in many countries is higher than the officially-reported numbers. The European Commission estimates that the actual number of alcohol-related road deaths in the EU is up to 25 % of all road deaths.³⁾ Yet based on official data reported by EU Member States, the proportion of alcohol-related deaths in the EU is around 14 % of all road deaths.

^{*}) Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe, Authors: Priscilla le Lièvre, Dovile Adminaitė, Graziella Jost, Francesca Podda, European Transport Safety Council, December 2019. This report is published as part of the SMART project, which receives financial support from The Brewers of Europe.

¹⁾ European Commission (2019), Road Safety 2018, How is your country doing?, <http://bit.ly/2qyOfbc>

²⁾ ETSC (2018), An Overview of Road Death Data Collection in the EU, PIN Flash report 35, <http://bit.ly/33vUIAV>

³⁾ ECORYS, COWY (2014), Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, <https://goo.gl/hMh4To>

There are differences in national definitions of road deaths attributed to alcohol. The European project SafetyNet recommended using the following definition: “any death occurring as a result of a road accident in which any active participant was found with a blood alcohol level above the legal limit”. Under such a definition, a cyclist killed by an impaired driver over the legal BAC limit, or a pedestrian killed by a cyclist over the legal BAC limit should be considered an alcohol-related road death. Traditionally, in many countries, only deaths of impaired drivers, or deaths of victims of impaired drivers were considered alcohol-related road deaths, or even only victims of collisions police suspected to be due to drink-driving.

Austria, Cyprus, Germany, Denmark, France, Croatia, Poland, Portugal, Switzerland and Israel can provide data according to the SafetyNet recommended definition. However, the legal blood alcohol concentration (BAC) limits are not the same in all these countries for all road users, or a category of them. For instance, a pedestrian killed by a driver with 0.3 g/l will be considered a drink-driving death in Poland where the BAC is 0.2 g/l for all drivers, but not in France where the legal BAC is 0.5 g/l. Correction factors have to be developed to make possible meaningful comparisons that consider differences in legal BAC limits.⁴⁾

Furthermore, there are indications that not all “active” road users involved in a road collision that resulted in death or serious injury are systematically tested for alcohol, even if the country has officially adopted the SafetyNet definition.

Nine countries have introduced a standard BAC limit of 0.2 g/l and below for all drivers: Czech Republic, Hungary, Romania, Slovakia, Estonia, Poland, Sweden, Norway, and Serbia. 17 countries with a standard BAC limit of 0.5 g/l have introduced lower limits for novice and professional drivers.

All PIN countries, except Germany, Malta and Great Britain, allow for random targeted roadside alcohol breath testing. Random targeted roadside tests means that every passing driver or rider has the same probability of being selected for a drink-driving test.

A study commissioned by the European Commission’s DG MOVE and published in 2014 concluded that alcohol interlocks can offer an effective and cost-beneficial improvement to road safety in Europe, particularly for repeat offenders and commercial vehicles.⁵⁾

Alcohol interlock programmes give offenders who would normally lose their driving licence a possibility to continue driving, as long as they are sober. The ignition interlock device makes sure that drivers can only start the engine after having completed a breath test that has indicated that they are sober. At the same time the device can collect information that can be used to monitor drink-driving behaviour.

Studies have repeatedly shown that alcohol interlock programmes, combined with rehabilitation programmes, cut reoffending rates both during and after the driver has been required to install the device in their vehicle.

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France and Sweden are among the countries that offer alcohol interlock offender programmes.

⁴⁾ Vissers L. et al. ITF-OECD IRTAD (2018), Alcohol-related road casualties in official crash statistics, <https://goo.gl/Ur6ubV>

⁵⁾ ECORYS (2014), Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices <https://goo.gl/U8kBvU>

Norway, France and Finland have legislated the use of alcohol interlocks for some categories of professional drivers.

The effects of drink-driving publicity campaigns is hard to measure but can be increased when studies are conducted on how to address the target group, and when public campaigns are supported by other measures such as enforcement and long-term education.

Key recommendations to member states

- Improve data collection of alcohol-related road deaths, mandate systematic testing of all road users involved in a collision with injury.
- Consider adopting a zero tolerance level (i. e. a maximum BAC of 0.2 g/l) for all road users.
- Intensify enforcement by setting annual targets for the number of police roadside alcohol checks. Couple enforcement with publicity activities.
- Develop use of alcohol interlocks as part of rehabilitation programmes for first time high-level and recidivist offenders.
- Mandate the use of alcohol interlocks for professional drivers.
- Organise regular nationwide campaigns to raise the public's understanding of how dangerous mixing alcohol and using the roads is.

Key recommendations to EU institutions

- Propose a directive on drink-driving, setting a zero-tolerance level for all drivers.
- Develop best practice guidelines on drink-driving enforcement and sanctions.
- Ensure the timely adoption of the implementing legislation on alcohol interlock installation facilitation for motor vehicles.
- Mandate the use of alcohol interlocks, for recidivist offenders and professional drivers.
- Revise the EU Directive on driving licences.

Drink Driving Monitor^{*)}

– Auszug –

Dutch study confirms effectiveness of alcohol interlock programmes

The Dutch alcohol interlock programme was twice as effective as other sanctions at reducing recidivism, and the effects continued after participation in the scheme, according to new research by the Dutch Ministry of Justice research centre (WODC)¹⁾.

^{*)} European Transport Safety Council, ETSC, Drink Driving Monitor, Winter 2020.

¹⁾ WODC study (Dutch) – <https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/1769i-recidivemeting-educatieve-maatregelen-verkeersgedrag-2018.aspx>
Summary (English) – https://www.wodc.nl/binaries/Cahier%202019-20_Summary_tcm28-420585.pdf

According to the researchers, 4 % of those who followed the programme were re-convicted of a drink-driving offence within two years, compared to 8 % for a control group who faced other sanctions.

An education programme for drink-driving offenders had a recidivism rate of 7 %, compared to 9 % for a control group.

The Dutch alcohol interlock rehabilitation scheme ran from 2011 to 2015, but was suspended by the Dutch Council of State for legal reasons.

The government announced tougher penalties for drink-driving last year, but road safety researchers at the Dutch Foundation for Road Safety Research (SWOV) said these were unlikely to solve the problem. SWOV recommended higher levels of enforcement and the return of the alcohol interlock.

Lithuania launches alcohol interlock programme

The Lithuanian Ministry of Transport has launched an alcohol interlock programme as a pathway to a shorter driving ban for high-level drink-driving offenders. From 1 January, convicted drink-drivers who have lost their driving license will, after a set period of time, be able to apply for their license to be reinstated with provision that they only drive a vehicle fitted with an alcohol interlock.

“I hope that the introduction of the alcohol interlock system will reduce the number of repeat offences of those who drink and drive, and that these people will not, therefore, lose their job driving. Alcohol interlocks will allow someone with a job related to driving to regain their driving license and return to work” said JAROSLAV NARKEVICIUS, Minister of Transport and Communications.

Vehicles with alcohol interlocks have been in operation in Lithuania for some time. More than 80 new school buses equipped with the devices have been handed over to municipalities since 2016.

In Vilnius and Kaunas passengers are transported by shuttle buses equipped with alcohol interlocks and some freight and passenger companies have voluntarily installed the devices on their vehicles.

Drug driving now nearly as common as drink-driving in Ireland

The Irish Road Safety Authority (RSA) says new figures show that drug driving is a major problem on Ireland’s roads. Cannabis is now not far behind alcohol in blood and urine samples examined by the Irish Medical Bureau of Road Safety (MBRS), according to the RSA.

According to the new data, 68 % of drivers with a positive roadside drug test, between April 2017 and July 2019, had a positive test for cannabis. Cocaine follows closely behind as the main illicit drug detected after cannabis, with 37 % of samples tested being positive for cocaine.

Minister for Transport, Tourism and Sport, Mr. SHANE ROSS said: “Driving under the influence of drugs has been a statutory offence since 1961 but it wasn’t until 2017, with the introduction of Preliminary Drug Testing, that we had a drug testing device capable of testing for the presence of drugs in drivers at the roadside and in the Garda station. It’s clear that its introduction has resulted in an increase in drug driving detections, but the results ... show that a continued enforcement and education effort is required to tackle this killer behaviour.”

MOYAGH MURDOCK, Chief Executive of the RSA said: “Drug driving is a major problem on our roads. We will continue to educate drivers on the dangers of driving under the influence of drugs and work closely with the Gardai to support their enforcement activity. But we will do more to examine the factors around drug driving and examine international best practice to find interventions that can be applied here to tackle drug driving.”

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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

Österreich: Fahren unter Medikamenteneinfluss im Vergleich zu anderen europäischen Ländern

Österreicher fahren – verglichen mit anderen europäischen Ländern – besonders häufig unter Medikamenteneinfluss. Auch die Akzeptanz von Fahren unter Medikamenteneinfluss ist überdurchschnittlich hoch. Das geht aus den Ergebnissen der internationalen ESRA-Erhebung 2018, die gemeinsam mit dem österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) durchgeführt wurde, hervor. Dabei wurden 35.000 Verkehrsteilnehmer – darunter 2.000 Österreicher – zu ihren Verhaltensweisen im Straßenverkehr befragt. Jeder fünfte österreichische Autolenker gab an, innerhalb der letzten 30 Tage nach der Einnahme eines Medikaments mit Warnsymbol mit dem Auto gefahren zu sein. Im europaweiten Durchschnitt waren es nur 15 Prozent der befragten Autolenker.

Es liegt in der Selbstverantwortung des Lenkers, sich im Beipackzettel oder alternativ bei einem Arzt oder Apotheker über die Fahrtüchtigkeit zu informieren. Unkenntnis über die Wirkung eines Arzneimittels schützt nicht vor möglichen Rechtsfolgen. Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können, sind mit dem Warnhinweis „Achtung: Dieses Arzneimittel kann die Reaktionsfähigkeit und Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigen“ sowie mit einem Gefahrenzeichen gekennzeichnet.

„Grundsätzlich gilt: Ein Fahrzeug darf nur lenken, wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag. Dies gilt für Lenker aller Fahrzeuge, d. h. auch für Radfahrer“, erklärt Dr. ARMIN KALTENEGGER, Leiter des Bereichs Recht & Normen im KFV. Der Nachweis des Zusammenhangs zwischen der Arzneimittelaufnahme und der Fahrtüchtigkeit ist schwierig und erfolgt in der Regel durch polizeiärztliche Begutachtung bei verkehrsauffälligen Lenkern ohne Nachweis von Alkohol. Stellt die Exekutive eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit in Folge einer Medikamenteneinnahme (ohne Suchtgift) fest, so ist mit einer Verwaltungsstrafe in der Höhe von bis zu 726 Euro zu rechnen. Darüber hinaus kann die Exekutive die Weiterfahrt verhindern. Weitere mögliche Maßnahmen sind die vorläufige Abnahme des Führerscheins, die Überprüfung der gesundheitlichen Eignung für das Lenken eines Kfz und die Einziehung oder Einschränkung der Lenkberechtigung. Bei einem Unfall kann zudem (Mit-)Verschulden aufgrund von Medikamentenbeeinträchtigung festgestellt werden.

(Aus einer Presseinformation des österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit, KFV, vom 30. Januar 2020)

Schweiz: Durchführung von Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken

Der Bundesrat hat die Botschaft zu Pilotversuchen mit Cannabis an das Parlament überwiesen. Die Vorlage schafft die Voraussetzungen für die Durchführung von befristeten und streng reglementierten wissenschaftlichen Studien über den Cannabiskonsum zu Genusszwecken.

Trotz Verbot konsumieren in der Schweiz rund 200.000 Menschen regelmäßig Cannabis mit mehr als 1 % THC-Gehalt zu Genusszwecken. Diese Situation wirft mehrere Probleme auf: Sie lässt einen bedeutenden Schwarzmarkt florieren, die Produktequalität unterliegt keiner Kontrolle, die Repressionskosten sind hoch, und es ist schwierig, die Konsumentinnen und Konsumenten mit Präventionsmaßnahmen zu erreichen. Ohne das allgemeine Cannabisverbot in Frage zu stellen, müssen alternative Regulierungsmodelle unter Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten getestet werden können. Der Artikel zu den Pilotversuchen [im Betäubungsmittelgesetz] sieht vor, dass die Gemeinden wissenschaftliche Studien durchführen können. Damit sollen die Vor- und Nachteile alternativer Regulierungsformen (z. B. regulierter Verkauf in Apotheken) ermittelt werden. In der Vernehmlassung hat sich die Mehrheit der Kantone und der politischen Parteien für das Prinzip der Pilotversuche ausgesprochen. Mehrere Städte hatten zudem bereits Interesse an der Durchführung solcher Versuche bekundet, die bisher mangels Rechtsgrundlage nicht möglich waren.

Die Pilotversuche werden streng reglementiert. Um den Jugendschutz zu gewährleisten sind Minderjährige davon ausgeschlossen. Volljährige Personen, die an einer Studie teilnehmen möchten, müssen nachweislich bereits Cannabis konsumieren. Außerdem müssen die Teilnehmenden ihren Wohnsitz in einer Gemeinde haben, in der eine Studie durchgeführt wird. Darüber hinaus werden keine anderen psychotropen Substanzen in die Studien einbezogen. Die Teilnehmenden können nur eine beschränkte Menge Cannabis pro Monat erwerben. Es ist ihnen untersagt, diesen Cannabis an Dritte weiterzugeben, und sie dürfen ihn nicht an öffentlich zugänglichen Orten konsumieren. Die Dauer der Studien darf höchstens fünf Jahre betragen. Die Gültigkeit des im Betäubungsmittelgesetz aufgenommenen Artikels zu den Pilotversuchen ist auf zehn Jahre beschränkt. Nach Ablauf dieser Zeitspanne werden die Ergebnisse der verschiedenen Studien zusammengetragen, damit die Diskussion über die Cannabispolitik evidenzbasiert weitergeführt werden kann. Die Pilotversuche lassen keine Rückschlüsse auf das weitere Vorgehen zu. Das allgemeine Cannabisverbot gilt weiterhin in der ganzen Schweiz, und ein allfälliger Entscheid zur Änderung des Regulierungsmodells müsste auf jeden Fall vom Parlament getroffen werden.

Der Nationalrat befürwortet Versuche zur kontrollierten Abgabe von Cannabis grundsätzlich. Mit 100 zu 85 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat sich der Rat am 10. 12. 2019 dafür ausgesprochen, auf eine entsprechende Gesetzesvorlage einzutreten. Bevor er über die Details beraten kann, muss sich nun erneut die Gesundheitskommission damit befassen. Diese hatte sich gegen einen Experimentierartikel im Betäubungsmittelgesetz ausgesprochen – und dem Rat mit Stichtscheid des Kommissionspräsidenten beantragt, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Die Kommission führte nun nochmals die Detailberatung durch und folgte weitgehend den Anträgen des Bundesrates. Abweichend vom Entwurf des Bundesrates beantragt die

Kommission, dass ausschließlich Cannabisprodukte aus schweizerischer Biolandwirtschaft verwendet werden. Auf diese Weise kämen die Versuche der Schweizer Landwirtschaft zugute. Zur Vorlage wurden mehrere Minderheitsanträge eingereicht mit dem Ziel, die Hürden für die Durchführung der Studien aus Sicherheitsgründen zu erhöhen. Demnach sollen insbesondere die Arbeitgeber und die Schulen über die Teilnahme der Cannabiskonsumenten an einer Studie informiert werden. In der Gesamtabstimmung unterstützte die Kommission die Vorlage mit 17 zu 8 Stimmen.

(Aus Pressemitteilungen des Schweizerischen Bundesrates vom 28. Februar 2019, des Schweizerischen Nationalrates vom 10. Dezember 2019 und der Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrates vom 31. Januar 2020)

Anmerkung der Schriftleitung:

Keine Abweichung soll im Bereich des Straßenverkehrsrechts (SGV) erfolgen. Beim Fahren eines Fahrzeugs unter Einfluss von Cannabis kommt das SVG auch bei Personen, die an Pilotversuchen teilnehmen, unbeschränkt zur Anwendung. Nähere Informationen zu der Gesamthematik finden sich unter:

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20190021>

**B.A.D.S.-Symposium:
„Automatisiertes Fahren und Fahreignung“
– Ankündigung –**

Termin:	15. Mai 2020
Veranstalter:	Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. Hansastraße 13 20149 Hamburg
Tagungsort:	Radeberg/Dresden FDS Prüflabor Radeberg Carl-Eschebach-Straße 2 01454 Radeberg
Programm:	<p>10.00 Uhr Begrüßung der Teilnehmer HELMUT TRENTMANN Leitender Oberstaatsanwalt a. D., Präsident des B.A.D.S.</p> <p>Moderation Prof. Dr. WALTER EICHENDORF Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates</p> <p>10.30 Uhr Referate <i>Automatisierung und Vernetzung</i> Dipl.-Ing. JÜRGEN BÖNNINGER Geschäftsführer FSD GmbH Radeberg</p> <p><i>Alkoholisierung und Haftung</i> KURT RÜDIGER MAATZ Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe</p> <p>12.00 Uhr Mittagspause</p> <p>12.30 Uhr Praxisteil (pro Station ca. 40 Minuten) Station 1: Automatisiertes Fahren „erfahren“ (Tesla) Station 2: Umfeldsensorik-Kamera und Radar (E-Klasse) Station 3: FAS-Notbremsassistent (BMW i3..) Station 4: AVF-Test- und Prüfscenarien (SYNCAR)</p> <p>15.30 Uhr Kaffeepause</p>

16.00 Uhr**Referate***Schnittstelle Mensch und Maschine*

SIEGFRIED BROCKMANN

Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Medizin, Leistungsfähigkeit und Eignung

Prof. em. Dr. Dr. REINHARDT URBAN

Vizepräsident des B.A.D.S., Direktor des Instituts für
Rechtsmedizin der Universität Mainz a. D.**Diskussion und Schlusswort****ab ca. 17.00 Uhr****Imbiss**

Zu der Veranstaltung sind Abgeordnete des Bundestages und der Länder, Richter, Staatsanwälte, Polizeibeamte, Verwaltungsjuristen, Rechtsmediziner, Mitglieder der Bundes- und Länderministerien, Vertreter der Verbände im Verkehrsrecht, weitere Fachleute und Interessenten herzlich eingeladen.

Anmeldungen zu diesem Symposium werden **bis zum 01.05.2020** erbeten:

Anschrift:B.A.D.S.
Hansestraße 13
20149 Hamburg**Tel.:**

040 / 440716

per E-Mail:

hamburg@bads.de

website:

www.bads.de → Termine

Rechtsprechung

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

13. Bei vorwerfbar selbst herbeigeführter Trunkenheit kann die dadurch bedingte Enthemmung nicht als strafmildernder Umstand einer hierauf basierenden fahrlässigen Tötung gewertet werden. Daneben kommt dem Umstand, dass der Täter in dem Bewusstsein, im Anschluss noch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zu führen, Alkohol konsumiert hat (sog. Trinken in Fahrbereitschaft), eigenständige strafschärfende Bedeutung zu.

Oberlandesgericht Celle,
Urteil vom 9. Dezember 2019 – 3 Ss 48/19 –

Zum Sachverhalt:

I. Die Staatsanwaltschaft wendet sich mit ihrer Revision gegen den Rechtsfolgenausspruch des Urteils [...] des Landgerichts Verden vom 23. Januar 2019 [...], mit dem auf die Berufung des Angeklagten hin das Urteil des Amtsgerichts Stolzenau vom 18. April 2018 aufgehoben und der Angeklagte wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und drei Monaten verurteilt worden ist, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt worden ist.

Das Amtsgericht hatte den Angeklagten zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt, ohne die Vollstreckung zur Bewährung auszusetzen. Gegen dieses Urteil hatte der Angeklagte form- und fristgerecht mit Schriftsatz vom 19. April 2019 Berufung eingelegt.

1. Das Landgericht hat im Wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Am Sonntag, dem 2. April 2017, fuhr der Angeklagte mit seinem Pkw [...] zu einem Fußballspiel seiner Mannschaft in R. Dabei begleitete ihn als Beifahrer der später getötete D. T. Der Angeklagte und D. T. waren „gute Fußballfreunde“, und der Angeklagte nahm D. T. des Öfteren in seinem Pkw mit. Nach dem Spiel setzte sich der Angeklagte noch auf den Rasen und trank Bier. Welche Menge der Angeklagte trank und ob D. T. ebenfalls dabei saß und trank, konnte nicht festgestellt werden. Zu einem nicht näher festgestellten Zeitpunkt stiegen der Angeklagte als Fahrer und D. T. als Beifahrer in den Pkw des Angeklagten und fuhren davon. Wohin sie fuhren, wie lange sie im Auto unterwegs waren und ob und ggfs. in welcher Menge in dem Zeitraum zwischen dem Wegfahren vom Sportplatz und dem späteren Unfall innerhalb oder außerhalb des Pkw noch Alkohol konsumiert wurde, konnte nicht festgestellt werden.

Gegen 19:20 Uhr befuhr der Angeklagte mit seinem Pkw die Landesstraße L. in Richtung R. D. T. war Beifahrer. Die Landstraße lag nicht auf ihrem Heimweg vom Fußballplatz. Es herrschte noch Tageslicht und

die Fahrbahn war trocken. Der Angeklagte überholte mit seinem Pkw auf gerader Strecke ohne Gegenverkehr und auffälliges Fahrverhalten in einem Zug einen Pkw und einen davor fahrenden Lkw mit einer Geschwindigkeit von mindestens 130 km/h, während die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt war.

Der Angeklagte hatte zu diesem Zeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von 0,88 Promille und war relativ fahruntüchtig, was er bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt auch hätte erkennen können. Eine Aufhebung oder erhebliche Einschränkung seiner Ein- oder Steuerungsfähigkeit lag nicht vor.

Aufgrund „seiner Alkoholisierung und der dadurch bedingten Enthemmung und Selbstüberschätzung“ führte der Angeklagte seinen Pkw auch dann noch mit der überhöhten Geschwindigkeit von mindestens 130 km/h, als er nach dem Überholvorgang in eine langgezogene Rechtskurve einfuhr. Ohne dass äußere Umstände oder ein technischer Defekt hierzu beigetragen hätten, kam das Fahrzeug infolge der überhöhten Geschwindigkeit gegen 19:25 Uhr nach links von der Fahrbahn ab, geriet über die Gegenfahrbahn hinweg in den linken unbefestigten Seitenraum und überfuhr dort mehrere Leitpfosten und Straßenbäume, bis es sich schließlich überschlug.

D. T. erlitt durch den Unfall schwere Hirnverletzungen. Er konnte zunächst am Unfallort reanimiert werden, verstarb jedoch am 3. April 2017 um 03:33 Uhr im Krankenhaus an den Verletzungsfolgen.

Der Fremdsachschaden belief sich auf etwa 6.800 Euro.

Der Angeklagte erlitt durch den Unfall ein Polytrauma, eine Fraktur des zweiten Halswirbels mit Dislokation, eine Gehirnerschütterung sowie eine beidseitige Knieprellung. Er befand sich zunächst fünf Tage in stationärer Behandlung, musste operiert werden und war fünf Monate arbeitsunfähig. In der Folgezeit wurden durch die Lockerung der eingesetzten Schrauben eine weitere stationäre Aufnahme von sieben Tagen sowie eine weitere Operation notwendig. Dabei wurde Knochensubstanz aus dem Becken entnommen und mit dieser der erste und zweite Halswirbelkörper fest miteinander verbunden, wodurch die Beweglichkeit im Kopfbereich erheblich eingeschränkt ist. Der Angeklagte litt dauerhaft unter mittelschweren bis schweren Kopfschmerzen. Bei der Entnahme der Knochensubstanz aus dem Becken wurde zudem ein Nerv durchtrennt, was zu heftigen Schmerzen bei Berührung führt. Schmerzmittel nahm der Angeklagte aber nicht. Nach Ende seiner Arbeitsunfähigkeit nahm er seine Berufstätigkeit als Dachdecker wieder auf und spielte auch wieder Fußball, wobei er Kopfbälle vermied. In seinem Bekanntenkreis wurde er verbal angefeindet.

Eine empfohlene psychologische Aufarbeitung wurde – mit Ausnahme der Wahrnehmung eines Termins – von dem Angeklagten abgelehnt.

In der Berufungsverhandlung war der Angeklagte teilgeständig, soweit er das Geschehen erinnerte. Er entschuldigte sich im Rahmen der Verhandlung vor dem Landgericht durch einen Schriftsatz seines Verteidigers auch bei den anwesenden Nebenklägern und bot ihnen eine Entschädigung an. Daraufhin wurde ein Vergleich geschlossen, der den Angeklagten verpflichtete, 3.600 € an die Nebenkläger zu zahlen.

2. Im Rahmen der Strafzumessung wertete das Landgericht insbesondere zugunsten des Angeklagten, dass er unbestraft war, sowie seine erheblichen eigenen Verletzungen, das Teilgeständnis, die Entschuldigung sowie das Angebot zur Wiedergutmachung. Weiterhin wurde strafmildernd auf die Enthemmung infolge der Alkoholisierung, die berufliche sowie familiäre Integration, eine ehrenamtliche Tätigkeit im Arbeiter-Samariter-Bund, den Totalschaden des eigenen Pkw sowie die Anfeindungen im Bekanntenkreis abgestellt.

Strafschärfend berücksichtigte das Landgericht die Länge der gefahrenen Strecke, eine Voreintragung im Fahreignungsregister wegen eines Rotlichtverstößes sowie die Missachtung der Warnfunktion, die von einem gegen den Angeklagten wegen des Verdachts der Trunkenheit im Verkehr geführten, später nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellten Ermittlungsverfahren ausging, in dem ihm vom 15. August 2016 bis zum 30. Januar 2017 die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden war.

3. Die für die Strafaussetzung zur Bewährung erforderliche positive Prognose nach § 56 Abs. 1 StGB hat das Landgericht insbesondere darauf gestützt, dass der Angeklagte unbestraft war, wobei Ordnungswidrigkeiten und das eingestellte Ermittlungsverfahren hier „grundsätzlich ohne Belang seien“, sowie, dass der Angeklagte familiär und beruflich eingebunden war, ein Ehrenamt ausübte und erhebliche eigene Verletzungen davontrug.

Im Rahmen der „besonderen Umstände“ i. S. v. § 56 Abs. 2 StGB hat das Gericht wiederum auf die schweren Verletzungen sowie auf die Entschuldigung und die Schadenswiedergutmachung verwiesen. Die fehlende Notwendigkeit der Vollstreckung zur Verteidigung der Rechtsordnung (§ 56 Abs. 3 StGB) begründete es damit, dass es sich im Rahmen der Einzelfallabwägung hier um einen jungen und unbestraften Täter handele, welcher lediglich relativ fahruntüchtig gewesen sei und welcher durch den Unfall selbst schwere Verletzungen erlitten habe. Außerdem sei in Ermangelung einer Feststellungsmöglichkeit zu Gunsten des Angeklagten davon auszugehen, dass der getötete Beifahrer in Kenntnis der Alkoholisierung bei dem Angeklagten eingestiegen sei. Auf der anderen Seite stehe die lange Fahrstrecke, die zurückgelegt wurde, und gerade nicht auf dem Heimweg der beiden Insassen lag.

4. Gegen das Urteil richtet sich die Revision der Staatsanwaltschaft Verden. Sie erhebt die Sachrüge und beantragt, das Urteil im Rechtsfolgenausspruch

aufzuheben und die Sache insoweit zurückzuverweisen. [...]

5. Der Verteidiger ist der Revision entgegengetreten. [...]

6. Die Generalstaatsanwaltschaft vertritt das Rechtsmittel [...].

A u s d e n G r ü n d e n :

II. Die Revision der Staatsanwaltschaft ist zulässig und begründet.

Der Rechtsfolgenausspruch hält sachlich-rechtlicher Überprüfung nicht stand.

1. Die Revision der Staatsanwaltschaft ist nicht auf die Bewährungsentscheidung beschränkt.

Zwar verhält sich die Revisionsbegründung konkret nur zu Rechtsfehlern bei der Anwendung von § 56 StGB. Indes ist zu Beginn der Revisionsbegründung erklärt worden, dass die Sachrüge „allgemein erhoben“ wird und durch die nachfolgenden Ausführungen „nicht beschränkt werden“ soll. Zudem hat die Staatsanwaltschaft beantragt, das angefochtene Urteil im Rechtsfolgenausspruch aufzuheben. Damit sind sowohl der Strafausspruch als auch die Bewährungsentscheidung vom Revisionsangriff umfasst.

2. Die Strafzumessung weist durchgreifende Rechtsfehler auf.

a) Zwar ist die Strafzumessung grundsätzlich Sache des Tatgerichts. Es ist seine Aufgabe, auf der Grundlage seines umfassenden Eindrucks von der Tat und der Persönlichkeit des Täters die wesentlichen entlastenden und belastenden Umstände festzustellen, sie zu bewerten und hierbei gegeneinander abzuwägen. In die Strafzumessungsentscheidung des Tatgerichts kann das Revisionsgericht jedoch eingreifen, wenn diese Rechtsfehler aufweist, weil die Zumessungserwägungen in sich fehlerhaft sind, das Tatgericht gegen rechtlich anerkannte Strafzwecke verstoßen hat oder sich die verhängte Strafe nach oben oder unten von ihrer Bestimmung löst, gerechter Schuldausgleich zu sein (vgl. BGH, Urteile vom 27. Januar 2015 – 1 StR 142/14, NStZ 2015, 466 und vom 7. Februar 2012 – 1 StR 525/11, BGHSt 57, 123, 127). So liegt es hier.

b) Die Zumessungserwägungen sind in sich fehlerhaft, weil das Landgericht die alkoholintoxikationsbedingte Enthemmung des Angeklagten als einen bestimmenden Strafmilderungsgrund gewertet hat. Hierin liegt ein durchgreifender Wertungswiderspruch zu den getroffenen Feststellungen. Denn danach hat das Landgericht gerade in der „Alkoholisierung und der dadurch bedingten Enthemmung und Selbstüberschätzung“ die Ursache für das Fahrverhalten des Angeklagten, welches den Unfall und den Tod des Beifahrers zur Folge hatte, mithin einen die Schuld des Angeklagten begründenden Umstand erkannt.

Dabei kann es dahingestellt bleiben, ob mit dieser Strafzumessungserwägung – wie die Generalstaatsanwaltschaft meint – zugleich auch gegen das Doppelverwertungsverbot nach § 46 Abs. 3 StGB verstoßen worden ist. Zwar gilt das Doppelverwertungsverbot über seinen Wortlaut hinaus nicht nur für die gesetzlichen Tatbestandsmerkmale selbst, sondern auch für

sonstige unrechts- und schuld begründende Merkmale (vgl. Miebach/Maier in MüKoStGB 3. Aufl. § 46 Rn. 449). Zweifel an einem Verstoß im vorliegenden Fall könnten sich aber insoweit ergeben, als das Doppelverwertungsverbot nahezu ausschließlich eine den Täter begünstigende Wirkung hat (vgl. Miebach/Maier a. a. O. Rn. 447). Der Bundesgerichtshof hat ausdrücklich offengelassen, ob das Doppelverwertungsverbot in Einzelfällen außerhalb des Anwendungsbereichs von § 50 StGB auch einen Rechtsfehler zugunsten des Angeklagten begründen kann, und dies jedenfalls nur für solche Fälle in Betracht gezogen, in denen Tatbestandsmerkmale „eine mildernde Tendenz“ aufweisen (vgl. BGH, Urteil vom 12. Januar 2016 – 1 StR 414/15, NStZ-RR 2016, 107).

Ob die alkoholintoxikationsbedingte Enthemmung darunter fällt, bedarf hier keiner Klärung. Denn rechtsfehlerhaft ist ihre strafmildernde Berücksichtigung jedenfalls deshalb, weil der Angeklagte diesen Zustand vorwerfbar selbst herbeigeführt hat und dies zudem in dem Bewusstsein, dass er im Anschluss noch sein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führen wird – sog. Trinken in Fahrbereitschaft.

c) Indem das Landgericht dies außer Acht gelassen hat, hat es nicht nur einen schuld begründenden Umstand in sich widersprüchlich strafmildernd gewertet, sondern zugleich wesentliche schulderhöhende Umstände nicht in seine Strafzumessungserwägungen einbezogen.

Nach der Entscheidung des Großen Senats für Strafsachen des Bundesgerichtshofs vom 24. Juli 2017 – GSSt 3/17 – (BGHSt 62, 247) stellt das selbstverantwortliche Sich-Betrinken des Täters vor der Tat für sich allein einen schulderhöhenden Umstand dar, der sowohl bei der Entscheidung über die Strafmenschenverschiebung nach den §§ 21, 49 Abs. 1 StGB als auch im Rahmen der Strafzumessung im engeren Sinne berücksichtigt werden darf, 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. Durch den Alkoholmissbrauch versetzt sich der Sich-Betrinkende in einen Zustand, der durch Enthemmung, Verminderung von Einsichts- und Urteilsvermögen sowie Verschlechterung von Körperbeherrschung und Reaktionsfähigkeit gekennzeichnet ist. Das so beschriebene dem Alkoholkonsum selbst innewohnende Risiko zählt zum Allgemeinwissen und ist selbst Menschen von geringer Lebenserfahrung in aller Regel bekannt. Geht jemand dieses allgemeinkundige Risiko einer Alkoholintoxikation vorwerfbar ein, sind bereits allein dadurch das Handlungsunrecht seiner begangenen Tat sowie die Tatschuld signifikant erhöht (BGH a. a. O.).

Dies greift auch bei Straftaten aufgrund von alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a und 316 StGB. Der Schuldumfang bestimmt sich in derartigen Fällen auch danach, ob der Täter im Zeitpunkt der Alkoholaufnahme wenigstens damit rechnen musste, dass er noch ein Kraftfahrzeug im

Straßenverkehr führen werde, ob er also in Fahrbereitschaft den Alkohol getrunken hat (Schäfer/Sander/van Gemmeren, Praxis der Strafzumessung, 6. Aufl., Rn. 606). Dies gilt schon im Falle der Verurteilung wegen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt, ist aber erst recht von Bedeutung, wenn es infolge der trunkenheitsbedingten Fahruntüchtigkeit zu einem Verkehrsunfall gekommen ist (OLG Köln, Beschluss vom 3. Juli 2009 – 83 Ss 51/09, StV 2010, 527).

3. Da die Revision bereits mit dem Angriff gegen den Strafausspruch Erfolg hat, bedarf es eines näheren Eingehens auf die vom Strafausspruch abhängige Bewährungsentscheidung nicht. Auch diese begegnet aber rechtlichen Bedenken.

Bei der Entscheidung über die Strafaussetzung ist dem Tatgericht allerdings ein weiterer Beurteilungsspielraum zuerkannt, in dessen Rahmen das Revisionsgericht jede rechtsfehlerfrei begründete Entscheidung hinzunehmen hat. Hat das Tatgericht die für und gegen die Aussetzung sprechenden Umstände gesehen und gewürdigt, ist dessen Entscheidung auch dann hinzunehmen, wenn eine andere Bewertung denkbar gewesen wäre (BGH, Urteil vom 13. Juli 2016 – 1 StR 128/16, StraFo 2016, 420). Hier beanstandet die Staatsanwaltschaft indes zu Recht, dass nicht alle gegen die Aussetzung sprechenden Umstände gewürdigt worden sind.

a) Insoweit sind zunächst die vorstehend unter 2. aufgezeigten, bereits im Rahmen der Strafzumessung unberücksichtigt gebliebenen schulderhöhenden Umstände anzuführen.

b) Zudem hat das Landgericht ausgeführt, dass gegen den Angeklagten geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren sei für die nach § 56 Abs. 1 StGB anzustellende Prognose „ohne Belang“, weil es gemäß § 170 Abs. 2 StPO eingestellt worden sei. Dies steht in Widerspruch zu den Strafzumessungserwägungen, in denen das Landgericht noch rechtsfehlerfrei darauf abgestellt hat, dass die Einstellung nach § 170 Abs. 2 StPO nicht daran hindert, den von diesem Ermittlungsverfahren ausgehenden Warneffekt strafschärfend zu berücksichtigen (vgl. BGH, Urteil vom 26. Februar 1987 – 1 StR 698/86, BGHSt 34, 299; BGH, Beschluss vom 11. November 2004 – 5 StR 472/04, NStZ-RR 2005, 72). Zutreffend hat das Landgericht dabei die erforderliche spezifische Warnfunktion vor allem in der Tatsache gesehen, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis für die Dauer von fast sieben Monaten vorläufig entzogen worden war und dass ihm der Führerschein erst am 30. Januar 2017, mithin nur rund zwei Monate vor der abgeteilten Tat wieder ausgehändigt worden war. Die Missachtung eines solchen Warneffekts hat aber nicht nur für die Strafzumessung, sondern insbesondere für die Frage der Strafaussetzung zur Bewährung Bedeutung (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 2008 – 5 StR 312/08, Rn. 11, juris). Denn § 56 Abs. 1 StGB erfordert die Prognose, dass der Verurteilte sich schon die Verurteilung zur Warnung dienen lassen wird.

c) Soweit das Landgericht schließlich unter Berufung auf eine Entscheidung des Oberlandesgerichts

Potsdam (Beschluss vom 23. Dezember 2008 – 1 Ss 85/08, juris) die Auffassung vertritt, dass bei Vorliegen besonderer Umstände im Sinne von § 56 Abs. 2 StGB eine Verfassung der Strafaussetzung nach § 56 Abs. 3 StGB „in der Regel“ ausscheidet, kann ihm nicht gefolgt werden. Eine solche „Regel“ gibt es nicht (BGH, Urteil vom 6. Juli 2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011). Dem widerstreitet schon die Systematik des § 56 StGB, der in Absatz 3 gerade für den Fall einen Versagungsgrund vorsieht, in dem – neben der günstigen Legalprognose – besondere Umstände für eine Strafaussetzung zur Bewährung sprechen. Es handelt sich vielmehr um unterschiedliche Gesichtspunkte; die Frage, ob die Verteidigung der Rechtsordnung die Vollstreckung gebietet, ist deshalb unter allseitiger Würdigung von Tat und Täter zu entscheiden, wobei generalpräventiven Erwägungen Bedeutung zukommt (BGH a. a. O.).

14. Wird bei einer Atemalkoholmessung mit dem Messgerät „Dräger Alcotest 7110“ die Wartezeit zwischen Trinkende und erster Messung nicht eingehalten, liegt eine Messung im standardisierten Verfahren nicht vor, ohne dass damit eine Verwertbarkeit der Messung von vornherein ausscheidet.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 20. August 2019 – 3 Ss (OWi) 178/19 –

Aus den Gründen:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss zu einer Geldbuße von 500 Euro verurteilt und gegen ihn ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Nach den Feststellungen befuhr der Betroffene am 14. August 2018 gegen 23.20 Uhr mit einem PKW die G. Straße, die M. Straße und die Straße I. d. D., obwohl er erkennen konnte, dass er infolge vorangegangenen Alkoholkonsums eine Alkoholmenge im Körper hatte, die das im Straßenverkehr zulässige Maß von 0,25 mg/l überschritt. Er wurde spätestens um 23:24 Uhr durch Polizeibeamte angehalten und kontrolliert. Zwei Atemalkoholmessungen, durchgeführt um 23.38 Uhr und 23.40 Uhr, ergaben Konzentrationen von 0,313 mg/l und von 0,316 mg/l.

Der Betroffene hat sich dahin eingelassen, dass er noch während der Verfolgung durch die Polizei, nämlich gegen 23:24 Uhr, zuletzt Alkohol konsumiert habe. An seiner ursprünglichen Einlassung, der erhöhte Wert der Atemalkoholmessung müsse auf die Einnahme von Medikamenten gegen Diabetes zurückzuführen sein, halte er ausdrücklich nicht mehr fest.

Dies stellt nach Auffassung des Amtsgerichts die Richtigkeit der Messergebnisse nicht in Frage. Zwar sei nicht feststellbar, ob die Wartezeit von 20 Minuten seit Trinkende eingehalten wurde. Eine Nichteinhaltung der Wartezeit schließe nach der obergerichtlichen Rechtsprechung die Verwertung der im konkreten Fall

erzielten Messergebnisse ohne Sicherheitsabschlag jedoch nicht aus.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit der Rechtsbeschwerde. Er beanstandet das Verfahren und die Verletzung sachlichen Rechts. Insbesondere macht er geltend, dass die Messergebnisse mangels Belehrung des Betroffenen über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung und wegen Nichteinhaltung der Wartezeit nicht verwertbar seien.

Aus den Gründen:

II. Das Rechtsmittel hat (zumindest vorläufig) Erfolg. Das angefochtene Urteil hält sachlich-rechtlicher Prüfung nicht stand.

1. Die Generalstaatsanwaltschaft hat dazu in ihrer Stellungnahme ausgeführt:

„Die Atemalkoholkonzentration von 0,31 mg/l ist nicht fehlerfrei festgestellt worden.

Die Auffassung des Amtsgerichts, die hier ausdrücklich nicht festgestellte Einhaltung der Wartezeit zwischen Trinkende und erster Messung sei ohne Bedeutung, wenn sich im Einzelfall eine Fehlmessung mit dem Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ ausschließen lasse, ist in dieser Allgemeinheit nicht tragfähig, abgesehen davon dass ein solcher Ausschluss im vorliegenden Fall nicht ausreichend begründet worden ist. Die Tatrichterin kann sich für die von ihr vertretene Auffassung zwar auf den Beschluss des hiesigen

2. Senats für Bußgeldsachen vom 26.09.2003 – 222 Ss 59/03 – stützen. Dieser vermag jedoch jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu überzeugen. In der obergerichtlichen Rechtsprechung und Literatur hat er nur vereinzelt Zustimmung gefunden. Überwiegend wird die seinerzeit vertretene Auffassung abgelehnt (s. zum Meinungsstand König in Henschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 24a StVG Rdn. 16a; Hühnermann in Burmann/ Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl., § 24a StVG Rdn. 4c jew. m. w. N.). Entscheidend ist dabei folgendes: das Sachverständigengutachten, auf das sich der 2. Senat für Bußgeldsachen in seiner Entscheidung maßgeblich gestützt hat und dass in der hier angefochtenen Entscheidung mit seinen wesentlichen Aussagen zutreffend wiedergegeben worden ist, ist von dem Sachverständigen S. selbst später relativiert worden. Danach hält auch er die Einhaltung der Wartezeit im Regelfall für erforderlich. So sollen Benachteiligungen des Betroffenen in der Anflutungsphase (auch gegenüber einer Blutalkoholbestimmung) vermieden werden (s. a. Hentschel, NJW 2005, 641, 645).

Damit ist bei Nichteinhaltung der Wartezeit von einer wesentlichen Abweichung von der für eine ordnungsgemäße Durchführung der Messung vorgesehenen Verfahrensweise auszugehen. Eine Messung im standardisierten Verfahren liegt nicht mehr vor.

Dies bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass das Messergebnis unverwertbar wäre. Wie bei

anderen standardisierten, aber fehlerhaft durchgeführten Verfahren auch, etwa zur Geschwindigkeitsmessung, kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an, insbesondere auch auf Art, Ausmaß und Auswirkung des Fehlers.

Hier kommt die Unverwertbarkeit der Messung keineswegs von vornherein in Betracht. Der gemessene Wert von 0,31 mg/l liegt erheblich, nämlich um 24 %, über dem bußgeldrelevanten Grenzwert von 0,25 mg/l. Die Messung erfolgte nicht sehr kurz, sondern mindestens 14 Minuten nach Trinkende unter Einhaltung der Kontrollzeit. Es spricht bei diesen Parametern nichts dafür, dass die Verlässlichkeit der Messung vollständig aufgehoben wäre. Es bedarf allerdings hier anders als sonst der Berücksichtigung eines Toleranzwertes zugunsten des Betroffenen (vgl. König, a.a.O., Rdn. 16a. m.w.N.). Dass hier ein höherer Sicherheitsabschlag als 20 % vorgenommen werden müsste, liegt nicht nahe. Die nähere Klärung und abschließende Feststellung obliegt dabei der neu entscheidenden nunmehr sachverständig beratenen Tatrichterin.“

Dem tritt der Senat bei.

Nach der aktuellen obergerichtlichen Rechtsprechung kann trotz Nichteinhaltung der Wartezeit das Messergebnis gleichwohl unter Hinzuziehung eines Sachverständigen verwertbar sein, wenn der Grenzwert von 0,25 mg/l nicht unerheblich überschritten ist und ein Sicherheitsabschlag vorgenommen wird (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 15. Oktober 2015 – 2 (7) SsBs 499/15 –, Blutalkohol 52, 414; OLG Stuttgart, Beschluss vom 2. Juli 2010 – 4 Ss 369/10 –, Blutalkohol 47, 360). Das Tatgericht konnte bislang offen lassen, ob es die Einlassung des Betroffenen, er habe noch während der Verfolgungsfahrt bis exakt zum Kontrollzeitpunkt Alkohol konsumiert, für glaubhaft erachtet, weil es bei der bislang vom Amtsgericht vertretenen Rechtsauffassung nicht darauf ankam. Allerdings ist es weder im Hinblick auf den Zweifelssatz noch sonst aus Rechtsgründen geboten, zu Gunsten eines Betroffenen Tatvarianten zu unterstellen, für deren Vorliegen keine zureichenden Anhaltspunkte erbracht sind (vgl. BVerfGK 9, 420; BGH NJW 2007, 2274).

2. Die Beweiswürdigung zur erfolgten Belehrung über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Abgesehen davon sind auch die Rechtsausführungen des Amtsgerichts dazu, dass eine unterbliebene Belehrung kein Beweisverwertungsverbot begründen würde, zutreffend. Sie entsprechen der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. KG, Beschluss vom 30. Juli 2014 – 3 Ws (B) 356/14 –, Blutalkohol 51, 350; OLG Brandenburg, Beschluss vom 16. April 2013 – (2 B) 53 Ss-OWi 58/13 (55/13) –, VRS 124, 340; Cierniak/Herb NZV 2012, 409), der auch der Senat folgt. Die von der Rechtsbeschwerde bemühte Entscheidung des Sächsischen Oberverwaltungsgerichts vom 3. Juni 2014 – 3 B 67/14 – steht dem nicht entgegen. Sie bestätigt nur die Verwertbarkeit einer Blutprobe, in deren Ent-

nahme der Betroffene – nach Belehrung über die nach früherer Rechtslage ansonsten nötige richterliche Anordnung – eingewilligt hatte. Anhaltspunkte für eine gesetzliche Pflicht zur Belehrung über die Freiwilligkeit einer Atemalkoholmessung ergeben sich daraus nicht, zumal eine Atemalkoholmessung – anders als eine Blutentnahme – für jeden erkennbar ohne Mitwirkung des Betroffenen nicht möglich ist.

(Mitgeteilt vom 3. Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Celle)

15. *) 1. Entscheidend für die Verkehrsöffentlichkeit eines Privatparkplatzes ist eine Prüfung dahingehend, ob die vom Verfügungsberechtigten geduldete Mitnutzung durch Unberechtigte lediglich gelegentlich stattfindet oder ob die Nutzung aufgrund längerer Übung praktisch durch jedermann erfolgte und es sich quasi „eingebürgert“ hatte, dass die Parkfläche entgegen ihrer Kennzeichnung als Privatparkplatz auch durch einen größeren unbestimmten Personenkreis in Gebrauch genommen wird.

2. Allein der Umstand, dass der Grundstückseigentümer nicht „tatsächlich“ verhindert hat, dass auch die Allgemeinheit den Parkplatz befahren konnte, reicht zur Begründung der Öffentlichkeit der Verkehrsfläche nicht aus.

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 11. November 2019
– 1 OLG 2 Ss 77/19 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die Angeklagte wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort mit einer Geldstrafe belegt, ihr die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von fünf Monaten angeordnet. Hiergegen wendet sich die Angeklagte mit ihrer auf die Verletzung sachlichen Rechts gestützten (Sprung-)Revision. Das zulässige Rechtsmittel ist begründet und führt zu einem (vorläufigen) Erfolg.

Aus den Gründen:

I. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts stieß die Angeklagte am 9. Oktober 2018 mit einem von ihr geführten PKW auf dem Parkplatz ... in N. gegen ein anderes Kraftfahrzeug, wodurch sie einen Fremdschaden in Höhe von 3.632,62 EUR verursachte. Obwohl sie den Unfall bemerkt hatte, verließ sie die Unfallstelle, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ihrer Person zu ermöglichen. Zur Nutzung des Parkplatzes hat das Amtsgericht folgende Feststellungen getroffen:

„Der Parkplatz steht im Eigentum des Zeugen W. M. Die Berechtigung zum Abstellen eines Fahrzeuges auf dem Parkplatz bedingt den Abschluss eines Mietvertrages mit dem Zeugen M. Nach Abschluss des Mietvertrages erhält der Mieter einen festen Parkplatz zugewiesen. Die Ein- und

Ausfahrt ist grundsätzlich nur durch das Passieren einer Schrankenanlage möglich. Die Mieter erhalten zum Öffnen der Schranke eine elektronische Karte. Der Parkplatz ist durch eine entsprechende Beschilderung als Privatparkplatz gekennzeichnet.

Die Angeklagte war seit Juli 2017 Mieterin eines Stellplatzes auf dem vorbezeichneten Parkplatz. In der Folgezeit waren die Schranken des Öfteren defekt und standen dann bis zur jeweiligen Reparatur offen. Seit circa Juni 2018 bis Juli 2019 war die Schrankenanlage dauerhaft defekt und dauerhaft geöffnet. Auch zum Tatzeitpunkt standen die Schranken oben, sodass der Parkplatz frei zugänglich war und auch von Personen genutzt wurde, welche keinen Mietvertrag besaßen. Im Juli 2019 wurde die Schrankenanlage abgebaut.“

Die Angeklagte, die das Unfallgeschehen eingeräumt hat, hat sich dahingehend eingelassen, sie sei davon ausgegangen, dass es sich bei dem Parkplatz um einen nichtöffentlichen Verkehrsraum gehandelt habe. Das Amtsgericht hat die Öffentlichkeit des Parkplatzes bejaht, weil der Verfügungsberechtigte Zeuge M. zwar eine anderweitige Zweckbestimmung getroffen, tatsächlich aber nicht verhindert gehabt habe, dass auch die Allgemeinheit den Parkplatz habe befahren können. Ein Tatbestandsirrtum auf Seiten der Angeklagten liege nicht vor, weil diese erkannt gehabt habe, dass die Schranke zum Tatzeitpunkt defekt gewesen war und offenstand und der Parkplatz damit für jedermann offen zugänglich gewesen sei.

II. Das Amtsgericht hat seine Annahme, das Unfallgeschehen habe sich im öffentlichen Straßenverkehr i. S. d. § 142 StGB ereignet, nicht rechtsfehlerfrei begründet. Allein der Umstand, dass der Grundstückseigentümer nicht „tatsächlich“ verhindert hat, dass auch die Allgemeinheit den Parkplatz befahren konnte, reicht zur Begründung der Öffentlichkeit der Verkehrsfläche hier nicht aus.

1. Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Verkehrsraum dann öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch so benutzt wird. Erfasst werden demnach nicht nur Verkehrsflächen, die nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder dem allgemeinen Straßenverkehr gewidmet sind, sondern auch solche, deren Benutzung durch eine nach allgemeinen Merkmalen bestimmte größere Personengruppe ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse am Straßengrund oder auf eine verwaltungsrechtliche Widmung durch den Berechtigten ausdrücklich oder faktisch zugelassen wird (BGH, Urteil vom 04.03.2004 – 4 StR 377/03, juris Rn. 7 = BGHSt 49, 128; OLG Hamm, Beschluss vom 04.03.2008 – 2 Ss 33/08, NZV 2008, 257f.; Blum, SVR 2012, 365, 366, jew. m. w. N.). Dem Schutzzweck der Vorschrift (Sicherheit des Straßenverkehrs) entsprechend sind „öffentlich“ darüber hinaus aber auch diejenigen Verkehrsflächen, bei denen ohne Rücksicht auf eine förmliche (wegrechtliche) Widmung und ungeachtet

der Eigentumsverhältnisse allein auf Grund ausdrücklicher oder nur stillschweigender Duldung seitens des Verfügungsberechtigten die Benutzung durch jedermann oder jedenfalls durch bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern dauernd oder vorübergehend zugelassen wird und die von der Allgemeinheit zu diesem Zweck auch tatsächlich benutzt werden (faktischer oder verkehrsrechtlicher Öffentlichkeitsbegriff; Geppert in LK, 12. Aufl. 2009, § 142, Rn. 14). Ausschlaggebend ist, ob der Benutzerkreis die für den öffentlichen Straßenverkehr charakteristische Anonymität aufweist, denn nur dann besteht eine die Verhaltensgebote des § 142 StGB rechtfertigende Schutzbedürftigkeit der Unfallbeteiligten und Geschädigten (Schwerdtfeger in MüKo-StVR, 1. Aufl., 142 Rn. 43).

Die Zugehörigkeit einer Fläche zum öffentlichen Verkehrsraum steht eine eindeutige, äußerlich manifestierte Handlung des Verfügungsberechtigten, die unmissverständlich erkennbar macht, dass ein öffentlicher Verkehr nicht (mehr) geduldet wird, entgegen (BGH Beschluss vom 30.01.2013 – 4 StR 527/12, NSTZ 2013, 530). Wiederum dem Schutzzweck der Norm entsprechend ist für die Frage, ob eine Duldung des Verfügungsberechtigten vorliegt, nicht auf dessen inneren Willen, sondern maßgeblich auf die für etwaige Benutzer erkennbaren äußeren Umstände abzustellen (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 13.11.1987 – 2 Ss 413/87, NJW 1988, 922; OLG Hamm a. a. O.). Die nur gelegentliche (Mit-)Benutzung einer als Privatparkplatz gekennzeichneten Verkehrsfläche durch Unbefugte vermag an der „Nicht-Öffentlichkeit“ ebenso wenig etwas zu ändern, wie die Aufstellung amtlicher Verkehrszeichen auf einem Privatgelände (OLG Rostock, Urteil vom 28. November 2003 – 1 Ss 131/03 I 79/03, juris Rn. 11 m. w. N.). Selbst das Fehlen von Absperrmaßnahmen rechtfertigt nicht stets die Annahme, eine deutlich von öffentlichen Wegen abgegrenzte private Fläche stehe der Allgemeinheit uneingeschränkt zur Verfügung (Blum a. a. O., 368). Anderes gilt nur, wenn die Verkehrsfläche trotz vorhandener Hinweise auf eine Nutzungsbeschränkung durch entgegengesetzte längere Übung praktisch jedermann zugänglich und dies nach außen hin auch erkennbar geworden ist (Geppert a. a. O. § 142, Rn. 14). Entscheidend ist also, ob die vom Verfügungsberechtigten geduldete Mitnutzung durch Unberechtigte lediglich gelegentlich stattfindet oder ob die Nutzung aufgrund längerer Übung praktisch durch jedermann erfolgte und es sich quasi „eingebürgert“ hatte, dass die Parkfläche entgegen ihrer Kennzeichnung als Privatparkplatz auch durch einen größeren unbestimmten Personenkreis in Gebrauch genommen wird (Blum a. a. O.).

2. Die hierzu getroffenen Feststellungen reichen nicht aus, um dem Senat die Prüfung zu ermöglichen, ob das Amtsgericht seine rechtliche Wertung an diesem Verständnis von der Öffentlichkeit einer Verkehrsfläche ausgerichtet hat.

Der Umstand, dass der Parkplatz aufgrund eines Defektes an der Schrankenanlage „faktisch für die Öffentlichkeit zugänglich“ gewesen war und dies

vom Verfügungsberechtigten geduldet wurde, genügt zur Begründung der Öffentlichkeit der im privaten Eigentum stehenden Verkehrsfläche hier nicht. Durch die Beschilderung als Privatparkplatz und das Anbringen einer die Einfahrt grundsätzlich auf einen eng bestimmten Nutzerkreis beschränkenden Schrankenanlage hat der Verfügungsberechtigte nach außen hin kenntlich gemacht, dass eine Nutzung durch die Allgemeinheit nicht gewollt war. Durch den Umstand, dass die Schrankenanlage über längere Zeit hinweg defekt und daher eine Einfahrt faktisch auch für Nichtberechtigte möglich wurde, wurde diese nach außen gegebene Zweckbestimmung einer rein privaten Nutzung aus der hier allein maßgeblichen Sicht der Allgemeinheit jedenfalls nicht ohne weiteres aufgehoben. Hinzu tritt, dass die einzelnen Stellflächen den jeweiligen Mietern fest zugeordnet waren und es daher auf der Hand liegt, dass der Verfügungsberechtigte ein Interesse daran hatte, dass vermietete Stellflächen nicht durch Personen „blockiert“ wurden, mit denen er kein Mietverhältnis eingegangen war. Gegenteiliges kann allenfalls dann angenommen werden, wenn zwar nicht allgemein, so doch aber zumindest einem nicht näher eingrenzbar Personenkreis bekannt gewesen wäre, dass eine unberechtigte Nutzung des Parkplatzes vom Verfügungsberechtigten gleichwohl geduldet wurde und eine entsprechende Nutzung auch erfolgt ist. Entsprechendes wird allein durch die Angabe der Zeugin K., dass „es öfters vorkam, dass Unbefugte ihre Fahrzeuge auf dem Parkplatz abstellten, wenn die Schranke oben war“ nicht belegt. Denn dabei bleibt insbesondere offen, wann und wie häufig eine solche Nutzung vorgekommen ist und ob der Kreis der unberechtigten Nutzer zum allein maßgeblichen Tatzeitpunkt näher eingrenzbar gewesen war.

III. Der Senat kann nicht ausschließen, dass sich in einer neuen Hauptverhandlung Feststellungen treffen lassen, die eine Strafbarkeit der Angeklagten belegen können. Der neue Tatrichter wird im Falle einer erneuten Verurteilung jedoch auch das subjektive Tatument näher als bisher geschehen zu begründen haben. Insoweit reicht es für die Annahme einer Unfallflucht nicht aus, dass die Angeklagte (lediglich) erkannt hat, dass die Parkfläche für jedermann faktisch zugänglich gewesen war. Vielmehr müsste sie auch Art und Umfang der tatsächlichen Nutzung des Parkplatzes durch unberechtigte Dritte in ihren Vorsatz aufgenommen haben.

Dem Senat ist eine Entscheidung über die Aufhebung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a Abs. 2 StPO nicht eröffnet (OLG Koblenz, Urteil vom 19.12.2007 – 1 Ss 339/07, NZV 2008, 367, 369; Hauschild in MüKo-StPO, 1. Aufl., § 111a Rn. 24). Der neue Tatrichter wird jedoch Anlass zu der Prüfung haben, ob die Fortdauer der vorläufigen Sicherungsmaßnahme angesichts des Zeitablaufs weiter verhältnismäßig ist.

16. *) 1. Dass der Beschuldigte gegenüber den Polizeibeamten vorgebracht hat, er habe gedacht, dass bei der Benutzung des E-Scooters dieselben

Promillegrenzen wie bei Fahrrädern und nicht wie bei Kraftfahrzeugen gelten würden, stellt einen Irrtum über die Reichweite der Verbotsnorm des § 316 StGB (sog. Subsumtionsirrtum) dar, der dem Verbotsirrtum nach § 17 StGB unterfällt.

2. Selbst wenn die Hemmschwelle für die Benutzung eines E-Scooters aufgrund der freien Verfügbarkeit ohne Zugangskontrollen und der nicht ausreichenden Information der Bürger über die potentielle Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge geringer sein dürfte als bei der Benutzung eines anderen Kraftfahrzeugs, reicht dies für sich allein nach Ansicht der Kammer zur Widerlegung der Regelvermutung einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 II Nr. 2 StGB nicht aus.

3. Auch begründet das mangelnde Bewusstsein, dass für die E-Scooter-Nutzung die gleichen Maßstäbe gelten wie für die Nutzung von Kraftfahrzeugen, keinen außergewöhnlichen Umstand, insbesondere wenn der Beschuldigte mit einem BAK-Wert von 1,73 Promille auch den für Fahrradfahrer geltenden Grenzwert überschritten hatte.

Landgericht Dortmund,

Beschluss vom 11. Februar 2020 – 43 Qs 5/20 –

Aus den Gründen:

I. Die Beschwerde der Staatsanwaltschaft Dortmund gegen den Beschluss des Amtsgerichts Dortmund, mit dem der Antrag auf vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO zurückgewiesen wurde, ist nach § 304 Abs. 1 StPO zulässig.

II. Die Beschwerde hat auch in der Sache Erfolg.

Dem Beschuldigten war nach Ansicht der Kammer die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen (§ 111a StPO). Denn aufgrund der Aktenlage sind derzeit dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis in der Hauptverhandlung gemäß §§ 316, 69 Abs. 1 und 2 Nr. 2 StGB endgültig entzogen werden wird.

1. Wie das Amtsgericht zu Recht festgestellt hat, besteht gegen den Beschuldigten der dringende Tatverdacht, eine fahrlässige Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB begangen zu haben.

Dass der Beschuldigte gegenüber den Polizeibeamten vorgebracht hat, er habe gedacht, dass bei der Benutzung des E-Scooters dieselben Promillegrenzen wie bei Fahrrädern und nicht wie bei Kraftfahrzeugen gelten würden, spielt für die Strafbarkeit als solche keine Rolle. Es handelt sich hierbei um einen Irrtum über die Reichweite der Verbotsnorm des § 316 StGB. Der Beschuldigte irrte sich nicht über die tatsächlichen Gegebenheiten, sondern nur über den Umfang des Verbots. Er wusste was er tat, nahm aber an, er dürfe den E-Scooter mit dem bei ihm vorliegenden Alkoholisierungsgrad benutzen. Das ist ein Subsumtionsirrtum, der einen Fall des Verbotsirrtums nach § 17 StGB darstellt (vgl. BGH, Urteil vom 02. 12. 1954, Az. 4 StR 500/54).

Dieser Verbotsirrtum war für den Beschuldigten aber vermeidbar, da er bei Begehung der Tat einsehen konnte, Unrecht zu tun. Der Beschuldigte hielt die Tat unter Außerachtlassung der von ihm nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen zu erwartenden Sorgfalt für erlaubt. Auch wenn die E-Scooter überall im Stadtgebiet ohne Zulassungskontrollen zur Verfügung stehen und die Benutzer von den Anbietern der E-Scooter im Vorfeld nicht ausreichend über die Gefahren und die Rechtslage unterrichtet wurden, hätte es dem Beschuldigten obliegen, sich vor der Benutzung über die rechtlichen Rahmenbedingungen zu informieren. Die Information über die einschlägige Promillegrenze ist im Internet mit sehr geringem Zeitaufwand abrufbar. Diese Informationspflicht des Beschuldigten bestand besonders vor dem Hintergrund, dass er sich bei Antritt der Fahrt seiner Alkoholisierung bewusst war.

Im Übrigen betrug die festgestellte Blutalkoholkonzentration beim Beschuldigten laut des ärztlichen Befundberichts 1,73 Promille. Damit war auch die für Fahrradfahrer geltende Grenze von 1,6 Promille (OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.1991, Az. 3 Ss OWi 1030/91, Az. 3 Ws 484/91) überschritten. Aufgrund der mit diesem Promillewert jedenfalls einhergehenden absoluten Fahruntüchtigkeit (BGH, Beschluss vom 28.06.1990, Az. 4 StR 297/90) besteht der dringende Tatverdacht einer Trunkenheit im Verkehr. Diese stellt nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB einen Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis dar.

2. Anders als das Amtsgericht geht die Kammer — zumindest nach dem der Beurteilung derzeit zugrunde zu legenden Akteninhalt — nicht davon aus, dass die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB im konkreten Fall widerlegt ist, d. h. ausnahmsweise besondere Gründe für die Annahme der Eignung des Beschuldigten zum Führen von Kraftfahrzeugen vorliegen.

Selbst wenn die Hemmschwelle für die Benutzung eines E-Scooters aufgrund der freien Verfügbarkeit ohne Zugangskontrollen und der nicht ausreichenden Information der Bürger über die potentielle Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge geringer sein dürfte als bei der Benutzung eines anderen Kraftfahrzeugs, reicht dies für sich allein nach Ansicht der Kammer zur Widerlegung der Regelvermutung nicht aus. Es gehört eben auch zu den Pflichten eines geeigneten Kraftfahrzeugführers, sich über die speziellen tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten des benutzten Fahrzeugs zu informieren.

Dass der Beschuldigte nach seiner Einlassung nicht in dem Bewusstsein handelte, dass für die E-Scooter-Nutzung die gleichen Maßstäbe gelten wie für die Nutzung von Kraftfahrzeugen, vermag hier zur Begründung eines außergewöhnlichen Umstandes außerdem bereits deswegen nicht zu greifen, da der Beschuldigte mit dem Wert von 1,73 Promille auch den für Fahrradfahrer geltenden Grenzwert überschritten hatte.

Die Kammer teilt darüber hinaus nicht die Ansicht des Amtsgerichts, dass die abstrakten Gefahren für Dritte bei der Benutzung eines E-Scooters deutlich

niedriger als bei der Nutzung von Motorrollern sind; zwar verfügen die E-Scooter über eine wesentlich niedrigere Masse als Motorroller, auch sie können aber eine beachtliche Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h erreichen.

Wenn das Amtsgericht ausführt, unter Berücksichtigung des Eindrucks, welchen das Strafverfahren bislang auf den Beschuldigten gehabt habe, sei die Wiederholung eines derartigen Vorfalles nicht zu erwarten, wäre dies zwar eine Tatsache, die der Anordnung der Maßregel des § 69 StGB entgegenstehen würde. Angesichts des ausschließlich spezialpräventiven Charakters der Fahrerlaubnisentziehung sind für die Beurteilung der Ungeeignetheit eines Täters zum Führen eines Kraftfahrzeuges nämlich allein die vom Täter für den allgemeinen Straßenverkehr ausgehenden Gefahren maßgebend (BGH, Beschluss vom 27.04.2005, Az. GSSSt 2/04). Darf mit hinreichender Sicherheit erwartet werden, dass der Täter gleiche oder ähnliche Taten künftig nicht mehr begehen wird, so besteht eine derartige Gefahr für die Allgemeinheit nicht mehr.

Für diese Behauptung des Amtsgerichts bietet der Akteninhalt — der dieser Entscheidung der Kammer zugrunde zu legen war — aber bislang keinerlei Anhaltspunkte. Wie die Einleitung des Strafverfahrens und die Beschlagnahme der Fahrerlaubnis sich im konkreten Fall auf den Beschuldigten ausgewirkt haben, wird das Amtsgericht im Rahmen der Hauptverhandlung festzustellen haben. [...]

17. *) Der Annahme dringender Gründe für die Entziehung der Fahrerlaubnis i. S. d. § 69 I, II Nr. 2 StGB im Rahmen einer Entscheidung gemäß § 111a StPO kann entgegenstehen, dass die zurückgelegte Fahrtstrecke mit einem E-Roller nur einige Meter betrug und infolge eines Sturzes von der objektiv bestehenden Möglichkeit der Weiterfahrt Abstand genommen wurde.

Landgericht Dortmund,
Beschluss vom 7. Februar 2020 – 35 Qs 3/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Die Staatsanwaltschaft Dortmund führt gegen die Beschuldigte ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der jedenfalls fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB.

Ihr wird vorgeworfen am 07.12.2019 gegen 01:37 Uhr einen E-Roller im Bereich der K.straße in der D. Innenstadt in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand (Blutalkoholkonzentration 1,86 ‰) geführt zu haben. Nach dem bisherigen Stand der Ermittlung soll die Beschuldigte nach einer Fahrtstrecke von einigen Metern bzw. 2,5 m gestürzt sein, wobei sie sich am Kinn verletzte.

Die aufnehmenden Polizeibeamten pp. beschlagnahmten noch vor Ort den Führerschein der Beschuldigten: Hiergegen legte deren Verteidigerin unter dem 09.12.2019 Widerspruch ein.

Mit Antragschrift vom 19.12.2019 beantragte die Staatsanwaltschaft Dortmund bei dem Amtsgericht Dortmund – Ermittlungsrichter –, der Beschuldigten gemäß § 111a Abs. 1 StPO vorläufig die Fahrerlaubnis zu entziehen. Diesen Antrag wies das Amtsgericht Dortmund mit Beschluss 17.01.2020 zurück, wobei es zur Begründung im Wesentlichen ausführte, dass keine dringenden Gründe dafür vorlägen, dass das Gericht der Hauptsache der Beschuldigten die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB entziehen werde.

Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde der Staatsanwaltschaft Dortmund vom 21.01.2020, mit der sie den o.g. Antrag weiterverfolgt. Das Amtsgericht Dortmund hat der Beschwerde unter dem 24.01.2020 nicht abgeholfen und die Sache der Kammer zur Entscheidung vorgelegt.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde ist unbegründet. Das Amtsgericht hat den Antrag der Staatsanwaltschaft auf Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu Recht und mit zutreffender Begründung [...] zurückgewiesen.

Zwar besteht gegen die Beschuldigte dringender Tatverdacht wegen jedenfalls fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr i.S.d. § 316 StGB, die Voraussetzungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a Abs. 1 StPO liegen indes nicht vor. Hiernach kann das Gericht dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen, wenn dringende Gründe dafür vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, § 69 StGB. Dringende Gründe in diesem Sinne liegen vor, wenn die endgültige Entziehung in hohem Maße wahrscheinlich ist (KK-StPO/Bruns, 8. Aufl. 2019, § 111a Rn. 3b).

Hieran fehlt es vorliegend. Zwar ist bei der in § 69 Abs. 2 StGB genannten Straftat des § 316 StGB in der Regel von der Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen, die hierin zum Ausdruck kommende Regelvermutung kann indes widerlegt werden. Dies setzt die positive Feststellung von Anhaltspunkten dafür voraus, dass ein Ausnahmefall gegeben ist und die Tat Ausnahmecharakter im Hinblick auf die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat (vgl. Fischer, StGB, 66. Aufl. 2019 § 69 R11. p 22). Eine Ausnahme wegen in der Tat liegender Umstände setzt voraus, dass diese sich hinsichtlich Gewicht, Anlass, Motivation oder sonstiger Umstände vom Durchschnittsfall deutlich abhebt (Fischer, a. a. O., § 69 Rn. 26). Anhaltspunkte für solche Umstände liegen hier vor. Wesentlicher Gesichtspunkt ist, dass die von der Beschuldigten zurückgelegte Fahrtstrecke nur einige Meter bzw. 2,5 m (jeweilige Einlassung der Beschuldigten) betragen haben soll. Zwar ist diese kurze Fahrtstrecke mit dem Sturz der Beschuldigten zu erklären, hierbei ist jedoch zu bedenken, dass der E-Roller nicht beschädigt wurde und die Beschuldigte eine nur geringfügige Verletzung erlitten hat. Gleichwohl hat sie trotz der objektiv bestehenden Möglichkeit der Weiterfahrt hiervon Abstand genom-

men und die Fahrt nicht fortgesetzt. Dies ist nach derzeitigem Aktenstand nicht ausschließbar darauf zurückzuführen, dass die Beschuldigte erkannt hat, alkoholbedingt nicht (einmal) zum Führen eines E-Rollers in der Lage gewesen zu sein und deshalb von der Weiterfahrt abgesehen hat. Dies kann positive Rückschlüsse auf die charakterliche Eignung der Beschuldigten zum Führen von Kraftfahrzeugen zulassen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Beschädigte lediglich einen E-Roller geführt haben soll, wobei diese üblicherweise nicht schneller als 20 km/h fahren und ein geringes Gewicht aufweisen. Schließlich ist die Hemmschwelle, ein Elektrokleinstfahrzeug wie einen E-Roller trotz alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit zu führen, als niedriger einzuordnen, als beispielsweise diejenige beim Führen eines PKWs in einem solchen Zustand.

Genannte Umstände lassen es jedenfalls als möglich erscheinen, dass das zur Entscheidung berufene Tatgericht im Rahmen der gebotenen Gesamtwürdigung einen Ausnahmefall im o.g. Sinne feststellen wird. Dies steht der Annahme einer hohen Wahrscheinlichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis i.S.d. § 111a Abs. 1 StPO entgegen. [...]

18. *) Nach Auffassung der Kammer ist der für Kraftfahrzeuge geltende Grenzwert von 1,1 ‰ (sog. absolute Fahruntüchtigkeit) auch in Fällen der Benutzung von Elektrokleinstfahrzeugen anzuwenden, da diese im Rahmen der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) grundsätzlich als Kraftfahrzeuge eingestuft sind und sich auch im Rahmen des Gefährdungspotentials von Elektrokleinstfahrzeugen kein anderer Schluss ergibt.

Landgericht München I,
Beschluss vom 30. Oktober 2019 – 1 J Qs 24/19 jug –

Zum Sachverhalt:

I. Die Staatsanwaltschaft München I führt ein Ermittlungsverfahren gegen den Beschuldigten wegen des Verdachts der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr.

Nach dem Ergebnis der Ermittlungen der Staatsanwaltschaft ist der Beschuldigte dringend verdächtig, am 09.08.2019 gegen 00:12 Uhr mit dem Elektrokleinstfahrzeug, Versicherungskennzeichen pp., auf der pp. in M. gefahren zu sein, obwohl er infolge vorangegangenen Alkoholkonsums fahruntüchtig war. In diesem Zusammenhang wurde am 09.08.2019 um 00:44 Uhr beim Beschuldigten eine Blutprobe genommen und ein ärztlicher Bericht ausgestellt [...]. Der Führerschein des Beschuldigten wurde am gleichen Tag sichergestellt [...] und es wurde eine Sicherheitsleistung in Höhe von 535 Euro erhoben [...].

Nach Eingang des Ergebnisses der Blutalkoholuntersuchung des B. Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit [...], das eine Blutalkoholkon-

zentration im Mittelwert von 1,49 ‰ auswies, beantragte die Staatsanwaltschaft München I beim zuständigen Amtsgericht München Jugendgericht den Erlass eines Beschlusses gemäß § 111a StPO zum vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis sowie zur Beschlagnahme des Führerscheins des Beschuldigten [...].

Das Amtsgericht München wies mit Beschluss vom 23.09.2019 [...] den Antrag der Staatsanwaltschaft zurück, da zum einen die Grenzwerte der absoluten Fahruntüchtigkeit im Fall von sog. E-Scootern noch nicht hinreichend bestimmt seien und der Grenzwert der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit für sonstige Kraftfahrzeuge von 1,1 ‰ vor allem aufgrund der Vergleichbarkeit von E-Scootern und Fahrrädern nicht zu übertragen sei. Darüber hinaus bestehen aus Sicht des Amtsgerichts auch keine ausreichenden Anhaltspunkte die relative Fahruntüchtigkeit zu bejahen. Im Übrigen verweist der Beschluss darauf, dass auch derzeit keine dringenden Gründe dafür vorhanden seien, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis auch endgültig entzogen wird.

Gegen diesen Beschluss hat die Staatsanwaltschaft München I am 07.10.2019 [...] Beschwerde eingelegt und gleichzeitig den Führerschein an den Beschuldigten herausgegeben. Die Staatsanwaltschaft München I trägt in ihrer Begründung unter anderem vor, dass der Grenzwert der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ aufgrund der Eigenschaft des E-Scooters als Kraftfahrzeug anzuwenden sei und zum anderen dringende Gründe für den Entzug der Fahrerlaubnis bestünden. Das Amtsgericht München half der Beschwerde mit Beschluss vom 11.10.2019 [...] nicht ab.

Aus den Gründen:

II. Die nach §§ 296, 304 StPO zulässige Beschwerde ist begründet.

Aufgrund des Ermittlungsergebnisses bestehen im Sinne des § 111a Abs. 1 und Abs. 6 StPO dringende Anhaltspunkte dafür, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werden wird (§§ 69, 69b i. V.m. § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB).

1. Nach Aktenlage besteht der dringende Verdacht, dass der Beschuldigte am 09.08.2019 gegen 00:12 Uhr mit dem Elektrokraftfahrzeug, Versicherungskennzeichen pp., auf der pp. in M. gefahren ist, obwohl er infolge vorangegangenen Konsums alkoholischer Getränke fahruntüchtig war. Der Beschuldigte wurde einer allgemeinen Verkehrskontrolle unterzogen und die Entnahme einer Blutprobe veranlasst.

Eine beim Beschuldigten am 09.08.2019 um 00:44 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Mittelwert von 1,49 ‰ [...]. Außer einer verwaschenden Aussprache im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolle [...] ergaben sich bei der ärztlichen Untersuchung keine weiteren alkoholbedingten Auffälligkeiten [...].

2. Geltung des Grenzwertes der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ beim Fahren mit Elektrokraftfahrzeugen.

Nach Auffassung der Kammer ist der für Kraftfahrzeuge geltende Grenzwert von 1,1 ‰ (sog. abso-

lute Fahruntüchtigkeit) auch in Fällen der Benutzung von Elektrokraftfahrzeugen anzuwenden, da diese im Rahmen der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) grundsätzlich als Kraftfahrzeuge eingestuft sind und sich auch im Rahmen des Gefährdungspotentials von Elektrokraftfahrzeugen kein anderer Schluss ergibt.

a) Einordnung als Kraftfahrzeug

Gemäß § 1 Absatz 1 eKFV sind Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der Verordnung grundsätzlich Kraftfahrzeuge im Sinne von § 1 Absatz 2 StVG. Zwar wird im Rahmen der Begründung des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 21.09.2018 eine Vergleichbarkeit zwischen Fahrrädern und Elektrokraftfahrzeugen im Bereich der Fahreigenschaften sowie der Verkehrswahrnehmung und deshalb die Anwendung der Verkehrs- und Verhaltensregeln über Fahrräder mit Maßgabe besonderer Vorschriften thematisiert (siehe S. 25 des Referentenentwurfs). Aus Sicht der Kammer ist jedoch aus dem Verordnungserlassverfahren klar erkennbar, dass im Rahmen einer einheitlichen Rechtsanwendung Elektrokraftfahrzeuge als Kraftfahrzeuge grundsätzlich den für Kraftfahrzeugen geltenden Vorschriften unterliegen sollen, soweit ausdrücklich keine anderen Regeln für Elektrokraftfahrzeuge festgesetzt sind.

Exemplarisch hierfür ist aus Sicht der Kammer die folgende Regelung der eKFV sowie deren Begründungen:

Zur Änderung der Bußgeldkatalogverordnung und der Einführung der Nr. 132a BKat führt die Begründung zur eKFV Folgendes aus:

„Da Elektrokraftfahrzeuge als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes gelten, würden die Fahrer von Elektrokraftfahrzeugen bei Verstößen gegen § 37 Absatz 2 Nummer 5 und 6 der Straßenverkehrs-Ordnung — ohne eine entsprechende Klarstellung — nach der laufenden Nummer 132 ff der Bußgeldverordnung bestraft werden.“

Im Rahmen der Einführung der Nr. 132a der Bußgeldkatalogverordnung wird damit ausdrücklich anders als bei Kraftfahrzeugen im Rahmen von Rotlichtverstößen die mit Elektrokraftfahrzeugen begangen werden, neben einer deutlichen Reduzierung des Regelsatzes insbesondere auf ein Fahrverbot verzichtet (siehe hierzu Begründung der eKFV — Drucksache 158/19 – S. 45).

Dagegen wurde im Bereich der laufenden Nr. 241 des BKat (Bereich der Verstöße gegen § 24a StVG – 0,5 ‰ Grenze) offensichtlich auf eine derartige Abweichung vom Grundsatz verzichtet, weshalb gerade im Bereich der Benutzung von Elektrokraftfahrzeugen im alkoholbedingten Rauschzustand davon auszugehen ist, dass hier die allgemeinen Regelsätze für Kraftfahrzeuge gelten sollen.

Die Kammer ist angesichts dieser Regelungssystematik der Auffassung, dass im Rahmen des Verordnungserlassverfahrens grundsätzlich die Auswirkungen der Qualifizierung von Elektrokraftfahrzeugen

als Kraftfahrzeugen abgewogen und soweit aus Sicht des Verordnungsgebers erforderlich und von der Ermächtigungsgrundlage gedeckt, die entsprechenden Änderungen und Anpassungen vorgenommen wurden. In diesem Zusammenhang wurden keine vom Grundsatz abweichenden Regelungen für den Fall der Benutzung von Elektrokraftfahrzeugen im alkoholisierten Zustand getroffen. Darüber hinaus bestehen zudem keine anderen abweichenden gesetzlichen Regelungen, die Elektrokraftfahrzeug aus dem generellen Anwendungsbereich des Kraftfahrzeugbegriffs ausnehmen, weshalb im Ergebnis im Rahmen einer einheitlichen Anwendung des Begriffs des Kraftfahrzeugs davon auszugehen ist, dass der Grenzwert der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰ auch im Bereich von Elektrokraftfahrzeugen gelten soll (so im Ergebnis auch Kerkmann in SVR 2019, 369, 370).

b) Gefährdungspotential von Elektrokraftfahrzeugen

Auch die Einordnung des von Elektrokraftfahrzeugen ausgehenden Gefährdungspotentials, führt zu keinem anderen Ergebnis.

Der Beschluss des Amtsgerichts München vom 23.09.2019 führt im Rahmen seiner Begründung zur Nichtanwendung des Grenzwerts von 1,1 ‰ aus, dass E-Scooter im Rahmen des von ihnen ausgehenden Gefährdungspotentials am ehesten einem Fahrrad und gerade nicht mit Personenkraftwagen oder Motorrädern gleichzustellen seien.

Dieser Einschätzung schließt sich die Kammer nicht an.

Zum einem sind Elektrokraftfahrzeuge der verschiedenen E-Scooter Anbieter mit einem Gewicht von circa 20-25 kg deutlich schwerer als ein durchschnittliches Fahrrad und weisen einer Gefahr für Dritte, im Fall der Benutzung eines Elektrokraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss, die ohne große Anstrengung und Koordinationsbemühungen abrufbare Motorkraft sicher beherrscht werden. Im Gegensatz dazu muss ein alkoholisierte Fahrradfahrer durch eigene Anstrengung und Koordination das Fahrrad erst bewegen und wird im Zweifel auch eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h kaum erreichen. Im Fall eines alkoholisierten Fahrradfahrers steht deshalb aus Sicht der Kammer nicht wie bei einem Elektrokraftfahrzeug die Fremd- sondern die Eigengefährdung im Vordergrund (so grundsätzlich auch OLG Nürnberg Beschluss vom 13.12.2010 – 2 St OLG Ss 230/10 sowie im Fall der Benutzung eines sog. „Segway“ OLG Hamburg Beschluss vom 19.12.2016 – I Rev 76/16).

Aus Sicht der Kammer sind Elektrokraftfahrzeuge im Ergebnis im Rahmen des Gefährdungspotentials eher mit Mofas vergleichbar, in deren Fall auch von einem Grenzwert von 1,1 ‰ für den Fall der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen ist (siehe hierzu MüKo StGB § 316 Rn. 40 sowie Fischer § 316 StGB Rn. 25).

3. Weitere Voraussetzungen des § 111a StPO

Nach Aktenlage liegt eine tragfähige Grundlage für den Beschluss einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO vor.

Voraussetzung für die Anordnung der vorläufigen Entziehung sind grundsätzlich dringende Gründe für die Annahme, dass die Maßregel gemäß § 69 StGB angeordnet wird. Erforderlich ist in diesem Zusammenhang ein hoher Wahrscheinlichkeitsgrad, dass das Gericht den Beschuldigten ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen einstufen wird (siehe Meyer-Goßner/Schmitt § 111a StPO Rn. 2).

Die fahrlässige Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB stellt, wenn sie wie im hier vorliegenden Fall mit einem Kraftfahrzeug begangen wurde, einen Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis dar, § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB. In diesen Fällen ist eine die Ungeeignetheit positiv begründende Gesamtwürdigung nur dann erforderlich, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür bestehen, dass es sich beim vorliegenden Fall im Hinblick auf die Anlasstat um einen außergewöhnlichen, von der Norm abweichenden, Ausnahmefall handelt (siehe hierzu Fischer § 316 StGB Rn. 22,26).

Aus Sicht der Kammer sind derart außergewöhnliche Umstände in vorliegenden Fall nicht ersichtlich. Weder wurde der absolute Grenzwert von 1,1 ‰ lediglich leicht überschritten, noch ist ersichtlich, dass es sich um einen auf besonderen Umständen, beispielsweise einen medizinischen Notfall, beruhenden Ausnahmefall handelt.

Im Rahmen des oben festgestellten Gefährlichkeitspotentials und der Vergleichbarkeit zu Mofas geht die Kammer insbesondere auch nicht davon aus, dass allein die Verwendung eines Elektrokraftfahrzeugs einen die Regelwirkung aufhebenden Ausnahmefall darstellt (siehe ähnlich im Fall der Benutzung eines sog. „Segway“ OLG Hamburg Beschluss vom 19.12.2016 I Rev 76/16).

Es besteht daher dringender Tatverdacht, die Voraussetzungen für einen vorläufigen Entzug der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO sind gegeben.

19. *) Im Falle einer Fahrt mit einem gemieteten E-Scooter nachts zur verkehrsarmen Zeit auf einer Verkehrsfläche ohne jeden Bezug zum fließenden Straßenverkehr und ohne tatsächlich feststellbare oder auch nur abstrakt drohende Beeinträchtigung Rechtsgüter Dritter durch einen nicht vorbelasteten und geständigen Täter ist ein Sicherungsbedürfnis, das zu einer Verhängung der Maßregel der Besserung und Sicherung des § 69 StGB führt, zu verneinen.

Amtsgericht Dortmund,
Urteil vom 21. Januar 2020
– 729 Ds-060 Js 513/19-349/19 –

Aus den Gründen:

Der Angeklagte ist Justizhelfer bei dem X-gericht Y. Er ist weder strafrechtlich noch sonst verkehrsrechtlich bislang in Erscheinung getreten.

Am 08.09.2019 gegen 00:34 Uhr war der Angeklagte mit Freunden in der D. Innenstadt unterwegs.

Man hatte an dem Abend zuvor gemeinsam gegessen und Alkohol getrunken. Der Angeklagte hatte Bier und „einige Kurze“ getrunken. Mit seinen Freunden befand er sich auf dem Weg zum D. „U“, dem Gelände der ehemaligen Union-Brauerei, wo der Angeklagte mit seinen Freunden eine Discothek aufsuchen wollte. Die Gruppe um den Angeklagten nahm den Weg durch die Innenstadt und zwar über den W.weg, eine Fußgängerzone in D. Im dortigen Bereich – wie mittlerweile an vielen Stellen in D. – waren trotz nur zulässiger Verkehrsflächenbenutzung durch Fußgänger sogenannte „E-Scooter“ der Firma „A“ zur Nutzung aufgestellt. Dabei findet die Nutzung statt durch vorherige Anmeldung per App mittels eines Smartphones. Der Angeklagte selbst hatte keine entsprechende App installiert. Einer der Personen aus der Gruppe um den Angeklagten jedoch hatte eine derartige App und schaltete mehrere Roller frei, mit denen der Angeklagte und die anderen dann „spaßeshalber“ durch die Fußgängerzone in Richtung „U“ fahren wollten. Zu dieser verkehrsarmen Zeit fand gleichzeitig eine Streifenfahrt der Polizei D. auf dem W.weg statt, bei der der Angeklagte ohne feststellbare Ausfallerscheinungen auf dem E-Scooter fahrend im Kreuzungsbereich W.weg/Ecke P. (immer noch einem Fußgängerzonenbereich) festgestellt werden konnte. Zur Tatzeit wies der Angeklagte zumindest eine Blutalkoholkonzentration von zumindest 1,40 ‰ auf.

Bei der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Angeklagte erkennen können und müssen, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr in der Lage war aufgrund seiner Alkoholisierung.

Der Angeklagte hat die Tat insgesamt glaubhaft und unrechtheinsichtig gestanden.

Er schilderte die Abläufe am Tatabend und in der Tatnacht nachvollziehbar. Er schilderte auch glaubhaft, dass zur Tatzeit keinerlei Verkehr auf dem W.weg herrschte und er selbst erstmals einen derartigen Roller gefahren habe.

Die Glaubhaftigkeit des Geständnisses konnte das Gericht durch urkundsbeweisliche Verlesung von Aufzeichnungen über Ermittlungshandlungen feststellen.

Hierzu hieß es in der polizeilichen Anzeige, die von dem Polizeibeamten B am 08.09.2019 gefertigt wurde:

„01: Einsatzvergabe / Dienstverrichtung / Eintreffsituation

Am 08.09.2019, gegen 00:34 Uhr, befuhren die Beamten PK C und (der Unterzeichner) PK B (Dienstverrichtung in Uniform) im Rahmen einer Streifenfahrt den W...weg.

Im Kreuzungsbereich W...weg / Ecke P... fiel den Beamten der Beschuldigte als Fahrer des o. g. EKF/E-Scooter auf. Dieser befuhr den W...weg in westliche Richtung und wurde zwecks gezielter Alkoholkontrolle angehalten.“

Die Alkoholisierung hat das Gericht festgestellt aufgrund urkundsbeweislicher Verlesung des ärztlichen Berichtes, der begleitend zur Blutprobenentnahme gefertigt wurde und aus dem sich ein deutlicher Alkoholeinfluss ergab, ohne dass größere Ausfallerschei-

nungen für den Blutprobe entnehmenden Arzt sichtbar waren. Zudem hat das Gericht urkundsbeweislich den Blutalkoholbefund der Blutprobe verlesen, der unter dem 11.09.2019 gefertigt wurde. Hieraus ergab sich ein Blutalkoholkonzentration-Mittelwert für die Zeit der Blutprobenentnahme um 01:31 Uhr von 1,4 ‰.

Der Angeklagte hat sich dementsprechend wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. I, Abs. II StGB strafbar gemacht.

Bei der Strafzumessung hat das Gericht strafmildernd das Geständnis und fehlende Voreintragungen des Angeklagten gewertet. Auch die Unrechtheinsicht des Angeklagten musste sich mildernd auswirken.

Die geringe Gefahr durch eine Rollerfahrt zur verkehrsarmen Zeit auf dem üblicherweise nur von Fußgängern nutzbaren Westenhellweg ohne jeglichen denkbaren Einfluss auf den fließenden Straßenverkehr und die potenziell geringere Gefährdung durch einen Elektroroller für andere Verkehrsteilnehmer musste sich ebenso zu Gunsten des Angeklagten auswirken.

Das Gericht hat dementsprechend unter Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände die Verhängung einer Geldstrafe eines Maßes für tat- und schuldangemessen erachtet, dass das übliche Maß einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt eines Ersttäters mit einem PKW bzw. Motorrad unterschreitet. Tat- und schuldangemessen hielt das Gericht dementsprechend eine Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je 35,00 €.

Die Höhe eines jeden Tagessatzes hat das Gericht bemessen aufgrund der wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnisse des Angeklagten.

Des Weiteren musste das Gericht prüfen, ob der Angeklagte sich gemäß § 69 StGB ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen durch die Fahrt erwiesen hat.

Hier entfaltete ausnahmsweise § 69 Abs. II Nr. 2 StGB nicht seine Indizwirkung. Die dargestellten tatbezogenen Strafmilderungsgründe zeigten vielmehr die Besonderheit der abzuurteilenden Trunkenheitsfahrt auf.

Das Gericht meint insbesondere auch angesichts fehlender strafrechtlicher Vorbelastungen und des von Reue getragenen Geständnisses des Angeklagten insoweit, dass sich aus der Tatbegehung unter Berücksichtigung aller Umstände der Tat und der Täterpersönlichkeit nicht ein Schluss auf eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ziehen lässt.

Dem Gericht ist insoweit die Entscheidung des Landgerichts Dortmund vom 08.11.2019 – 32 Qs 130/19 – bekannt und der scheinbare Widerspruch zu dieser Entscheidung bewusst.

Die Besonderheit der genannten Entscheidung war jedoch, dass der Angeklagte mit noch einer zweiten Person auf dem Roller fuhr, diesen also zweckentfremdete und zudem aufgrund seiner Alkoholisierung auch Ausfallerscheinungen auswies, die in einen Sturz beim Anhalteversuch gipfelten. Auch im Übrigen konnten im Rahmen der Blutprobenentnahme deutliche Ausfallerscheinungen festgestellt werden.

Auch wenn diese Gesichtspunkte im Rahmen des Beschlusses des Landgerichtes Dortmund nicht die

tragenden Gründe der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis waren, so zeigten diese doch ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis vor gleichartigen Trunkenheitsfahrten des damaligen Beschuldigten. Ein derartiges Sicherheitsbedürfnis, das zu einer Verhängung der Maßregel der Besserung und Sicherung des § 69 StGB führen müsste, ist jedoch nicht ersichtlich im vorliegenden Falle einer Fahrt mit einem gemieteten E-Scooter nachts zur verkehrsarmen Zeit auf einer Verkehrsfläche ohne jeden Bezug zum fließenden Straßenverkehr und ohne tatsächlich feststellbare oder auch nur abstrakt drohende Beeinträchtigung Rechtsgüter Dritter durch einen nicht vorbelasteten und geständigen Täter – dieser zeigt also durch seine Tatbegehung nicht seine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Vielmehr war sodann das Regelfahrverbot des § 44 Abs. I Satz 3 StGB festzusetzen, da nach einer Trunkenheitsfahrt im Straßenverkehr keine Fahrerlaubnisentziehung stattgefunden hatte. Der Erziehungsgedanke, der dem Fahrverbot auch in Strafsachen im Wesentlichen zugrunde liegt, gebot es ebenso, eine Fahrverbotsanordnung erheblicher Dauer festzusetzen, wobei das Gericht angesichts der sonstigen Strafzumessungsumstände eine solche Fahrverbotsdauer von vier Monaten für den Umständen angemessen erachtet hat. [...]

20. 1. Eine private Stichstraße mit Garagenhof ist bei entsprechender Öffnung für jedermann zum öffentlichen Verkehrsraum zu rechnen.

2. Bei einer THC-Konzentration von nur 0,9 µg/l kommt eine Verurteilung wegen einer Drogenfahrt [gemäß § 24a II StVG] nur bei etwaigen drogentypischen Verhaltensauffälligkeiten oder Ausfallerscheinungen in Betracht (Anschluss OLG Bamberg, 11. Dezember 2018, 3 Ss OWi 1526/18, DAR 2019, 157).

Amtsgericht Dortmund,
Urteil vom 2. April 2019
– 729 OWi-254 Js 281/19-63/19 –

Aus den Gründen:

[...] Der Betroffene hatte das von ihm genutzte Fahrzeug, einen Pkw [...] am Tattage in einem Garagenhof des Hauses A-Straße 123 in D. stehen. Er kam am Tattage gegen 15:00 Uhr dorthin, um sein Auto zu waschen.

Ob das Fahrzeug am Tattage zuvor von dem Betroffenen bewegt worden war, konnte das Gericht nicht feststellen.

Die Tatörtlichkeit A-Straße 123 ist derart beschaffen, dass es sich um eine private Stichstraße mit anschließendem Garagenhof handelt. Ab 17:00 Uhr wird die private Stichstraße durch ein starkes Metalltor gegen das Befahren durch den öffentlichen Straßenverkehr verschlossen. In der Stichstraße befindet sich der besagte Garagenhof am Ende der Stichstraße. Im

vorderen Bereich befindet sich eine ehemalige Tankstelle, die nunmehr nur noch als KFZ-Reparaturbetrieb benutzt wird.

Im Anschluss an die Tankstelle stehen beidseitig des Stichstraßenbereiches bis zum Garagenhof hin Gebrauchtwagen, die dort zum Verkauf angeboten werden. Für den Gebrauchtwagenverkauf und den Betrieb der Werkstatt ist das Befahren der Örtlichkeit nach morgendlichem Öffnen der Eisentore gewünscht und möglich.

So war das Tor auch zu der Zeit geöffnet, als der Betroffene dort am Tattage sein Auto waschen wollte. Der Betroffene musste dann jedoch sein Fahrzeug umparken und drehte dieses auch auf dem Garagenhof. Dabei geriet er mit seiner vorderen rechten Fahrzeug-ecke gegen einen blauen VW-Golf des Zeugen B, der in der fraglichen privaten Straße im hinteren Bereich abgestellt war. Der Betroffene blieb vor Ort in dem Garagenhof nahe seines Autos. Etwa 2 bis 3 Stunden später stellte der geschädigte Autobesitzer einen Schaden an seinem Fahrzeug fest und auch einen korrespondierenden Schaden des Fahrzeuges des Betroffenen. Er rief die Polizei. Gegenüber der Polizei erklärte der sich immer noch vor Ort aufhaltende Betroffene, er sei der Fahrzeugführer zur Tatzeit gewesen. Die Polizei fragte den Betroffenen routinemäßig nach möglichem Drogenkonsum. Der Betroffene bejaht dies für den Vorabend, so dass die Polizei Schnelltests nahm, die Hinweise auf Cannabiskonsum und Kokainkonsum ergaben. Der Betroffene hatte am Vorabend einen „Joint“ geraucht. Die Polizei ordnete daraufhin eine Blutprobeentnahme an, die ergab, dass der Betroffene eine THC-Konzentration von 0,9 µg/l aufwies.

Im Rahmen der ärztlichen Blutprobeentnahme konnte eine fehlende Pupillenlichtreaktion bei dem Betroffenen festgestellt werden.

Der Betroffene hat den Unfall eingestanden.

Ob er bereits zum Tatort mit seinem Fahrzeug hingefahren ist, sagte der Betroffene nicht. Der Betroffene bestätigte, am Vorabend der Tat einen „Joint“ mit Cannabis geraucht zu haben. Er habe an sich jedoch keine Verhaltensbesonderheiten festgestellt. Er habe sein Fahrzeug umparken müssen und dies dann auch getan. Er sei wohl beim Umparken mit dem anderen Fahrzeug zusammengestoßen, aufgrund der Enge der örtlichen Verhältnisse.

Die Höhe der THC-Konzentration im Blut des Betroffenen konnte das Gericht feststellen durch – mit Zustimmung des Betroffenen und des Verteidigers – erfolgte Verlesung des Sachverständigengutachtens des Labors V, dort als Sachverständiger tätig: Dr. R. Das Gutachten datiert vom 02. 11. 2018 und ergab den genannten Drogenbefund. Festzustellen war, dass der Betroffene unter Cannabiseinfluss ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt hat. Die Nachweisgrenze von 1,0 µg/l Blut war jedoch noch nicht erreicht.

Das Gericht hat daher im Weiteren entsprechend der Entscheidung des OLG Bamberg vom 11. 12. 2018 – 3 Ss OWi 1526/18 – geprüft, ob drogentypische Verhaltensauffälligkeiten oder Ausfallerscheinungen fest-

zustellen waren, die trotz Unterschreitung der Nachweisgrenze eine für eine Verurteilung ausreichende Drogenwirkung nahelegten.

Hierzu hat das Gericht den ärztlichen Bericht, der begleitend zur Blutprobeentnahme gestellt wurde, urkundsbeweislich verlesen und zudem den Polizeibeamten P, der den Betroffenen angetroffen hat und der auch den Drogentest genommen hat, als Zeugen vernommen.

Während in dem ärztlichen Bericht das Verhalten des Betroffenen als redselig eingestuft wurde, ergab sich aus der polizeilichen Aussage distanzloser Kontakt.

Der Zeuge P erklärte insoweit, dass der Betroffene laut gewesen sein und viel geredet habe. Dies könne sich auch seiner Ansicht nach aus der Situation vor Ort ergeben haben und sei wohlmöglich nicht drogenbedingt. Zum Gedankenablauf stellte der Zeuge P fest, dass dieser nach seinen Aufzeichnungen schwerfällig und langsam gewesen sei, wobei sich aus dem ärztlichen Bericht ein sprunghafter Gedankenablauf ergab.

Diese Feststellungen sind nach Ansicht des Gerichtes eher als widersprüchlich anzusehen.

Zur Sprache des Betroffenen konnten sowohl die Polizei, als auch der Arzt feststellen, dass diese deutlich war.

Lediglich zur Pupillenlichtreaktion konnte deren Fehlen in dem ärztlichen Bericht festgestellt werden.

Da der Zeuge P als tatnächster Zeuge jedoch ausgesagt hat, dass der Betroffene für ihn in keiner Weise dahin auffällig gewesen sei, das er Drogen konsumiert habe, sondern lediglich auf routinemäßige Nachfrage einen Drogenkonsum eingeräumt habe, reichen nach Ansicht des Gerichtes weder die Feststellungen in dem ärztlichen Bericht zur Blutprobeentnahme noch die übrigen Feststellungen der Polizei nicht aus, um bei Unterschreitung der Nachweisgrenze des § 24a [II] StVG gleichwohl eine Verurteilung im Sinne dieser Norm vornehmen zu können.

Dementsprechend war der Betroffene lediglich wegen des Unfallgeschehens gemäß § 1 Abs. II, 49 StVO, 24 StVG zu verurteilen. Hierfür war die Regelgeldbuße von 35,00 EURO festzusetzen. [...]

21. Unionsrecht gebietet nicht, einen ausländischen EU-Führerschein anzuerkennen, der in der Zeit der vorläufigen Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis ausgestellt wurde, wenn sowohl die vorläufige Entziehung nach § 111a StPO als auch die nachfolgende Entziehung nach § 69 Abs. 1 StGB aus Gründen gerechtfertigt waren, die zum Zeitpunkt der Ausstellung des ausländischen EU-Führerscheins bereits vorlagen (vgl. EuGH, Urteile vom 20. November 2008 – C-1/07, Weber [ECLI:EU:C:2008:640] – Slg. I-8571 Rn. 41 und vom 13. Oktober 2011 – C-224/10, Apelt [ECLI:EU:C:2011:655] – Slg. I-9601 Rn. 50).

2. Das Recht, von einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen,

lebt nicht automatisch wieder auf, wenn die im Zusammenhang mit der Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis angeordnete Sperrfrist abgelaufen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 31 ff.).

3. Zu der Frage, ob die Eingangsformel der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) den Anforderungen des Zitiergebots (Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG) genügt.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 16. Januar 2020 – 3 B 51/18 –

Aus den Gründen:

Die aufsämtliche Zulassungsgründe des § 132 Abs. 2 01
VwGO gestützte Beschwerde des Klägers bleibt ohne Erfolg.

Der Kläger wendet sich gegen die Nichtanerkennung der Berechtigung, mit einer ihm während der Zeit 02
der vorläufigen Entziehung seiner deutschen Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) erteilten polnischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in Deutschland zu führen.

Der Kläger, der die deutsche Staatsangehörigkeit 03
besitzt, erhielt 1985 eine deutsche Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 3. Am 26. Juli 2013 fuhr er in Deutschland mit einem Kraftfahrzeug auf ein an einer roten Ampel stehendes Fahrzeug auf. Dessen zwei Insassen wurden verletzt; am Lastkraftwagen des Geschädigten entstand nach den Feststellungen im rechtskräftigen strafgerichtlichen Urteil ein Sachschaden in Höhe von 33.932,46 €. Die beim Kläger entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,37 Promille. Der Führerschein des Klägers wurde von der Polizei beschlagnahmt.

Mit Beschluss vom 17. Oktober 2013 entzog das 04
Amtsgericht Waldshut-Tiengen ihm gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis. Mit Urteil vom 26. Februar 2014, rechtskräftig seit dem 31. Mai 2014, verurteilte das Amtsgericht Waldshut-Tiengen den Kläger wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 3 Nr. 1 StGB) in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung in zwei einheitlichen Fällen (§ 223 Abs. 1, §§ 229, 230 Abs. 1 StGB) zu einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen, entzog ihm gemäß §§ 69, 69a StGB die Fahrerlaubnis, da er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe, zog seinen Führerschein ein und verhängte unter Einbeziehung der seit der Beschlagnahme des Führerscheins verstrichenen Zeit eine weitere Sperre zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis für die Dauer von 10 Monaten.

Am 24. Januar 2014 erwarb der Kläger in Polen 05
eine Fahrerlaubnis der Klasse B; im Führerschein ist ein Wohnsitz in Polen angegeben. Als er den Führerschein im März 2015 bei einer Verkehrskontrolle in Deutschland vorlegte, bat die Polizei das Landratsamt Waldshut um Prüfung der Gültigkeit.

Mit Bescheid vom 10. April 2015 stellte das Land- 06
ratsamt gegenüber dem Kläger fest, dass seine in Polen erworbene Fahrerlaubnis von Anfang an keine Fahrberechtigung im Hoheitsgebiet der Bundesrepub-

lik Deutschland begründet habe (1.), ordnete an, dass der Führerschein unverzüglich, d.h. spätestens eine Woche nach Erhalt dieser Verfügung vorzulegen sei, damit die fehlende Fahrberechtigung auf dem Führerschein vermerkt werden könne (2.), drohte, falls der Führerschein nicht innerhalb der Frist abgegeben werde, ein Zwangsgeld in Höhe von 500 € an (3.), ordnete die sofortige Vollziehung dieser Verfügung an (4.) und setzte für diese Verfügung eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 115 € zuzüglich 3,45 € für die Auslagen fest (5.).

- 07** Nachdem der Kläger den Führerschein nicht vorlegte, setzte das Landratsamt mit Bescheid vom 19. Juni 2015 zur Erfüllung der entsprechenden Auflage ein Zwangsgeld in Höhe von 500 € fest (1.) und drohte für den Fall, dass die Auflage nicht bis zum 3. Juli 2015 erfüllt werde, ein weiteres Zwangsgeld in Höhe von 750 € an (2.). Hierfür wurden gemäß §§ 1 und 4 des Landesgebührengesetzes i. V. m. § 31 des Landesverwaltungsvollstreckungsgesetzes Kosten in Höhe von 20 € (zuzüglich der Kosten für die Zustellung) festgesetzt (3.).
- 08** Die hiergegen erhobenen Widersprüche hat das Regierungspräsidium Freiburg mit Widerspruchsbescheid vom 10. Dezember 2015 zurückgewiesen und für diese Entscheidung eine Gebühr in Höhe von 150 € festgesetzt.
- 09** Die auf die Aufhebung der Bescheide gerichtete Klage hat das Verwaltungsgericht Freiburg mit Urteil vom 21. Februar 2017 abgewiesen.
- 10** Die Berufung des Klägers, mit der er zusätzlich zum bisherigen Aufhebungsantrag die Feststellung begehrt, dass die Nichtanerkennung seiner Inlandsfahrberechtigung seit der Erledigung der bis zum 25. Dezember 2014 festgesetzten Sperrfrist bis zur Entscheidung des Berufungsgerichts, insbesondere zu den Zeitpunkten der behördlichen Entscheidungen sowie der erstinstanzlichen Gerichtsentcheidung rechtswidrig gewesen ist, hat der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Urteil vom 24. September 2018 zurückgewiesen.
- 11** 1. Die vom Kläger aufgeworfenen Fragen verleihen der Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.
- 12** a) Der Kläger wirft unter C.2 folgende Fragen auf:
Ist eine (gesetzlich konstitutive, aber auch verwaltungsrechtliche deklaratorische) Nichtanerkennungsentscheidung nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 FeV mit dem europäischen Primär- (freizügigkeitsrechtlicher Anerkennungsgrundsatz), Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, Grundsatz der Rechtssicherheit (insbesondere dem Vertrauensschutz und der Dogmatik der Tatbestandsfiktion eines Verwaltungsakts) und Sekundärrecht (Regelungen der 3. Führerscheinnrichtlinie, Anerkennungsgrundsatz) nach dem Ablauf einer nationalen Sperrfrist vereinbar, insbesondere in Fällen, in denen die EU-Fahrerlaubnis vor Eintritt der nationalen Sperrfrist, aber während einer vorläufigen Maßnahme nach § 111a StPO erworben wurde? Ist die Verweigerung der Anerkennung einer solchen Fahrerlaubnis

(ohne weitere Bedingungen) bis zum Ablauf der in § 29 StVG genannten Tilgungsfristen mit dem (europarechtlichen als auch mit dem verfassungsrechtlichen) Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar?

Diese Fragen bedürfen nicht der Klärung in einem **13** Revisionsverfahren.

Der Beklagte stützt die Nichtanerkennung der polnischen Fahrerlaubnis des Klägers auf § 28 Abs. 1 und Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV. Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nach Absatz 1 u. a. nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Nach § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV ist Satz 1 Nr. 3 und 4 nur anzuwenden, wenn die dort genannten Maßnahmen im Fahreignungsregister eingetragen und nicht nach § 29 des Straßenverkehrsgesetzes getilgt sind. Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV kann die Behörde in den Fällen des Satzes 1 einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung erlassen. § 29 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 Nr. 3, Abs. 3 Satz 2 und 3 FeV enthält entsprechende Regelungen für den Fall, dass der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis keinen ordentlichen Wohnsitz nach § 7 FeV im Inland hat. Die Frage, ob und gegebenenfalls seit wann der Kläger seinen ordentlichen Wohnsitz in Deutschland hat oder hatte, hat das Berufungsgericht offengelassen [...].

aa) Dass das Unionsrecht der Anwendung von § 28 **15** Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 FeV für die hier zu beurteilende Konstellation nicht entgegensteht, ist in der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden: Gerichtshof) bereits geklärt. Unionsrecht gebietet nicht, einen ausländischen EU-Führerschein anzuerkennen, der in der Zeit der vorläufigen Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis ausgestellt wurde, wenn sowohl die vorläufige Entziehung nach § 111a StPO als auch die nachfolgende Entziehung nach § 69 Abs. 1 StGB aus Gründen gerechtfertigt waren, die zum Zeitpunkt der Ausstellung des ausländischen EU-Führerscheins bereits vorlagen. Das ergibt sich mit der gebotenen Klarheit (vgl. dazu EuGH, Urteil vom 6. Oktober 1982 – C-283/81, C.I.L.F.I.T. [ECLI:EU:C:1982:335] – Slg. I-03415 Rn. 13 ff.) insbesondere aus den Entscheidungen des Gerichtshofs in den Rechtssachen C-1/07, Weber [ECLI:EU:C:2008:640], C-225/07, Möglinger [ECLI:EU:C:2008:383], C-224/10, Apelt [ECLI:EU:C:2011:655] und C-260/13, Aykul [ECLI:EU:C:2015:257].

(1) Art. 1 Abs. 2 i. V. m. Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie **16** 91/439/EWG („2. Führerscheinnrichtlinie“) verwehrt einem Mitgliedstaat nicht, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung einer Fahrerlaubnis abzulehnen, die sich

aus einem in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt, auf dessen Inhaber eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis, wenn auch erst nach der Erteilung des fraglichen Führerscheins, angewendet wurde, sofern dieser Führerschein während der Gültigkeit einer Maßnahme der Aussetzung der im erstgenannten Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis ausgestellt wurde und sowohl diese Maßnahme als auch der Entzug aus zum Zeitpunkt der Ausstellung des zweiten Führerscheins bereits vorliegenden Gründen gerechtfertigt sind (EuGH, Urteil vom 20. November 2008 – C-1/07, Weber – Slg. I-8571 Rn. 41). Im damaligen Fall bestand die „Maßnahme der Aussetzung“ in der Anordnung eines Fahrverbots (a. a. O. Rn. 15). Der Umstand, dass der Entzug der Fahrerlaubnis nach dem Zeitpunkt der Erteilung des neuen Führerscheins angeordnet werde, sei ohne Bedeutung, da die Gründe, die diese Maßnahme rechtfertigten, zu eben diesem Zeitpunkt bereits vorgelegen hätten (a. a. O. Rn. 36). Ansonsten werde gleichsam ein Anreiz für den Täter von Zuwiderhandlungen geschaffen, sich unverzüglich in einen anderen Mitgliedstaat zu begeben, um den verwaltungs- oder strafrechtlichen Folgen dieser Zuwiderhandlungen zu entgehen (a. a. O. Rn. 39). Diese Rechtsprechung hat der Gerichtshof mit Urteil vom 13. Oktober 2011 – C-224/10, Apelt – (Slg. I-9601) in einem Fall bestätigt, in dem die Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis zu einem Zeitpunkt erfolgte, in dem der deutsche Führerschein des Betroffenen wegen einer Trunkenheitsfahrt in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, und die deutsche Fahrerlaubnis später wegen dieser Trunkenheitsfahrt entzogen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung verhängt wurde (a. a. O. Rn. 17 ff.). Auch in diesem Fall hat der Gerichtshof die Bundesrepublik Deutschland als Aufnahmemitgliedstaat für berechtigt gehalten, die Anerkennung des vor der Fahrerlaubnisentziehung in Deutschland erteilten ausländischen EU-Führerscheins abzulehnen (a. a. O. Rn. 50). Diese Rechtsprechung zum Anerkennungsgrundsatz nach der 2. Führerscheinrichtlinie hat auch für die Richtlinie 2006/126/EG („3. Führerscheinrichtlinie“) Geltung (vgl. u. a. EuGH, Urteile vom 26. April 2012 – C-419/10, Hofmann [ECLI:EU:C:2012:240] – NJW 2012, 1935 Rn. 43 und 47 und vom 1. März 2012 – C-467/10, Akyüz [ECLI:EU:C:2012:112] – NJW 2012, 1341 Rn. 40 und 64).

- 17 Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auf der Grundlage von § 111a StPO ist insoweit nicht anders zu behandeln als ein Fahrverbot nach § 44 StGB oder die polizeiliche Ingewahrsamnahme eines Führerscheins (ebenso VGH München, Beschluss vom 11. November 2014 – 11 ZB 14.1207 [ECLI:DE:BAY-VGH:2014:1111.11ZB14.1207.0A] – juris Rn. 17 f.; OLG Karlsruhe, Urteil vom 26. März 2009 – 3 Ss 64/08 [ECLI:DE:OLGKARL:2009:0326.3SS64.08.0A] – NZV 2009, 466 Rn. 10). Mit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO verliert der Betroffene, auch wenn die Fahrerlaubnis noch nicht erlischt, die Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs (vgl. Burmann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/

Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 111a StPO Rn. 1; Hauschild, in: Münchener Kommentar zur StPO, 1. Aufl. 2014, § 111a StPO Rn. 28, jeweils m. w. N.). Daher handelt es sich um die Aussetzung einer Fahrerlaubnis bzw. eines Führerscheins im Sinne von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 der Richtlinie 2006/126/EG.

(2) Das Recht, von einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, lebt nicht automatisch wieder auf, wenn die im Zusammenhang mit der Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis angeordnete Sperre abgelaufen ist; auch das ist bereits geklärt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 31; EuGH, Beschluss vom 3. Juli 2008 – C-225/07, Möglinger – NJW 2009, 207). Die Befugnis der zuständigen Behörden und der Gerichte eines Mitgliedstaates, die Anerkennung der Gültigkeit einer Fahrerlaubnis abzulehnen, die in einem anderen Mitgliedstaat von einer Person erworben wurde, der im ersten Mitgliedstaat die Fahrerlaubnis entzogen und für die dort eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet wurde, gilt uneingeschränkt und endgültig, auch wenn diese Person von diesem im zweiten Mitgliedstaat erlangten Führerschein erst nach Ablauf dieser Sperrfrist Gebrauch gemacht haben sollte und auch wenn dieser Ablehnung der Anerkennung kein Verhalten nach der Erteilung der neuen Fahrerlaubnis zugrunde liegen sollte (EuGH, Beschluss vom 3. Juli 2008 – C-225/07, Möglinger – NJW 2009, 207 Rn. 41). Es bestehen keine vernünftigen Zweifel daran, dass das auch dann gilt, wenn die Fahrerlaubnis im zweiten Mitgliedstaat nicht – wie in der Rechtssache C-225/07, Möglinger – während einer laufenden Sperrfrist erteilt wurde, sondern unter den in den Rechtssachen C-1/07, Weber und C-224/10, Apelt genannten Umständen, die auch im Fall des Klägers erfüllt sind. Der Gerichtshof hat die Fälle einer Aussetzung der Fahrberechtigung mit anschließender Entziehung der Fahrerlaubnis in Bezug auf die Berechtigung des Aufnahmemitgliedstaats zur Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis den Fällen der Erteilung einer Fahrerlaubnis in einer noch laufenden Sperrfrist gleichgestellt.

(3) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es zwar grundsätzlich allein Aufgabe des Ausstellermitgliedstaates zu prüfen, ob die vom Unionsrecht verlangten Mindestvoraussetzungen, insbesondere die Voraussetzungen hinsichtlich der Fahreignung erfüllt sind (vgl. etwa EuGH, Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10, Hofmann – NJW 2012, 1935 Rn. 45 m. w. N.); es liegt jedoch anders, wenn die Fahreignung nicht bei der Ausstellung des Führerscheins, sondern infolge einer nach der Ausstellung dieses Führerscheins begangenen Zuwiderhandlung in Frage gestellt wird, deren Ahndung ihre Wirkungen nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats entfaltet, in dem diese Zuwiderhandlung begangen wurde. Dann ist es Aufgabe der Behörden des Mitgliedstaates, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, zu ermitteln, ob der Inhaber des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zum Fahren

in seinem Hoheitsgebiet wieder geeignet ist (EuGH, Urteil vom 23. April 2015 – C-260/13, Aykul – NJW 2015, 2945 Rn. 73 f.). Die Entscheidung in der Rechtssache Aykul ist nach dem Urteil in der Rechtssache Hofmann ergangen, das der Kläger für sich in Anspruch nehmen will. Auf der Grundlage der Entscheidungen des Gerichtshofs in den Rechtssachen C-1/07, Weber und C-224/10, Apelt ist nicht zweifelhaft, dass der Mitgliedstaat, in dem die Zuwiderhandlung begangen wurde, die Wiedererlangung der Fahreignung auch dann prüfen darf, wenn die Zuwiderhandlung zwar vor der Erteilung des ausländischen Führerscheins begangen wurde, der erstgenannte Mitgliedstaat diesen Führerschein aber nicht anerkennen muss, weil sowohl die Aussetzung als auch die Entziehung der Fahrerlaubnis aus zum Zeitpunkt der Ausstellung des zweiten Führerscheins bereits vorliegenden Gründen gerechtfertigt waren.

- 20** (4) Die Beschwerdebegründung wirft keine darüber hinaus gehenden Fragen auf, die der Rechtssache grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO verleihen könnten, etwa mit Blick darauf, dass sie gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV noch im Wege einer Vorabentscheidung des Gerichtshofs nach Art. 267 AEUV geklärt werden müssten.
- 21** In den bereits aufgeführten Entscheidungen hat der Gerichtshof die Vereinbarkeit der Nichtanerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis mit dem Unionsrecht zwar primär mit Blick auf den unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz nach der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie geprüft. Aus der Beschwerdebegründung ergibt sich aber kein tragfähiger Anhaltspunkt dafür, weshalb in Bezug auf den „freizügigkeitsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz“, dessen Inhalt nicht konkretisiert wird, etwas Anderes gelten soll. In den Erwägungsgründen beider Führerscheinrichtlinien wird ausdrücklich auf die Bedeutung der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen für die Verwirklichung der Freizügigkeit hingewiesen (vgl. 1. Erwägungsgrund der Richtlinie 91/439/EWG und 2. Erwägungsgrund der Richtlinie 2006/126/EG). Somit liegt dieser Gesichtspunkt auch den dort getroffenen Regelungen zur Reichweite der Anerkennungspflicht zugrunde. Für den Grundsatz der Rechtssicherheit gilt nichts Anderes.
- 22** bb) Dass die in Rede stehenden Regelungen der Fahrerlaubnis-Verordnung – in ihrer aufgrund des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts mit Blick auf die Entscheidungen des Gerichtshofs (vgl. dazu u. a. EuGH, Urteil vom 29. April 2004 – C-476/01, Kapfer [ECLI:EU:C:2004:261] – Slg. I-5205 Rn. 78 und Beschluss vom 6. April 2006 – C-227/05, Halbritter [ECLI:EU:C:2006:245] – Slg. I-49 Rn. 1) gebotenen einschränkenden Auslegung (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 22) – mit dem verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar sind, ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts geklärt. Der Durchführung eines weiteren Revisionsverfahrens bedarf es deshalb auch mit Blick auf diese Fragestellung nicht. In seinem Urteil vom 25. August 2011 – 3 C 28.10 – (Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 9 Rn. 22) hat der Senat dazu ausgeführt, dass es wegen der besonderen Bedeutung der Verkehrssicherheit und der in Rede stehenden hochrangigen Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer, die vor ungeeigneten Kraftfahrern geschützt werden müssten, auch mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar sei, dass das deutsche Fahrerlaubnisrecht die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis vom Nachweis der (Wieder-)Erlangung der Kraftfahreignung abhängig mache und die Nachweispflicht dem Betroffenen auferlege (vgl. § 11 und § 13 FeV sowie § 28 Abs. 5 FeV). Mit dieser Rechtsprechung setzt sich die Beschwerde nicht auseinander; das wäre jedoch nach § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO zur Darlegung der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache geboten gewesen.
- cc) Revisionsgerichtlicher Klärungsbedarf wird vom Kläger in der nach § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO gebotenen Weise auch nicht mit dem Hinweis auf den Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 [ECLI:DE:BVerfG:2011:rk20110922.2bvr094711] – (BVerfGK 19, 74) dargetan. Er macht geltend, das Bundesverfassungsgericht habe in diesem Beschluss erhebliche Zweifel daran geäußert, ob das bisherige Regelungsgefüge mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem Gleichheitssatz vereinbar sei. Der Senat hat in seinem Urteil vom 13. Februar 2014 bereits im Einzelnen dargelegt, weshalb sich die dort vom Bundesverfassungsgericht geäußerten Bedenken ausräumen lassen (BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 75 Rn. 34 ff.). Außerdem geht die Beschwerde daran vorbei, dass sich die Fallgestaltung beim Kläger grundlegend von dem Sachverhalt unterscheidet, der dem Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts zugrunde lag. Während bei der damaligen Verfassungsbeschwerde wegen des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts und der Aufeinanderfolge von Aberkennung im Inland und Erteilung einer neuen ausländischen EU-Fahrerlaubnis das Bundesverfassungsgericht dort zu Recht zum Ergebnis gekommen ist, dass dort eine Nichtanerkennung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis ausgeschlossen war, war der Beklagte im Fall des Klägers auf der Grundlage der oben dargestellten Rechtsprechung des Gerichtshofs in den Rechtssachen C-225/07, Möglinger, C-224/10, Apelt und C-260/13, Aykul berechtigt, die Anerkennung der Fahrerlaubnis zu verweigern, da sie in Polen während der vorläufigen Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis erteilt worden war und ihre endgültige Entziehung dann später folgte. Zugleich durfte wegen dieser Zusammenhänge die (Neu-)Erteilung der Inlandsfahrberechtigung mit der polnischen Fahrerlaubnis vom Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung abhängig gemacht werden.
- dd) Ebenso wenig besteht – anders als der Kläger meint – ein Widerspruch zu dem unionsrechtlichen Grundsatz, dass jedem EU-Bürger nur ein Führerschein erteilt werden darf: Man werde ihm in Polen auch nach Ablauf der deutschen Sperrfrist keinen neuen Führerschein ausstellen, weil er bereits eine gültige polnische Fahrerlaubnis habe.

- 25 Auch damit wird die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache nicht in der nach § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO erforderlichen Weise dargetan. Der Gerichtshof hat in seinem bereits genannten Urteil vom 23. April 2015 – C-260/13, Aykul – (NJW 2015, 2945) den Behörden des Mitgliedstaates, in dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen wurde, die Befugnis zuerkannt, zu ermitteln, ob der Inhaber des von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet wieder geeignet ist (a.a.O. Rn. 74). Dem entspricht insoweit die Regelung in § 28 Abs. 5 und § 29 Abs. 4 FeV. Auf die Möglichkeit einer antragsabhängigen Zuerkennungsentscheidung hat auch der Senat in seinem Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – (BVerwGE 149, 74 Rn. 34) abgestellt. Damit ist der Betroffene auf eine Neuaussstellung der Fahrerlaubnis im Mitgliedstaat seines ordentlichen Wohnsitzes nicht angewiesen.
- 26 ee) Die vom Kläger aufgeworfene Frage, ob die deutsche Regelungstechnik des § 28 FeV, die Fahrerlaubnis durch Gesetz einzuschränken bei gleichzeitiger Möglichkeit, gegenüber den „Nichtberechtigten“ einen feststellenden Verwaltungsakt zu erlassen, mit der Führerscheinrichtlinie und dem europäischen Primärrecht, insbesondere den Grundrechten und den Grundsätzen der Rechtssicherheit in Einklang stehe, war ebenfalls bereits Gegenstand der Rechtsprechung des Senats. Dementsprechend ist auch höchsttrichterlich geklärt, dass die ausländische Fahrerlaubnis bei Vorliegen der Voraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV nicht mehr zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, ohne dass es zusätzlich noch eines Verwaltungsakts bedarf, der diese Rechtsfolge konstitutiv ausspricht. Das Erfordernis einer konstitutiven Einzelfallentscheidung ist – wie der Senat in mehreren Urteilen ausgeführt hat – ebenso wenig aus dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit oder aus dem Unionsrecht herleitbar (BVerwG, Urteile vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 28 und vom 25. August 2011 – 3 C 28.10 – Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 9 Rn. 12 ff.). Zudem ist spätestens dem am 23. April 2015 ergangenen Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-260/13, Aykul zu entnehmen, dass auch keine unionsrechtlichen Einwände gegen die Regelungstechnik in § 28 Abs. 1 sowie Abs. 4 und 5 FeV bestehen. Wenn die Nichtanerkennung nach § 28 Abs. 4 FeV wegen Unionsrechtswidrigkeit keinen Bestand hätte, gäbe es kein Bedürfnis für die dem Aufnahmemitgliedstaat vom Gerichtshof zuerkannte Befugnis, für sein Hoheitsgebiet zu überprüfen, ob der Betroffene die Fahrerlaubnis wiedererlangt hat (EuGH, Urteil vom 23. April 2015 – C-260/13, Aykul – NJW 2015, 2945 Rn. 74).
- 27 ff) Darüber hinaus macht der Kläger geltend, Voraussetzung für eine bedingungslose (Wieder-)Anerkennung der Fahrerlaubnis sei nach § 29 StVG das Ablaufen der Tilgungsfrist, die hier wohl nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG 10 Jahre ab Beginn der Rechtskraft der Fahrerlaubnisentziehung betrage. Wie dieses Fristenerfordernis mit den europäischen und grundrechtlichen Freiheiten vereinbar sei, bedürfe der Klärung.
- Auch an dieser Stelle genügt die Beschwerdebe- 28
gründung nicht den Darlegungserfordernissen von § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO. Der Senat hat in seinem Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – (BVerwGE 149, 74) zwar eingeräumt, dass sich mit Blick auf das Unionsrecht die Frage stelle, ob eine so erhebliche zeitliche Ausdehnung der Ungültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis einer Nichtanerkennung auf unbestimmte Zeit zumindest nahekomme, die der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung zum unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz wiederholt für unzulässig gehalten habe (a.a.O. Rn. 33). Diese Bedenken ließen sich aber mit Blick auf § 28 Abs. 5 FeV – und damit auch mit Blick auf die Parallelregelung in § 29 Abs. 4 FeV – ausräumen, wonach das Recht, von einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nach einer der in Absatz 4 Nr. 3 und 4 genannten Entscheidungen im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt werde, wenn die Gründe für die Entziehung oder Sperre nicht mehr bestünden (a.a.O. Rn. 33 ff.). Dem ist zu entnehmen, dass die Regelung in § 28 Abs. 4 Satz 3 und § 29 Abs. 3 Satz 3 FeV, in der auf die Tilgungsfristen im Fahreignungsregister abgestellt wird, nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit der Möglichkeit einer früheren Wiederanerkennung auf Antrag zu sehen sind, die nach § 28 Abs. 5 und § 29 Abs. 4 FeV dann erfolgen darf, wenn die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen. Denselben Zusammenhang stellt der Gerichtshof in seinem Urteil vom 23. April 2015 – C-260/13, Aykul – NJW 2015, 2945 her. Auch er stellt dort auf die Möglichkeit ab, dass der Betroffene die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland neu beantragen könne (a.a.O. Rn. 80 ff.). Damit setzt sich die Beschwerde nicht auseinander.
- b) Die unter D.3 aufgeworfene Frage – Ist § 28 29
Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 FeV mit den rechtsstaatlichen Geboten der Normenbestimmtheit und Normenklarheit vereinbar? – ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bereits geklärt. Der Senat hat in seinem Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – (BVerwGE 149, 74) bestätigt, dass § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV aufgrund des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts in den in der Rechtsprechung des Gerichtshofs herausgearbeiteten Fallkonstellationen nicht anwendbar ist (Rn. 22). Er hält diese Regelung aber ansonsten für wirksam und anwendbar (Rn. 23; in diesem Sinne auch BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 [ECLI:DE:BVerwG:2018:050718U3C9.17.0] – BVerwGE 162, 308 Rn. 58). Auch der Gerichtshof, der mit den einzelnen Tatbeständen des § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV für die Nichtanerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis – wie gezeigt – bereits mehrfach befasst war, hat nur eine partielle Unionsrechtswidrigkeit dieser Bestimmung, nicht aber deren vollständige Unanwendbarkeit wegen – gemessen an den Vorgaben des Unionsrechts – mangelnder Normbestimmtheit oder Normenklarheit angenommen.
- c) Die unter D.4 angeführten Fragen – Ist die Fahr- 30
erlaubnisbehörde im Verfahren der Feststellung der Aberkennung einer EU-Fahrerlaubnis unter Berufung

auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 FeV zugleich verpflichtet, einen Anspruch auf Wiederanerkennung der Fahrerlaubnis zu prüfen und mitzuteilen? Ist in der Durchführung eines Widerspruchsverfahrens gegen einen Verwaltungsakt, mit dem die Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 FeV festgestellt wird, ein Antrag auf Wiederanerkennung zu sehen? Ist die Fahrerlaubnisbehörde in einem solchen Fall verpflichtet, die Voraussetzungen nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3, Satz 3 bzw. § 29 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 Satz 3 FeV und des Wiederanerkenntnisanspruches „dauerhaft“ bzw. über die Zeit selbstständig unter Kontrolle zu halten, und bei Änderung der Sach- und Rechtslage eine entsprechende (Wieder-)Anerkennung der Fahrerlaubnis auszusprechen? – führen gleichfalls nicht zu einer Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache gemäß § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.

- 31 Der Systematik und dem Wortlaut von § 28 Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5 bzw. von § 29 Abs. 3 und Abs. 4 FeV sind klar zu entnehmen, dass es sich bei der Aberkennung der Inlandsfahrberechtigung und ihrer Wiedererteilung um verschiedene Verfahrensgegenstände handelt. Verfahrensrechtliche Voraussetzung für eine Wiederanerkennung der Inlandsfahrberechtigung auf der Grundlage von § 28 Abs. 5 oder § 29 Abs. 4 FeV ist nach dieser Regelung ein entsprechender Antrag des Betroffenen. Ob ein solcher Antrag vorliegt, ist eine Frage des jeweiligen Einzelfalles. Abgesehen davon sind die vom Kläger in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragen auch nicht entscheidungserheblich. Auch ein Antrag auf Wiederanerkennung der Inlandsfahrberechtigung könnte der Klage nicht zum Erfolg verhelfen. Mit Blick auf die Trunkenheitsfahrt des Klägers mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,37 Promille setzt die Erteilung des Rechts, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, die Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens voraus (§ 20 Abs. 3 i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV). Ein solches Gutachten hat der Kläger dem Beklagten unstreitig nicht vorgelegt.
- 32 d) Auch die unter D.5 der Beschwerdebegründung aufgeführten Fragen – Genügt die Eingangsformel der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) dem Zitiergebot aus Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG? Setzt das Zitiergebot nach Art. 80 Abs. 1 Satz 3 GG voraus, dass die Vorschrift bis hin zu Paragraph, Absatz, Satz und Nummer anzugeben ist? – rechtfertigen keine Revisionszulassung wegen grundsätzlicher Bedeutung. [...]
- 37 2. Auch eine Zulassung der Revision wegen Divergenz (§ 132 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) kann nicht erfolgen. Die vom Kläger behauptete Abweichung des Berufungsurteils vom Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 – (BVerfGK 19, 74) ist nicht in einer den Anforderungen von § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO genügenden Weise dargelegt. Wie bereits im Zusammenhang

mit der vom Kläger parallel hierzu erhobenen Grundsatzzüge dargelegt, unterscheiden sich die jeweils zu beurteilenden Sachverhalte maßgeblich.

3. Die vom Kläger beanstandeten Verfahrensfehler 38 liegen nicht vor. [...]

4. Soweit der Kläger – nach der Systematik der 47 Beschwerdeschrift über die Zulassungsgründe des § 132 Abs. 2 VwGO hinaus – unter D. die „Zulassung der Berufung zur Abhilfe einer sonstigen verfassungsrechtlichen Beschwer“, nämlich der „Gewährleistung des Rechts auf den gesetzlichen Richter (Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG i. V. m. Art. 267 AEUV) wegen (Unterlassens) eines Vorabentscheidungsverfahrens nach Art. 267 AEUV durch Richtervorlage an den EuGH“ begehrt, geht dies daran vorbei, dass die Gründe für die Zulassung der Revision in § 132 Abs. 2 VwGO abschließend geregelt sind. Abgesehen davon war – wie bereits im Zusammenhang mit dem Zulassungsgrund des § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO gezeigt wurde – die Einholung einer Vorabentscheidung des Gerichtshofs durch das Berufungsgericht im vorliegenden Fall nicht geboten. Die Beschwerdebegründung wiederholt an dieser Stelle lediglich in Kurzform die Gründe, aus denen bereits die Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung begehrt wurde, aber – wie dargelegt – nicht erfolgen kann. Außerdem werden in der Beschwerde dort nur – ein weiteres Mal – Auszüge aus dem Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 – (BVerfGK 19, 74) wiedergegeben.

5. Von einer weitergehenden Begründung sieht der 48 Senat ab (§ 133 Abs. 5 Satz 2 VwGO). [...]

22. Die Begründung eines Wohnsitzes erst kurz vor der Ausstellung eines Führerscheins und die Auskunft der zuständigen Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats, der Inhaber habe nicht mindestens 185 Tage pro Kalenderjahr am Ort der Meldung gelebt, sind Hinweise aus vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen, die die durch die Führerscheinausstellung begründete Annahme eines ordentlichen Wohnsitzes erschüttern. Sie rechtfertigen eine Einbeziehung aller Umstände, also auch der Informationen aus Quellen, die nicht vom Ausstellungsmitgliedstaat herrühren.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 24. Oktober 2019 – 3 B 26.19 –

Aus den Gründen:

Der Rechtsstreit betrifft die Frage, unter welchen 01 Voraussetzungen deutsche Behörden und Gerichte davon ausgehen dürfen, dass der Inhaber eines von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz zum Zeitpunkt der Ausstellung nicht im Ausstellungsmitgliedstaat hatte.

- 02 1. Der 1969 geborene Kläger ist deutscher Staatsangehöriger, er erwarb 1988 eine Fahrerlaubnis der damaligen Klasse 3, die später auf die Klassen 1 und 2 erweitert wurde. Wegen einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,18 Promille verurteilte ihn das Amtsgericht Aichach mit rechtskräftigem Urteil vom 11. Dezember 2003 zu einer Geldstrafe, entzog ihm die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von acht Monaten an.
- 03 Im Juli 2007 erhielt der Kläger einen polnischen Führerschein. Nach den Eintragungen im Fahrerlaubnisregister widersprachen die polnischen Behörden diese Fahrerlaubnis im Mai 2010, weil sie unter Täuschung über den in Polen begründeten Wohnsitz und die Durchführung einer Fahrausbildung erteilt worden war.
- 04 Am 10. März 2008 stellten tschechische Behörden (MeU Nepomuk) dem Kläger einen bis zum 10. März 2018 befristeten Führerschein für die Klassen A1, A und B aus, in dem ein tschechischer Wohnsitz (Cizkov) eingetragen ist. Nachdem das Landratsamt Aichach-Friedberg Kenntnis von diesem Führerschein erlangt und überprüft hatte, dass er nach Ablauf der in Deutschland festgesetzten Sperrfrist erteilt worden war, teilte es dem Kläger im Jahr 2014 mit, er dürfe mit dem tschechischen Führerschein auch im Bundesgebiet fahren. Ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren unterblieb.
- 05 Mit Schreiben vom 16. Oktober 2017 bat das Landratsamt den Kläger um Vorsprache. Da er seit 1999 durchgängig mit Hauptwohnsitz in Deutschland gemeldet sei, bestünden Zweifel an der Rechtmäßigkeit des tschechischen Führerscheins. Die daraufhin vom Kläger beantragte Anerkennung der Fahrerlaubnis zur Klarstellung lehnte das Landratsamt ab.
- 06 Im Dezember 2017 erhob der Kläger Klage. Er begehrte zunächst die Feststellung, dass er mit seinem tschechischen Führerschein berechtigt sei, im Bundesgebiet fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge zu führen; zuletzt beantragte er die Verpflichtung des Beklagten, seinen tschechischen Führerschein in ein deutsches Dokument umzutauschen.
- 07 Im Klageverfahren legte das Landratsamt eine Auskunft des tschechischen Verkehrsministeriums vom 22. Februar 2018 vor, die einen von der Fahrerlaubnisbehörde in Nepomuk ausgefüllten Fragebogen enthält. Darin wird bestätigt, dass an der im Führerschein genannten Adresse eine Unterkunft existiert und der Kläger mindestens sechs Monate Student gewesen sei. Alle übrigen Fragen sind verneint („Place where person usually lives for at least 185 days each calendar year“, „Place of close family members“, „Place where business is conducted“, „Place of property interests“, „Place of administrative links to public authorities and social services“). Des Weiteren legte das Landratsamt eine Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit vom 8. Mai 2018 vor; danach war der Kläger vom 9. Januar bis 2. März 2008 in Prestice und vom 3. März bis 31. Dezember 2008 in Cizkov gemeldet.
- Der Kläger gab an, er sei in Tschechien nie Student gewesen. Er habe als Vermittler für eine Unternehmerin gearbeitet.
- Das Verwaltungsgericht hat den Beklagten mit Urteil vom 18. Juni 2018 verpflichtet, den am 10. März 2008 ausgestellten tschechischen Führerschein in eine deutsche Fahrerlaubnis der Klassen A1, A und B umzuschreiben. Unbestreitbare Informationen des Ausstellungsmitgliedstaats, aus denen sich ein Wohnsitzverstoß ergebe, lägen nicht vor. Im Führerschein sei ein tschechischer Wohnsitz angegeben, dementsprechend bestätige die Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit einen ausreichend langen Meldezeitraum. Auch dem Fragebogen lasse sich entnehmen, dass an der genannten Adresse eine Unterkunft vorhanden sei. Dass die tschechische Führerscheinstelle die übrigen Fragen verneint und dabei unzutreffend angegeben habe, der Kläger sei Student, ändere hieran nichts.
- Auf die Berufung des Beklagten hat der Verwaltungsgerichtshof das verwaltungsgerichtliche Urteil aufgehoben und die Klage abgewiesen. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gelte die Berechtigung, mit einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, nicht für Inhaber, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten. Dies sei beim Kläger der Fall.
- Für die Prüfung dieser Voraussetzungen hat das Berufungsgericht die Auffassung vertreten, die Begründung eines Scheinwohnsitzes müsse nicht bereits aufgrund der vom Ausstellungsmitgliedstaat stammenden Informationen abschließend erwiesen sein. Vielmehr reiche es aus, wenn diese Informationen auf einen Verstoß „hinweisen“ würden. In diesem Fall seien die Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaats berechtigt, auch inländische Umstände zu berücksichtigen.
- Ein Indiz dafür, dass sich der Kläger nur zum Zweck des Erwerbs einer Fahrerlaubnis in Tschechien angemeldet habe, ohne dort einen ordentlichen Wohnsitz zu begründen, ergebe sich bereits aus dem Umstand, dass er diesen Wohnsitz erst kurz vor der Ausstellung angemeldet habe. Ein weiterer Hinweis folge aus dem von der tschechischen Fahrerlaubnisbehörde ausgefüllten Fragebogen. Sowohl ein Aufenthalt von mehr als 185 Tagen im Kalenderjahr als auch persönliche oder berufliche Bindungen des Klägers im Meldeort seien dort ausdrücklich verneint worden. Aus den von den tschechischen Behörden stammenden Informationen ergäben sich daher erhebliche Zweifel daran, dass der Kläger im Zeitpunkt der Erteilung einen ordentlichen Wohnsitz in Tschechien gehabt habe.
- Bei ergänzender Heranziehung „inländischer Umstände“ verbleibe kein Zweifel an dem angenommenen Wohnsitzverstoß. Der Kläger sei dauerhaft, und damit auch im Zeitpunkt der Erteilung seines tschechischen Führerscheins, mit Hauptwohnsitz in Deutschland gemeldet gewesen. Er habe sich überdies bereits im Jahr 2007 eine polnische Fahrerlaubnis unter Ver-

- stoß gegen das Wohnsitzprinzip verschafft. Diese Tatsachen habe der Kläger nicht zu entkräften vermocht, vielmehr seien die Angaben zu seinem Aufenthalt in Tschechien widersprüchlich und unsubstantiiert. Trotz Aufforderung habe er auch weder Unterlagen zu den angemieteten Wohnungen in Cizkov und Prestice noch Belege für die behauptete Berufstätigkeit vorgelegt – wie etwa Arbeitsverträge, Kontoauszüge, Krankenversicherungs- oder Steuerunterlagen.
- 14** 2. Die gegen die Nichtzulassung der Revision gerichtete Beschwerde des Klägers bleibt ohne Erfolg. Sie hat weder eine grundsätzlich bedeutsame Rechtsfrage (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) noch den behaupteten Verfahrensmangel des Berufungsurteils (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) aufgezeigt.
- 15** a) Die von der Beschwerde aufgeworfenen Rechtsfragen zum Umtausch einer EU-Fahrerlaubnis und insbesondere zu den Voraussetzungen, unter denen deutsche Behörden und Gerichte davon ausgehen dürfen, dass der Inhaber eines von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz zum Ausstellungszeitpunkt nicht im Ausstellungsmitgliedstaat hatte, sind in der Rechtsprechung bereits geklärt, soweit sie einer grundsätzlichen Klärung zugänglich sind. Neuen oder zusätzlichen Klärungsbedarf zeigt die Beschwerde nicht auf. Ihre Angriffe zielen in der Sache vielmehr auf die Würdigung des Einzelfalls durch das Berufungsgericht.
- 16** aa) Nach § 30 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980) in der hier maßgeblichen aktuellen Fassung vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 218) setzt der Umtausch keine gültige EU-Fahrerlaubnis voraus. Da der Betroffene nach einem Wohnsitzwechsel keine Verlängerung im Ausstellungsmitgliedstaat mehr erhalten kann, hätte das Erfordernis einer bestehenden Gültigkeit zur Folge, dass der Betroffene nach Ablauf der Geltungsdauer seines Führerscheins eine Fahrerlaubnis nur noch unter den Bedingungen der Ersterteilung im neuen Wohnsitzmitgliedstaat erhalten könnte. Dies erschien dem Verordnungsgeber als unzulässige Beeinträchtigung der Freizügigkeit (vgl. BR-Drs. 443/98 S. 288 f.). Eine befristete EU-Fahrerlaubnis der Klassen A und B (einschließlich ihrer Unterklassen AM, A1, A2, BE und B1) kann daher gemäß § 30 Abs. 2 Satz 1 FeV auch noch umgetauscht werden, wenn ihre Gültigkeit nach Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland abgelaufen ist. Eine zeitliche Beschränkung sieht die Regelung nicht mehr vor (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 30 FeV Rn. 5).
- 17** Für die Ausstellung eines deutschen Führerscheins auf der Grundlage einer EU-Fahrerlaubnis ist erforderlich, dass der Antragsteller Inhaber einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ist, die zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt oder berechtigt hat (§ 30 Abs. 1 Satz 1 FeV). Unter welchen Voraussetzungen dies der Fall ist, ergibt sich im vorliegenden Fall des Wohnsitzwechsels aus § 28 FeV. Danach dürfen die Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen, sofern keiner der in § 28 Abs. 4 FeV normierten Ausnahmetatbestände vorliegt.
- bb) Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gilt die Berechtigung, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Abs. 2 FeV die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben.
- Der Berechtigungsausschluss folgt bereits aus der Nichtbeachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Vorschriften für sich, eines Verkehrsverstoßes oder sonstiger Voraussetzungen bedarf es nicht (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 [ECLI:DE:BVerwG:2018:050718U3C9.17.0] – BVerwGE 162, 308 Rn. 35). Er gilt unmittelbar kraft Gesetzes, ohne dass hierfür ein konstitutiver Verwaltungsakt im Einzelfall erforderlich wäre (BVerwG, Urteil vom 25. August 2011 – 3 C 25.10 – BVerwGE 140, 256 Rn. 16 ff.).
- Die Regelung – und insbesondere die eingeschränkte Prüfbefugnis des Aufnahmemitgliedstaats – geht auf unionsrechtliche Vorgaben zurück (vgl. BR-Drs. 851/08 S. 6 sowie BVerwG, Urteil vom 25. August 2011 – 3 C 25.10 – BVerwGE 140, 256 Rn. 11).
- Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist nur der Ausstellungsmitgliedstaat für die Überprüfung zuständig, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestanforderungen, insbesondere die Voraussetzungen hinsichtlich des ordentlichen Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber am Tag der Ausstellung diese Ausstellungsverordnungen erfüllte. Andere Mitgliedstaaten sind daher nicht befugt, die Beachtung der unionsrechtlich aufgestellten Anforderungen nachzuprüfen (EuGH, Urteil vom 28. Februar 2019 – C-9/18 [ECLI:EU:C:2019:148], Meyn – Rn. 29 f.).
- Hat ein Aufnahmemitgliedstaat triftige Gründe, die Ordnungsgemäßheit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu bezweifeln, so hat er dies dem Ausstellungsmitgliedstaat mitzuteilen. Es ist allein Sache dieses Mitgliedstaates, geeignete Maßnahmen in Bezug auf diejenigen Führerscheine zu ergreifen, bei denen sich nachträglich herausstellt, dass ihre Inhaber die vorgeschriebenen Voraussetzungen nicht erfüllten (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008 – C-329/06 u. a. [ECLI:EU:C:2008:366], Wiedemann und Funk – Rn. 56 f.).
- cc) Zu der eigenständigen Entscheidung, dem in einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen, ist ein Aufnahmemitgliedstaat jedoch befugt, wenn aufgrund von Angaben im Führerschein

selbst oder anderen vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass die unionsrechtlich vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes zum Zeitpunkt der Führerscheinausstellung nicht beachtet wurde (EuGH, Urteile vom 26. Juni 2008 – C-329/06 u. a., Wiedemann und Funk – Rn. 72 und – C-334/06 u. a. [ECLI:EU:C:2008:367], Zerche u. a. – Rn. 69 sowie vom 26. April 2012 – C-419/10 [ECLI:EU:C:2012:240], Hofmann – Rn. 48 ff. m. w. N.).

- 24** Um derartige Auskünfte darf der Ausstellungsmitgliedstaat ersucht werden (EuGH, Beschluss vom 9. Juli 2009 – C-445/08 [ECLI:EU:C:2009:443], Wierer – Rn. 58 sowie Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 [ECLI:EU:C:2012:112], Akyüz – Rn. 71 f.). Sie können auch dann berücksichtigt werden, wenn sie erst im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens eingeholt worden sind (BVerwG, Urteile vom 25. Februar 2010 – 3 C 15.09 – BVerwGE 136, 149 Rn. 19 ff., vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 – BVerwGE 146, 377 Rn. 24 und vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 – BVerwGE 162, 308 Rn. 34).
- 25** Ob die von nationalen Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats herrührenden Informationen belegen, dass der Inhaber des Führerscheins zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellungsmitgliedstaat hatte, muss vom zuständigen Gericht bewertet und beurteilt werden. Ergeben die vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Informationen Hinweise auf einen Verstoß gegen die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes im maßgeblichen Zeitpunkt, kann es alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen (EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10, Akyüz – Rn. 74 f.). Ist die durch die Ausstellung des Führerscheins begründete Annahme, das Wohnsitzerfordernis sei zum Ausstellungszeitpunkt erfüllt gewesen, durch aus dem Ausstellungsmitgliedstaat herrührende Informationen erschüttert, können deshalb auch die Einlassungen des Führerscheininhabers sowie Erkenntnisse aus Quellen des Aufnahmemitgliedstaates, wie etwa den Meldebehörden, miteinbezogen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 – BVerwGE 146, 377 Rn. 30).
- 26** Für die Begründung entsprechender Zweifel reicht es nicht aus, wenn die Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats mitteilen, dass sie die Wohnsitzvoraussetzungen nicht geprüft hätten (EuGH, Beschluss vom 9. Juli 2009 – C-445/08, Wierer – Rn. 55). Die bloße Nichtprüfung schafft kein positives Indiz, das zur Erschütterung der durch die Führerscheinausstellung begründeten Vermutung erforderlich wäre. Entsprechendes gilt daher für die Auskunft, dass Einzelheiten zu den tatsächlichen Gegebenheiten der Wohnsitznahme nicht bekannt sind (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 9. Januar 2018 – 16 B 534/17 – juris 22; zu weitgehend daher OVG Koblenz, Beschluss vom 15. Januar 2016 – 10 B 11099/15 – NJW 2016, 2052 Rn. 6 sowie OVG Lüneburg, Beschluss vom 20. März 2018 – 12 ME 15/18 – NJW 2018, 1769 Rn. 8).
- Ausreichende Hinweise für einen Verstoß gegen die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes können sich aber aus der vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Information ergeben, dass der Inhaber des Führerscheins sich nur kurze Zeit im Gebiet dieses Staates aufgehalten hat (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10, Akyüz – Rn. 75). Ergibt sich aus den vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden Informationen, dass die Wohnungsmeldung die erforderliche Mindestdauer nur wenig überschreitet und erst kurz vor der Ausstellung des Führerscheins stattfand oder bereits kurz nach Erwerb des Führerscheins wieder aufgegeben wurde (vgl. UA Rn. 26 sowie VGH München, Beschluss vom 4. März 2019 – 11 B 18.34 – juris Rn. 23), oder verneinen die zuständigen Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats auf Nachfrage einen mindestens 185-tägigen Aufenthalt sowie persönliche oder berufliche Bindungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 – BVerwGE 146, 377 Rn. 23 ff.), sind ausreichende Zweifel an der Richtigkeit des durch die Führerscheinausstellung begründeten Anscheins eines ordentlichen Wohnsitzes begründet. Derartige Umstände weisen darauf hin, dass der Inhaber des Führerscheins nur einen fiktiven Wohnsitz zu dem Zweck begründet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen.
- Es obliegt dann dem Inhaber der Fahrerlaubnis, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende seines Aufenthalts im Ausstellungsmitgliedstaat sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 – BVerwGE 146, 377 Rn. 30). Dies gilt in besonderer Weise, wenn der Inhaber des Führerscheins gleichzeitig einen Wohnsitz in Deutschland beibehalten hat (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22. Oktober 2014 – 3 B 21.14 – DAR 2015, 30 Rn. 3).
- dd) Auf Grundlage dieser Maßstäbe können die von der Beschwerde aufgeworfenen Fragen ohne Durchführung eines Revisionsverfahrens beantwortet werden.
- Sowohl die Auskünfte in dem vom tschechischen Verkehrsministerium übersandten Fragebogen als auch die durch eine Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit bestätigte Anmeldung des Klägers (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 15. August 2013 – 3 B 38.13 – DAR 2013, 594 Rn. 3 sowie Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 – BVerwGE 162, 308 Rn. 15) nur kurz vor der Ausstellung des Führerscheins sind vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen, die Hinweise auf einen Verstoß gegen die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes im Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins ergeben.
- Die vom Kläger insoweit beanstandete Würdigung der vom tschechischen Verkehrsministerium übersandten Auskünfte der Fahrerlaubnisbehörde, die den

- tschechischen Führerschein ausgestellt hatte, betrifft die Rechtsanwendung im konkreten Einzelfall. Die Auffassung des Berufungsgerichts, die fehlerhafte Angabe zum Studentenstatus des Klägers ändere nichts daran, dass die sonstigen Auskünfte Hinweise auf eine unzutreffende Annahme der Voraussetzungen eines ordentlichen Wohnsitzes belegen, ist indes nicht zu beanstanden. Dies gilt umso mehr, als der Hintergrund der Falschahskunft nicht bekannt ist.
- 32** Diese Erschütterung der durch die Ausstellung des Führerscheins begründeten Annahme eines ordentlichen Wohnsitzes im Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins rechtfertigt eine Berücksichtigung aller Umstände des Verfahrens. Die möglicherweise fehlerhaft erteilte Auskunft der Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats wird dabei nicht „zu Lasten“ des Inhabers des Führerscheins gewertet; sie verhindert lediglich nicht die Indizwirkung der von den Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats im Übrigen gegebenen Auskünfte. Auch insoweit führen die Erkenntnisse im Übrigen nur zur Zulässigkeit der Berücksichtigung weiterer Umstände, nämlich auch derjenigen aus Quellen, die nicht vom Ausstellungsmitgliedstaat herrühren.
- 33** Der vom Kläger als verletzt gerügten Pflicht zur Amtsermittlung ist das Berufungsgericht damit gerade nachgekommen. Es hat alle verfügbaren Umstände berücksichtigt; insbesondere auch die Angaben des Klägers selbst. Zu einer wiederholten Anfrage bei den Behörden des Ausstellungsmitgliedstaats war das Berufungsgericht bei dieser Sachlage nicht verpflichtet. Auch insoweit handelt es sich im Übrigen um eine Frage der zutreffenden Rechtsanwendung im konkreten Einzelfall.
- 34** Aus dem Umstand, dass der Kläger mit seinem tschechischen Führerschein über einen Zeitraum von fast zehn Jahren beanstandungsfrei am Straßenverkehr in Deutschland teilgenommen hat, folgt nicht, dass der Beklagte daran gehindert wäre, den beantragten Umtausch in einen deutschen Führerschein abzulehnen. Zum einen gilt der Berechtigungsausschluss aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV unmittelbar kraft Gesetzes, ohne dass es eines Verkehrsverstößes oder sonstiger Maßnahmen bedürfte (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 – BVerwGE 162, 308 Rn. 35). Zum anderen folgt aus dem zunächst unterbliebenen Einschreiten kein Vertrauenstatbestand, der den Beklagten verpflichten würde, auch künftig an der fehlerhaften Praxis festzuhalten.
- 35** b) Die Beschwerde legt auch keinen Verfahrensmangel dar, auf dem das angegriffene Urteil beruhen kann (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).
- 36** aa) Soweit mit der Beschwerde die fehlerhafte Ablehnung eines „Beweisantrags“ geltend gemacht wird [...], geht dies fehl. Denn im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht ist ausweislich der Niederschrift der Sitzung vom 1. April 2019 – die insoweit Beweiskraft entfaltet (§ 105 VwGO i. V. m. § 160 Abs. 2, § 165 ZPO) – ein Beweisantrag nicht gestellt worden. Entsprechendes behauptet auch die Beschwerde nicht. Die Anforderungen an die Beweisablehnung nach § 86 Abs. 2 VwGO gelten indes nur für einen „in der mündlichen Verhandlung“ gestellten Beweisantrag (BVerwG, Beschluss vom 30. August 2017 – 2 B 34.17 [ECLI:DE:BVerwG:2017:300817B2B34.17.0] – Buchholz 235.2 LDisziplinarG Nr. 51 Rn. 7).
- Der Hinweis, die mit Schriftsatz vom 19. September 2018 beantragte Zeugenvernehmung sei in der mündlichen Verhandlung „nicht zurückgenommen“ worden, geht daher ebenfalls fehl. Der schriftsätzlich angekündigte Beweisantrag ist in der maßgeblichen Verhandlung vielmehr nicht gestellt worden.
- Im Übrigen ist auch im Schriftsatz vom 19. September 2018, der noch das Berufungszulassungsverfahren betraf, keine Beweiserhebung dazu angeregt worden, „dass dem Kläger durch das Landratsamt Aichach-Friedberg schriftlich mitgeteilt wurde, dass er von der streitgegenständlichen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch machen dürfte“, wie nunmehr behauptet. Seinerzeit hatte der Prozessbevollmächtigte des Klägers vielmehr vorgetragen, die damalige Sachbearbeiterin möge „gegebenenfalls als Zeugin befragt werden, auf welcher Grundlage sie diesen Aktenvermerk gefertigt hat“.
- bb) Die Nichtdurchführung der nun vermissten **39** Beweiserhebung kann daher allenfalls gegen die auch dem Berufungsgericht (vgl. § 125 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 86 Abs. 1 VwGO) obliegende Verpflichtung verstoßen haben, den Sachverhalt von Amts wegen zu erforschen. Da die Aufklärungsrüge aber kein zulässiges Mittel dafür darstellt, eigene Versäumnisse in der Tatsacheninstanz nachzuholen (BVerwG, Beschluss vom 31. Juli 2014 – 2 B 20.14 – Buchholz 310 § 86 Abs. 1 VwGO Nr. 381 Rn. 14), liegt ein Mangel des gerichtlichen Verfahrens hinsichtlich der Sachverhaltsaufklärung grundsätzlich nur vor, wenn sich die weitere Beweiserhebung dem Berufungsgericht auch ohne förmlichen Antrag der Beteiligten hätte aufdrängen müssen.
- Darlegungen dazu, warum sich dem Berufungs- **40** gericht weitere Aufklärungen zu dem vom Kläger behaupteten Schreiben des Landratsamts hätten aufdrängen müssen, obwohl dieses vom Kläger nicht vorgelegt werden konnte und Anhaltspunkte für ein entsprechendes Schreiben in den Akten nicht ersichtlich sind, enthält die Beschwerde nicht. Ausweislich der Führerscheinkarte ist lediglich der Polizeieinspektion vielmehr am 10. September 2014 telefonisch mitgeteilt worden, dass der Kläger mit seinem Führerschein auch im Bundesgebiet fahren dürfe. Dem lag zugrunde, dass der tschechische Führerschein erst nach Ablauf der in Deutschland festgesetzten Sperrfrist erteilt wurde und auf ihm ein tschechischer Wohnsitz angegeben ist [...]. Hinweise auf eine fehlerhafte Annahme der Voraussetzungen eines ordentlichen Wohnsitzes im Zeitpunkt der Ausstellung des tschechischen Führerscheins lagen damals noch nicht vor.
- Schließlich war die Aufklärung auf Grundlage der **41** für die Beurteilung von Verfahrensfehlern maßgeblichen (stRspr, vgl. etwa BVerwG, Urteile vom 14. Januar 1998 – 11 C 11.96 – BVerwGE 106, 115 <119>

und vom 28. Juli 2011 – 2 C 28.10 – BVerwGE 140, 199 Rn. 25) Rechtsauffassung des Berufungsgerichts nicht entscheidungserheblich. Da sich die fehlende Berechtigung, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, im Fall des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV unmittelbar aus dem Gesetz ergebe, scheidet die Zusicherung, einen Verwaltungsakt diesen Inhalts nicht zu erlassen, bereits aus Rechtsgründen aus (UA Rn. 34; vgl. hierzu auch BVerwG, Urteil vom 16. Mai 2019 – 3 C 19.17 [ECLI:DE:BVerwG:2019:160519U3C19.17.0] – juris Rn. 43). [...]

Anmerkung der Schriftleitung: Zur Frage der Nichtanerkennung einer EU-Fahrerlaubnis hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 12.09.2019 – 3 C 26.17 erneut Folgendes festgestellt: „Hat ein Mitgliedstaat einen EU-Führerschein unter offensichtlichem Verstoß gegen die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes ausgestellt und tauscht ein anderer Mitgliedstaat diesen Führerschein um, wirkt der Wohnsitzmangel in dem umgetauschten Führerschein fort. (wie BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2018 – 3 C 9.17 – BVerwGE 162, 308).“ Aufgrund des Umstandes, dass die Entscheidungsgründe überwiegend auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 5. Juli 2018 = BA 2019, 150 Bezug nehmen, wurde von einem Abdruck abgesehen.

23. 1. Für die (materielle) Rechtmäßigkeit einer auf § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV gestützten Anordnung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass im insoweit maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtensanordnung zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Alkoholabhängigkeit vorliegen.

2. Bei § 11 Abs. 8 FeV handelt es sich nicht um eine Ermessensvorschrift, sondern der Sache nach um eine Beweisregel.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 9. Januar 2020 – 3 M 216/19 –

Aus den Gründen:

1. Die zulässige Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Magdeburg – 1. Kammer – vom 27. September 2019 hat keinen Erfolg. Mit diesem Beschluss hat das Verwaltungsgericht den (sinngemäß gestellten) Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 6. August 2019 gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 26. Juli 2019 abgelehnt, mit welchem dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klassen A, B, BE und L entzogen und ihm die unverzügliche Abgabe des Führerscheins aufgegeben worden ist. Die vom Antragsteller hiergegen vorgebrachten Einwendungen, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 1 und 6 VwGO beschränkt

ist, rechtfertigen die begehrte Abänderung des angefochtenen Beschlusses nicht.

a) [...] Für die (materielle) Rechtmäßigkeit einer auf § 46 Abs. 3 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV gestützten Anordnung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass im insoweit maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtensanordnung (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20.15 – juris Rn. 14) zureichende tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Alkoholabhängigkeit vorliegen (vgl. Beschluss des Senates vom 12. Dezember 2019 – 3 M 226/19 –). Nicht erforderlich ist also, dass eine solche Erkrankung bereits feststeht. Allerdings darf die Beibringung des Gutachtens nur aufgrund konkreter Tatsachen, nicht auf einen bloßen Verdacht „ins Blaue hinein“ bzw. auf Mutmaßungen, Werturteile, Behauptungen oder dergleichen hin verlangt werden. Ob die der Behörde vorliegenden Tatsachen ausreichen, ist nach den gesamten Umständen des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen (zum Ganzen: BayVG, Beschluss vom 16. Oktober 2019 – 11 CS 19.1434 – juris Rn. 21 m. w. N.).

Hiervon ausgehend geht das Beschwerdevorbringen fehl, soweit der Antragsteller geltend macht, aus den von ihm angeführten Befundberichten der ihn behandelnden Ärzte Dr. H. und F. vom 28. Februar 2012, 11. Oktober 2019 und 18. Oktober 2019 ergebe sich, dass bei ihm keine Alkoholabhängigkeit bestehe. Die Befundberichte vom 11. und 18. Oktober 2019 sind im vorliegenden Zusammenhang bereits deshalb ohne rechtliche Relevanz, da sie zum für die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung maßgeblichen Zeitpunkt nicht vorgelegen haben. Die Anordnung des Antragsgegners datiert vom 16. April 2019. Sie knüpft zudem an eine Alkoholisierung des Antragstellers am 21. Juni 2018 an. Angesichts des zeitlichen Abstandes hierzu ist der Befundbericht vom 28. Februar 2012 nicht geeignet, verlässliche Aussagen zur medizinischen Einordnung des aktuellen gesundheitlichen Zustandes des Antragstellers zu geben, die es rechtfertigen könnten, von der Gutachtensanordnung abzusehen. Dessen ungeachtet ist durch das vom Antragsteller beizubringende ärztliche Gutachten gerade erst noch zu klären, ob der Antragsteller unter einer Alkoholabhängigkeit leidet. Für die Rechtmäßigkeit dieser Anordnung bedarf es – wie ausgeführt – lediglich konkreter Tatsachen, die den Schluss darauf zulassen, dass bei dem Antragsteller eine Alkoholabhängigkeit besteht. Diese lagen im insoweit maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtensanordnung vor.

Ausweislich des Ergebnisberichts des Universitätsklinikums C-Stadt vom 26. Juni 2018, auf den der Antragsgegner in seiner Gutachtensanordnung tragend abstellt, hat eine dem Antragsteller am 21. Juni 2018 entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 3,71 ‰ aufgewiesen. Ein derart hoher BAK-Wert stellt – wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat – zweifellos eine geeignete objektive Anknüpfungstatsache für den Verdacht einer bestehenden Alkoholabhängigkeit dar (vgl. BayVG, Beschluss vom 2. September 2016 – 11 ZB 16.1359 – juris

Rn. 21; Beschluss vom 2. Juli 2013 – 11 CS 13.1064 – juris Rn. 13 ff.). Der Antragsgegner hat in seiner Anordnung vom 16. April 2019 nachvollziehbar ausgeführt, dass eine solche Alkoholisierung von Menschen mit moderaten Trinkgewohnheiten nicht erreicht werde, weil bei ihnen schon zuvor ein Abbruch der weiteren Alkoholaufnahme durch physiologische Prozesse wie z. B. Schläfrigkeit, Schwindel und starke Übelkeit erzwungen werde. Es bedürfe somit eines intensiven „Trinktrainings“ bis an die physiologischen Grenzen und darüber hinaus, um eine entsprechende „Giftfestigkeit“ zu erlangen.

Dem vermag der Antragsteller nicht mit Erfolg entgegenzuhalten, der bei ihm festgestellte BAK-Wert begegne deshalb Zweifeln, da bei einer derart hohen Blutalkoholkonzentration Lebensgefahr bestehe und die betreffende Person nicht mehr ohne Eigen- oder Fremdgefährdung bewegungs- und handlungsfähig sei. Er hingegen sei von den Polizeibeamten wieder an den Ort zurückgebracht worden, an dem diese ihn aufgefunden hätten, und habe sich ohne besondere Auffälligkeiten von dort entfernen können. Letzteres stellt sich als Schutzbehauptung dar, zumal der Antragsteller nicht weiter ausführt, wann genau er wieder an den Ort seines Auffindens zurückgebracht worden ist. Es ist ebenso denkbar, dass die Alkoholkonzentration im Körper des Antragstellers zu diesem Zeitpunkt bereits wieder zumindest bis auf ein Maß abgebaut gewesen ist, welches es dem Antragsteller ermöglicht hat, sich ohne Gefahr für sich oder andere fortzubewegen.

Es gibt auch sonst keine Anhaltspunkte dafür, dass – wie der Antragsteller behauptet – bei der schriftlichen Fixierung der festgestellten Blutalkoholkonzentration ein Übertragungsfehler stattgefunden hat. Aus dem ärztlichen Untersuchungsbericht vom 21. Juni 2018 ergibt sich vielmehr, dass der Antragsteller im Zeitpunkt der Untersuchung erheblich alkoholisiert war. Danach sei sein Gang unsicher, sein Bewusstsein benommen und er nicht in der Lage gewesen, Anweisungen zur Untersuchung zu befolgen. Es wird des Weiteren bemerkt, der Antragsteller sei „extrem betrunken“ bzw. scheine „sinnlos betrunken zu sein“. Es ist also gerade nicht so, dass der Antragsteller physisch nicht besonders auffällig gewesen ist, was auf eine deutlich geringere als die festgestellte Alkoholisierung hinweisen könnte.

Hinzu kommt, dass der Antragsteller sich nach eigenem Vorbringen ca. drei Stunden vor der Blutentnahme noch in der Lage gesehen hat, von seiner Wohnung zu einem fünf Kilometer entfernten wohnenden Freund zu gehen und hierbei ein Fahrrad mit sich zu führen. Er ist jedenfalls in der Nähe des Wohnhauses seines Freundes von Polizeibeamten aufgefunden worden, nachdem er dort gestürzt war. Ausgehend von seinem Vorbringen und der festgestellten Alkoholkonzentration war er offenbar trotz erheblicher Alkoholisierung in der Lage, eine Wegstrecke von fünf Kilometern zurückzulegen und dabei ein Fahrrad zu schieben. Dies spricht gerade für eine ausgeprägte Alkoholtoleranz, die nahe legt, dass bei dem Antragsteller eine Alkoholabhängigkeit gegeben ist.

Die sich aus den vorstehend dargestellten Umständen zum maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtensanordnung ergebenden konkreten Verdachtsmomente in Bezug auf eine beim Antragsteller gegebene Alkoholabhängigkeit sind durch die vom Antragsteller vorgelegten (aktuellen) ärztlichen Befundberichte nicht auszuräumen. Die Anordnung des Antragsgegners vom 16. April 2019 bestimmt, dass das geforderte Gutachten von einem Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 der FeV erfüllt, zu erstellen ist. Diese Möglichkeit ist in § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 5 FeV ausdrücklich vorgesehen. Die vom Antragsteller angeführten ärztlichen Befundberichte stellen keine Gutachten von Ärzten im vorgenannten Sinne dar. Sie erfüllen zudem ersichtlich nicht die Anforderungen, die sich für die Durchführung der ärztlichen Untersuchung und die Erstellung der entsprechenden Gutachten aus der Anlage 4a zu § 11 Abs. 5 FeV ergeben. Weshalb der Antragsgegner im vorliegenden Fall hätte davon absehen müssen zu bestimmen, dass das geforderte Gutachten von einem Arzt i. S. v. § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 5 FeV zu erstellen ist, legt der Antragsteller weder beschwerdebegründend dar noch sind sonstige Anhaltspunkte hierfür ersichtlich. Für das vom Antragsteller befürchtete „Abstemeln“ seiner Person als Alkoholabhängigen durch die vom Antragsgegner als mögliche Gutachterstellen genannten Ärzte bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte. Dem Antragsteller bleibt es unbenommen, die ihn behandelnden Ärzte, auf deren Befundberichte er sich zum Beleg dafür beruft, dass er nicht an einer Alkoholabhängigkeit leidet, von der gesetzlichen Schweigepflicht zu entbinden. Die entsprechenden ärztlichen Unterlagen können ebenso wie die vom Antragsteller angeführten Blutwerte aus der jüngeren Vergangenheit ggf. in die gutachterlichen Feststellungen eines zur Erstellung des geforderten Fahreignungsgutachtens geeigneten Arztes einbezogen werden.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers räumt § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV der zuständigen Behörde ungeachtet der Formulierung „darf“ im letzten Halbsatz der Norm kein Ermessen im Rahmen der Frage ein, ob aus der Nichtvorlage des Gutachtens auf die Fahreignung des Betroffenen geschlossen werden kann (vgl. BayVGh, Beschluss vom 5. Juli 2012 – 11 C 12.874 – juris Rn. 15). Die Norm stellt keine eigenständige Eingriffsermächtigung dar, die der Fahrerlaubnisbehörde aufgibt, in Wahrnehmung des ihr zuerkannten Ermessens einzelfallbezogen zu entscheiden, ob und welche Maßnahmen sie an das Vorliegen bestimmter tatbestandlicher Voraussetzungen knüpft. Es handelt sich vielmehr der Sache nach um eine Beweisregel, die es der Fahrerlaubnisbehörde erlaubt, aus der Weigerung des Betroffenen, sich untersuchen zu lassen, oder der Nichtbefolgung der Beibringungsanordnung auf die Nichteignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen (vgl. NdsOVG, Beschluss vom 6. April 2017 – 12 PA 199/16 – juris Rn. 12 m. w. N.). Die Regelung beruht auf der Überlegung, dass bei einer grundlosen Weigerung die Vermutung berechtigt ist, der Betroffene wolle einen ihm

bekanntem Eignungsmangel verbergen (vgl. SächsOVG, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 B 314/09 – juris Rn. 5 m. w. N.; Saarl-OVG, Beschluss vom 22. November 2000 – 9 W 6/00 – juris Rn. 4). Der Verwaltungsgeber hat damit die frühere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgegriffen, wonach die Behörde auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen konnte und demgemäß die Fahrerlaubnis zu entziehen hatte, wenn der Kraftfahrer das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen nicht beibrachte, das die Behörde gemäß § 15b Abs. 2 StVZO a. F. zu Recht gefordert hatte, um begründete Zweifel an seiner Fahreignung zu klären (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11. Juni 2008 – 3 B 99.07 – juris Rn. 5 m. w. N.; Urteil vom 9. Juni 2005 – 3 C 21.04 – juris Rn. 22 m. w. N.). Die Rechtsprechung beruhte auf dem Rechtsgedanken der §§ 427, 444, 446 ZPO, wonach bei Weigerung eines Beteiligten, seinen notwendigen Teil zur Sachaufklärung beizutragen, die behauptete Tatsache als erwiesen angesehen werden kann. Danach ist bei Fehlen einer – voller gerichtlicher Überprüfung unterliegenden – Rechtfertigung für die Nichtbeibringung eines rechtmäßig angeforderten Gutachtens der Schluss auf die Nichteignung geboten und muss zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen (vgl. Beschluss des Senates vom 26. April 2019 – 3 M 84/19 –; VGH BW, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 10 S 3175/11 – juris Rn. 24 m. w. N.). Der Antragsteller hat keine tragfähigen Gründe vorgetragen, weshalb es abweichend von diesen rechtlichen Maßgaben nicht gerechtfertigt sein soll, aus der Nichtvorlage des vom Antragsgegner geforderten Gutachtens auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen. [...]

b) Die außerdem streitgegenständliche Aufforderung zur Abgabe des Führerscheins beruht auf § 3 Abs. 2 Satz 3 StVG und § 47 Abs. 1 FeV und ist Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis. Einwände hiergegen, die über die gegen die Fahrerlaubnisentziehung vorgebrachten Gründe hinausgehen, hat der Antragsteller nicht erhoben.

c) Ebenso wenig fehlt es an einem besonderen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung des angegriffenen Bescheides.

Nach ständiger obergerichtlicher Rechtsprechung ist das Interesse an einer Fahrerlaubnisentziehung bei Kraftfahrern, denen die erforderliche Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs fehlt, angesichts der Gefahren für Leben, körperliche Unversehrtheit und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer durch fahrungeeignete Personen regelmäßig mit dem öffentlichen Vollzugsinteresse identisch (vgl. z. B. BayVGH, Beschluss vom 8. November 2019 – 11 CS 19.1565 – juris Rn. 28 m. w. N.; SächsOVG, Beschluss vom 10. Dezember 2014 – 3 B 148/14 – juris Rn. 21 m. w. N.). Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die der Antragsteller hier im Hinblick auf eine seit mehreren

Jahren aufgebaute nichteheliche Beziehung geltend macht, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren staatlichen Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22. Mai 2012 – 16 B 536/12 – juris Rn. 33 m. w. N.).

Ebenso wenig verfährt der Einwand des Antragstellers, er nutze seinen Pkw nur gelegentlich für Fahrten zum Arzt oder zu seiner Lebenspartnerin, wobei die Fahrten zeitlich so geplant seien, dass eine „Kollision mit einem Alkoholenuss“ ausgeschlossen sei. Besteht eine Alkoholabhängigkeit, so ist die Fähigkeit zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen generell aufgehoben. Hiervon ausgehend ist es im Hinblick auf das dargestellte öffentliche Interesse an der Vermeidung einer Teilnahme fahrungeeigneter Personen am Straßenverkehr dringend geboten, bis zu einer Klärung der – wie ausgeführt – begründeten Zweifel an der gesundheitlichen Eignung des Antragstellers auszuschließen, dass der Antragsteller ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehrsraum führen darf.

[...]

24. *) 1. Soll eine Dauerbehandlung mit Medizinal-Cannabis im Sinne von Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV nicht zum Verlust der Fahreignung führen, setzt dies voraus, dass die Einnahme von Cannabis indiziert und ärztlich verordnet ist. Ferner ist erforderlich, dass das Medizinal-Cannabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung eingenommen wird, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind, die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt, und nicht zu erwarten ist, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird.

2. Medizinal-Cannabis darf nur dann ärztlich verschrieben, verabreicht oder überlassen werden, wenn die Anwendung am oder im Körper begründet ist, was insbesondere dann nicht der Fall ist, wenn der beabsichtigte Zweck auf andere Weise erreicht werden kann (ultima-ratio). Kommen andere Maßnahmen in Betracht, die zur Erreichung des Ziels geeignet sind, wie eine Änderung der Lebensweise, physiotherapeutische Behandlungen, eine Psycho- oder Verhaltenstherapie oder die Anwendung nicht den Vorschriften des Betäubungsmittelgesetzes unterliegender Arzneimittel, ist diesen der Vorrang zu geben.

3. Eine missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln bzw. Stoffen im

Sinne von Nr. 9.4 der Anlage 4 zur FeV liegt nicht nur bei einer zu hohen Dosierung des Medikaments vor, sondern auch bei einer verordnungswidrigen Einnahme.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 16. Januar 2020 – 11 CS 19.1535

Zum Sachverhalt:

Der Antragsgegner wendet sich mit seiner Beschwerde gegen die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, M, L und S durch das Verwaltungsgericht Regensburg.

Im Februar 2018 wurde der Fahrerlaubnisbehörde des Landratsamts Deggendorf durch ein Schreiben der Kriminalpolizei bekannt, dass gegen den Antragsteller wegen illegalen Handels mit Cannabis einschließlich Zubereitungen u.a. ermittelt wurde. Am 17. November 2017 hatte die Polizei in seiner Wohnung 464,6 g aus unerlaubtem Anbau von Cannabispflanzen gewonnenes Marihuana sowie drei zur Trocknung aufgehängte Cannabispflanzen (312,8 g Marihuana) gefunden. Der Antragsteller war im Besitz eines Cannabinoidausweises und eines ärztlichen Rezepts vom 2. Juni 2017 zum Erwerb von Cannabisblüten (5 g mit einem THC-Gehalt von 14 % zum täglichen therapeutischen Konsum von 100 mg durch Verdampfen und Inhalieren). Er gab an, seine psychischen Erkrankungen (Burnout, Angststörung, Depressionen) würden mit 3 g Cannabis täglich behandelt. Da seine Krankenversicherung sich weigere, die Kosten für das medizinische Cannabis zu tragen, habe er dieses selbst angebaut. Er konsumiere seit etwa zwei Jahren Cannabis.

Am 16. März 2018 legte der Antragsteller das Attest seines Hausarztes, eines Internisten und Chiroprapeuten, vom 14. März 2018 vor, wonach er unter chronischen Angst und Spannungszuständen leidet. Bisher seien alle Therapiemaßnahmen ohne durchschlagenden Erfolg geblieben. Durch den Konsum von Cannabis in therapeutischer Dosis habe eine deutliche Symptomverbesserung erzielt werden können. Zum Führen eines Kraftfahrzeugs sei der Antragsteller uneingeschränkt fähig. Weiter wurde ein am selben Tag ausgestellt Rezept zur täglichen Einnahme von 100 mg Cannabisblüten (THC-Gehalt 14 %, 5,0 g) durch Verdampfen und Inhalieren vorgelegt.

Mit rechtskräftigem Strafurteil des Amtsgerichts Deggendorf vom 10. Juli 2018 wurde der Antragsteller wegen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in Tateinheit mit vorsätzlichem unerlaubtem Besitz einer Schusswaffe zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und 10 Monate (zur Bewährung) verurteilt.

Aus einem vom Sozialgericht Landshut in einem Rechtsstreit gegen die Allgemeine Ortskrankenkasse Bayern (AOK) veranlassten neurologisch-psychiatrischen Gutachten vom 12. Juli 2018 ergibt sich, dass der Antragsteller nach seinen Angaben seit ca. zwei Jahren täglich Cannabis konsumiert, das er sich einige

Monate vor der offiziellen Verordnung selbst beschafft habe. Bei ihm lägen neben regelmäßigem Cannabiskonsum bzw. -missbrauch bzw. -abhängigkeit eine leichtgradige psychiatrische Störung vor, Angst und depressive Störung gemischt, zu deren Behandlung eine psychotherapeutische Maßnahme (ambulant, tagklinisch oder stationär), ggf. unter Weiterführung einer niedrig dosierten medikamentösen Behandlung mit einem Antidepressivum aus der Gruppe der Serotoninwiederaufnahmehemmer, z.B. Citalopram, in Betracht komme. Die Verordnung von Cannabis sei nicht erforderlich; ein Anspruch auf Versorgung mit medizinischem Cannabis ergebe sich nicht. Aus den aktuellen Angaben des Antragstellers ergebe sich ein ca. seit zwei Jahren bestehender täglicher Cannabiskonsum, wobei über den Tagesbedarf keine Angaben gemacht worden seien. Die Angaben seien vage und nicht aussagekräftig z.B. bezüglich Rezept, Menge, Apotheke oder sonstigen Bezugsquellen. Die Verordnungsmodalität, in Zusammenschau mit den Arbeitsunfähigkeitszeiten und den aktuellen Angaben des Antragstellers sprächen eindeutig dafür, dass das Antidepressivum Citalopram über längere Zeit vertragen worden sei und zu einer psychischen Stabilisierung geführt habe. Die Verordnung anderer Antidepressiva sei auf Anraten eines „ausgewiesenen Cannabis-Arzt“ durchgeführt worden und habe offenkundig ausschließlich dem Zweck gedient zu dokumentieren, dass die verschiedenen Antidepressiva unverträglich seien und die psychische Störung des Antragstellers „austherapiert“ sei. Einen ernsthaften Therapieversuch stelle dieses Vorgehen in keiner Weise dar. Diagnostisch liege weder eine behandlungsbedürftige Depression noch eine behandlungsbedürftige Angststörung vor. Aktuell finde sich eine akzentuierte Persönlichkeit mit ängstlich-selbstunsicheren Zügen und eine Neigung zu ängstlich-depressiver Anpassungsstörung. In einer ergänzenden Stellungnahme vom 1. Oktober 2018 ging die Gutachterin auf verschiedene Einwände des Antragstellers näher ein. Sie stellte u.a. fest, den Ausdruck „Cannabismissbrauch“ bewusst gewählt zu haben, da es sich bei ihm aktuell eindeutig um einen nicht-medizinischen Gebrauch von Cannabis handele, er nach eigenen Angaben seit Jahren täglich Cannabis konsumiere und es sich bei Cannabis in Deutschland um eine illegale Droge handle. Die Schlussfolgerung, dass die kurzzeitige Verordnung von verschiedenen Antidepressiva aus verschiedenen Substanzklassen keinen ernsthaften Therapieversuch darstelle, sei evident. Für die Versorgung mit medizinischem Cannabis seien die Voraussetzungen des § 31 Abs. 6 SGB V zu berücksichtigen. Das Gutachten habe sich auf medizinisch fundierte Diagnosen aufgrund der persönlichen Untersuchung und der Kenntnis der Vorgeschichte zu stützen, nicht auf eine Vermutung, wie die psychische und physische Situation des Antragstellers ohne den aktuell nicht medizinischen Cannabiskonsum bzw. -missbrauch wäre.

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2018 forderte das Landratsamt den Antragsteller gemäß § 11 Abs. 2 i. V. m. Anlage 4 Nr. 7, Nr. 9.6.2 FeV auf, bis 16. De-

zember 2018 ein ärztliches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung zu verschiedenen mit seinen Erkrankungen und dem Cannabiskonsum zusammenhängenden Fragestellungen vorzulegen.

Mit Urteil vom 18. Dezember 2018 (S 6 KR 310/17), gegen das der Antragsteller Berufung einlegte, wies das Sozialgericht Landshut die Klage gegen den Bescheid der AOK ab, mit dem diese die Kosten für die Versorgung des Antragstellers mit Cannabis in Form von getrockneten Blüten abgelehnt hatte.

Nach dem vom Antragsteller beigebrachten Fahreignungsgutachten vom 10. Januar 2019 liegt bei ihm keine Erkrankung vor, die nach Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV die Fahreignung in Frage stellt. Er sei aber wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln/Medikamenten (Cannabisblüten) nicht in der Lage, den Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 vollständig gerecht zu werden. Er habe keine drogeninduzierte Erkrankung. Körperliche und/oder geistige Beeinträchtigungen, die mit der Einnahme von Betäubungsmitteln bzw. fahreignungsrelevanten Arzneimitteln in Zusammenhang gebracht werden könnten, lägen nicht vor. Allerdings sei die Leistungstestung vom Begutachtungstag nicht aussagekräftig, da sie nicht unter Cannabismedikation durchgeführt worden sei. Es liege keine ausreichende Adhärenz vor. Die Frage, ob vor dem Hintergrund einer möglichen Wahrnehmungsbeeinträchtigung/Dauerbehandlung mit Arzneimitteln die erforderliche Leistungsfähigkeit (Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit) zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs je Fahrerlaubnisgruppe vorliege, habe nicht beantwortet werden können, da der Antragsteller in der Zeit vor der Begutachtung kein Cannabis eingenommen habe. Der Gutachterin lagen ein weiteres Attest des Hausarztes des Antragstellers vom 13. Dezember 2018 vor, wonach dieser an einer mittelgradigen depressiven Episode, einer generalisierten Angststörung und Panikstörung leidet, sowie das neurologisch-psychiatrische Gutachten vom 12. Juli 2018. Der Antragsteller gab u. a. an, Ende 2015 Cannabis ausprobiert zu haben. Dies habe ihm ein Spezialist in Nordrhein-Westfalen empfohlen. Er konsumiere Cannabis über einen Verdampfer, manchmal esse er die Blüten auch. Bei täglichem Konsum gebe es keine Rauschwirkung, es sei ein Medikament für ihn. Lediglich in der Einstellungsphase in den ersten zwei Monaten sei er vorsichtig gewesen und nicht Auto gefahren. Er nehme das Cannabis immer abends, zuletzt gestern, und könne dann jederzeit Auto fahren. Üblicherweise fahre er erst nach sechs bis sieben Stunden wieder. Seit 2016 trinke er keinen Alkohol mehr. Eine Urinprobe erbrachte keinen Nachweis einer der untersuchten Substanzen, darunter Cannabinoide.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Entziehung der Fahrerlaubnis gab der Antragsteller seinen Führerschein ab und verzichtete befristet für die nächsten drei Monate auf seine Fahrerlaubnis.

Nachdem ihm das Landratsamt mitgeteilt hatte, dass ein befristeter Verzicht nicht möglich sei, entzog es ihm mit Bescheid vom 26. März 2019 wegen missbräuchlichen regelmäßigen Cannabiskonsums im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis aller Klassen.

Am 11. April 2019 ließ der Antragsteller durch seinen Bevollmächtigten beim Verwaltungsgericht Regensburg Klage [...] erheben, über die noch nicht entschieden ist, und gleichzeitig die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes beantragen. [...]

Mit Beschluss vom 17. Juli 2019 gab das Verwaltungsgericht dem Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO statt. [...]

Mit seiner Beschwerde macht der Antragsgegner geltend, der angefochtene Bescheid sei rechtmäßig, da der Antragsteller das ihm verordnete medizinische Cannabis nach den Erkenntnissen der fachärztlichen Gutachterin nicht zur Behandlung einer schwerwiegenden Erkrankung konsumiere. [...]

Der Antragsteller beantragte die Zurückweisung der Beschwerde. [...]

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde des Antragsgegners hat Erfolg. [...]

Der Antragsteller hat seine Fahreignung bereits durch den nach seinen glaubhaften Angaben etwa Ende 2015/Anfang 2016 aufgenommenen und über mehrere Monate anhaltenden, nicht ärztlich verordneten, regelmäßigen, d.h. nahezu täglichen (vgl. BVerwG, U. v. 26.02.2009 – 3 C 1/08 – BVerwGE 133, 186 = juris Rn. 14f.) Cannabiskonsum verloren (§ 11 Abs. 7 FeV i. V. m. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV) und durch die nachfolgende ärztliche Verordnung und Einnahme des Medizinal-Cannabis auch nicht wiedererlangt (vgl. dazu BayVGh, B. v. 29.04.2019 – 11 B 18.2482 – ZfSch 2019, 414 = juris Rn. 34; OVG Saarl, B. v. 03.09.2018 – 1 B 221/18 – Blutalkohol 55, 448 = juris Rn. 5).

Es gibt keinen Anlass, an seinen gleichbleibenden Angaben gegenüber der Polizei und den Gutachterinnen im sozialgerichtlichen Verfahren und im Entziehungsverfahren zu zweifeln, dass er seit dem genannten Zeitpunkt regelmäßig Cannabis konsumiert. Die Gutachterin im sozialgerichtlichen Verfahren hat die Aussagen des Antragstellers aufgrund einer durchschnittlichen Ausprägung der Offenheitsskala eines testpsychologischen Fragebogens (Freiburger Persönlichkeitsinventar) für weitgehend verlässlich erachtet. Weder den Konsumbeginn noch das Konsummuster hat der Antragsteller jemals in Abrede gestellt, sondern vielmehr in der Klageschrift vom 8. April 2019 und zuletzt noch im Beschwerdeverfahren vortragen lassen. Gestützt werden seine Aussagen durch das bei der Wohnungsdurchsuchung aufgefundene selbst angebaute Cannabis und seine gesamten Bemühungen zur Legalisierung des Cannabisbezugs. Er hat mehrere ärztliche Rezepte für ein cannabishaltiges Medikament vorgelegt und führt einen Rechtsstreit gegen die AOK

auf Kostenerstattung. Anhaltspunkte dafür, dass er das aus der Apotheke bezogene Medikament nicht selbst einnimmt, sondern entgeltlich oder unentgeltlich an einen Dritten abgibt, sind ebenso wenig vorhanden wie Motive dafür, eine Konsumhistorie zu erfinden. Demgegenüber besteht ein naheliegendes Motiv dafür zu verheimlichen, dass er den Cannabiskonsum vor der Begutachtung abgesetzt hat, um bessere Ergebnisse in der Leistungstestung zu erzielen. Auch das Amtsgericht Deggendorf ist im Strafurteil vom 10. Juli 2018 davon ausgegangen, dass er Cannabis auch zum Eigenkonsum angebaut hat. Räumt der betroffene Fahrerlaubnisinhaber ein bestimmtes Konsummuster selbst ein, darf davon grundsätzlich ausgegangen werden (vgl. HessVGH, B. v. 24.09.2008 – 2 B 1365/08 – juris Rn. 4; OVG MV, B. v. 19.12.2006 – 1 M 142/06 – juris Rn. 22). Das Gutachten, das nicht zur Aufklärung des Konsummusters angeordnet worden ist, weil das Landratsamt keinen begründeten Anlass hatte, an den diesbezüglichen Angaben des Antragstellers zu zweifeln, ist insoweit auch ohne toxikologischen Nachweis nachvollziehbar und schlüssig. Eine andere Erklärung für die negative Urinprobe als die von der Gutachterin angenommene, dass der Antragsteller im Vorfeld der Untersuchung das ansonsten regelmäßig eingenommene Medizinal-Cannabis abgesetzt hat, kommt nicht ernstlich in Betracht. Hierbei handelt es sich nicht um eine „allgemeine Mutmaßung“, sondern um einen Akt der Beweiswürdigung. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist für den Nachweis des von ihm eingeräumten und aufgrund anderweitiger Anhaltspunkte nicht zweifelhaften Sachverhalts nicht zwingend ein toxikologischer Befund erforderlich. Mit der Anordnung des Fahreignungsgutachtens hat sich das Landratsamt auch nicht hierauf festgelegt. Nach Art. 24 Abs. 1 Satz 2, Art. 26 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG bestimmt die Behörde Art und Umfang der Ermittlungen und bedient sich der Beweismittel, die sie nach pflichtgemäßem Ermessen zur Ermittlung des Sachverhalts für erforderlich hält. Die besonderen in § 2 Abs. 8 StVG, § 11 Abs. 2 FeV vorgesehenen Aufklärungsmaßnahmen erweitern die nach Art. 24, Art. 26 Abs. 1 BayVwVfG gegebenen Ermittlungsmöglichkeiten, schließen diese aber nicht aus (BayVGH, B. v. 08.11.2019 – 11 CS 19.1565 – juris Rn. 24). Nach Art. 26 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sollen die Beteiligten insbesondere ihnen bekannte Tatsachen und Beweismittel angeben. Die Behörden dürfen sich, sofern – wie hier – keine begründeten Zweifel an den Angaben bestehen, dabei grundsätzlich auf die ordnungsgemäße Erfüllung dieser Mitwirkungslasten verlassen (Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 26 Rn. 44). Außerdem deckt die negative Urinprobe vom 7. Dezember 2018, die das Verwaltungsgericht als in unauf löslichem Widerspruch zu den Angaben des Antragstellers stehend angesehen hat, einen wesentlich späteren Zeitraum ab als den des regelmäßigen Konsums vor der ersten ärztlichen Verschreibung (zur Abbaugeschwindigkeit von THC und Metaboliten bei Dauerkonsumenten, vgl. Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahr-

eignungsbegutachtung [Beurteilungskriterien, 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 [VkB 2014, 132] als aktueller Stand der Wissenschaft eingeführt, S. 249 Tabelle 2).

Allerdings ist der Senat aus den angeführten Gründen auch davon überzeugt, dass der Antragsteller mit einer Unterbrechung von maximal mehreren Wochen vor Abgabe der Urinprobe am Begutachtungstag davor und danach wieder regelmäßig Cannabis konsumiert hat.

Der Antragsteller hat – wofür er die materielle Beweislast trägt (BayVGH, B. v. 21.06.2007 – 11 CS 06.1683 – juris Rn. 34) – seine Fahreignung auch nicht nachträglich wiedererlangt. Soll eine Dauerbehandlung mit Medizinal-Cannabis im Sinne von Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV nicht zum Verlust der Fahreignung führen, setzt dies voraus, dass die Einnahme von Cannabis indiziert und ärztlich verordnet ist (Schubert/Huetten/Reimann/Graw, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, 3. Aufl. 2018, S. 303), ferner, dass das Medizinal-Cannabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung eingenommen wird, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind, die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt, und nicht zu erwarten ist, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird (Handlungsempfehlung der Ständigen Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien [StAB] zur Fahreignungsbegutachtung bei Cannabismedikation, aktualisierte Fassung vom August 2018, abgedruckt in Schubert/Huetten/Reimann/Graw, a. a. O., S. 443; vgl. auch OVG NW, B. v. 05.07.2019 – 16 B 1544/18 – Blutalkohol 56, 342 = juris Rn. 4 ff.; VGH BW, B. v. 31.01.2017 – 10 S 1503/16 – VRS 131, 207 = juris Rn. 8f.). Der Antragseegner macht zu Recht geltend, dass diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, weil die Einnahme von Cannabis aus medizinischen Gründen nicht indiziert ist und der Antragsteller sich nach eigenen Angaben nicht an die ärztlich verordnete Art der Einnahme durch Verdampfen und Inhalieren gehalten hat, sondern die Blüten gelegentlich auch gegessen hat.

Ungeachtet der nach dem Wortlaut von Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV nicht relevanten Frage, ob ein Arzneimittel gemäß § 31 Abs. 6 SGB V erstattungsfähig ist, darf Medizinal-Cannabis, ein verkehrs- und verschreibungsfähiges Betäubungsmittel im Sinne der Anlage III zu § 1 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG), nach § 13 Abs. 1 Satz 1 und 2 BtMG nur dann ärztlich verschrieben, verabreicht oder überlassen werden, wenn die Anwendung am oder im Körper begründet ist, was insbesondere dann nicht der Fall ist, wenn der beabsichtigte Zweck auf andere Weise erreicht werden kann. Betäubungsmittel dürfen also

immer nur die ultima ratio darstellen. Kommen andere Maßnahmen in Betracht, die zur Erreichung des Ziels geeignet sind, wie eine Änderung der Lebensweise, physiotherapeutische Behandlungen, eine Psycho- oder Verhaltenstherapie oder die Anwendung nicht den Vorschriften des Betäubungsmittelgesetzes unterliegender Arzneimittel, ist diesen der Vorrang zu geben (Bohnen/Schmidt in BeckOK, Stand 15.09.2019, § 13 BtMG Rn. 25; Patzak in Körner/Patzak/Volkmer, BtMG, 9. Aufl. 2019, § 13 Rn. 20 ff.). Die Fahreignungsgutachterin ist wie vor ihr die sozialgerichtliche Gutachterin nachvollziehbar zu dem Ergebnis gelangt, dass alternative Behandlungsmöglichkeiten der nicht schwerwiegenden psychischen Erkrankung bzw. Störung des Antragstellers nicht ausgeschöpft waren bzw. sind. Dem ist auch das Sozialgericht Landshut in seinem Urteil vom 14. Dezember 2018 gefolgt. Nach dem Ergebnis des Gutachtens stellt sich die tägliche Einnahme des dem Antragsteller verordneten Medizinal-Cannabis als die Fahreignung ausschließender regelmäßiger Cannabiskonsum im Sinne der Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV dar.

Offen bleiben kann die nach den Angaben des Antragstellers nicht sicher zu beantwortende Frage, ob er seine Fahreignung auch durch einen nahezu täglichen Konsum von illegal angebautem Cannabis über einen gewissen Zeitraum hinweg (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV) verloren hat. Denn bei selbst angebautem Cannabis handelt es sich um kein Arzneimittel im Sinne der Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV, da nach Anlage III zu § 1 BtMG nur Cannabis, das aus einem unter staatlicher Kontrolle stehenden Anbau zu medizinischen Zwecken stammt, sowie Zubereitungen, die als Fertigarzneimittel zugelassen sind, verkehrs- und verschreibungsfähig sind.

Ferner geht der Antragsgegner zu Recht davon aus, dass auch eine – alternativ die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde tragende – missbräuchliche Einnahme im Sinne von Nr. 9.4 der Anlage 4 zur FeV vorliegt, weil der Antragsteller die ihm verschriebenen Cannabisblüten „manchmal“ nicht nur durch Verdampfen und Inhalieren, sondern abweichend von der ärztlichen Verordnung auch oral eingenommen hat. Ein übermäßiger Gebrauch von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln bzw. Stoffen im Sinne dieser Vorschrift liegt nicht nur bei einer zu hohen Dosierung des Medikaments vor, sondern auch bei einer verordnungswidrigen Einnahme, denn eine bestimmungsgemäße Einnahme eines Arzneimittels für einen konkreten Krankheitsfall im Sinne der Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (Begutachtungsleitlinien, VkB1. S. 110, Stand 24.05.2018, die nach § 11 Abs. 5 FeV i. V. m. Anlage 4a Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind) ist nur dann gegeben, wenn die Anwendung auf einer eindeutigen Verschreibung für eine symptombezogene Indikation beruht (vgl. BayVGH, B.v. 29.04.2019 a. a. O. Rn. 24 m. w. N.). Auch genügt es für einen regelmäßigen übermäßigen Gebrauch im Sinne von Nr. 9.4 der Anlage 4 zur FeV, wenn dieser häufiger als nur sporadisch vor-

kommt (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 2 StVG Rn. 65). Davon ist nach den Angaben des Antragstellers gegenüber der Fahreignungsgutachterin („manchmal esse er die Blüten auch“) auszugehen. Auch deshalb konnte er seine Fahreignung durch die ärztliche Verordnung von Medizinal-Cannabis nicht wiedererlangen.

Schließlich wäre die Fahrerlaubnisbehörde auch gemäß § 11 Abs. 8 FeV berechtigt gewesen, auf ein Fehlen der Fahreignung zu schließen, weil die Gutachterin die Frage offenlassen musste, ob die Cannabis-Medikamentation dauerhafte Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Antragstellers hat, weil er im Vorfeld der Untersuchung das Medikament offenkundig abgesetzt hat. Damit hat er die Aufklärung dieser Frage unmöglich gemacht, was einer teilweisen Verweigerung einer geeigneten, ihm möglichen und zumutbaren Mitwirkung gleichkommt und zu einer nachteiligen Beweiswürdigung berechtigt (vgl. Kallerhoff/Fellenberg in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 26 Rn. 44, 52; vgl. auch Bay VGH, B. v. 31.07.2019 – 11 CS 19.1101 – juris Rn. 17). Eine Verweigerung im Sinne des § 11 Abs. 8 FeV kann nicht nur in einer Verweigerung der Begutachtung als solcher liegen, sondern auch darin, dass der Betroffene die Untersuchung teilweise verweigert oder unmöglich macht, indem er etwa unzureichend mitwirkt und keine wahren Angaben macht (BayVGH, B. v. 06.12.2018 – 11 CS 18.1777 – juris Rn. 23 m. w. N.). [...]

25. *) 1. Unter regelmäßiger Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 ist ein Konsum zu verstehen, der nach wissenschaftlichem Erkenntnisstand als solcher und ohne das Hinzutreten weiterer Umstände im Regelfall die Fahreignung ausschließt. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn täglich oder nahezu täglich Cannabis konsumiert wird.

2. Grundsätzlich wird nicht allein durch die Behauptung, einen nicht ärztlich verordneten regelmäßigen Cannabiskonsum durch einen ärztlich verordneten ersetzt zu haben, die Fahreignung wiedererlangt. Dies setzt vielmehr voraus, dass der Betroffene Cannabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung einnimmt, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind und die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt. Zudem darf nicht zu erwarten sein, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahrsicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird. Erforderlich ist eine einzelfallorientierte Beurteilung der Fahreignung.

3. Eine zuverlässige Einnahme gemäß ärztlicher Verordnung liegt nur vor, wenn das Medizinal-Can-

nabis auf Grundlage eines ärztlichen Rezeptes im Sinne von § 13 BtMG i. V. m. §§ 1, 2, 8 und 9 Abs. 1 BtMVV in einer (deutschen) Apotheke (vgl. § 13 Abs. 2 BtMG) erworben und entsprechend der verordneten Dosierung eingenommen wird.

4. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BtMVV ist auf dem Betäubungsmittelrezept die Gebrauchsanweisung mit Einzel- und Tagesgabe oder im Falle, dass dem Patienten eine schriftliche Gebrauchsanweisung übergeben wurde, ein Hinweis auf diese schriftliche Gebrauchsanweisung erforderlich. Bei der Verordnung von medizinischem Cannabis muss die Gebrauchsanweisung eindeutig sein und unklare Verordnungen dürfen nicht beliefert werden. Aus der Verordnung muss sich dabei auch die Anzahl der an einem Tag einzunehmenden Einzelgaben ergeben.

Verwaltungsgericht Köln,

Beschluss vom 27. November 2019 – 9 L 2250/19 –

Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag ist unbegründet. Denn die im Rahmen des Antrags nach § 13880 Abs. 5 VwGO vorzunehmende Interessenabwägung fällt zulasten des Antragstellers aus. [...]

Unter regelmäßiger Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 ist ein Konsum zu verstehen, der nach wissenschaftlichem Erkenntnisstand als solcher und ohne das Hinzutreten weiterer Umstände im Regelfall die Fahreignung ausschließt. Dies ist jedenfalls dann der Fall, wenn täglich oder nahezu täglich Cannabis konsumiert wird (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2009 – 3 C 1/08 –, juris Rn. 14 und 15 m. w. N.).

Die hiernach für die Annahme eines regelmäßigen Konsums erforderliche tägliche oder nahezu tägliche Einnahme von Cannabis liegt beim Antragsteller nach Aktenlage vor.

Er wurde am Donnerstag, dem 30. August 2018 im Rahmen einer Verkehrskontrolle von der Polizei angehalten. Die Beamten stellten körperliche Auffälligkeiten, insbesondere Zittern und verkleinerte Pupillen fest. Im Widerspruch zu seiner Angabe, er habe in letzter Zeit keine Betäubungsmittel konsumiert, ergab die anschließend durchgeführte Untersuchung seiner Blutprobe ausweislich des Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universitätsklinik K. vom 19. September 2018 einen THC-Wert von 2,5 ng/ml und einen THC-COOH-Wert von 71 ng/ml. Darüber hinaus gab der Antragsteller ausweislich des nach entsprechender Anordnung durch den Antragsgegner vorgelegten verkehrsmedizinischen Gutachtens des Medizinisch-Psychologischen Institutes des TÜV [...] vom 25. Juni 2019 gegenüber der untersuchenden Ärztin an, er konsumiere einmal täglich 0,3 Gramm; manchmal auch zweimal täglich insgesamt 0,5 Gramm Cannabis. Wenn er sich gut fühle, brauche er gar nichts. Er setze Cannabis bereits seit dem 18. Lebensjahr zur Schmerzlinderung gegen sein Rückenleiden ein, täglich 0,3 Gramm. Lediglich für eine im Jahr 2010 durch-

geführte medizinisch-psychologische Untersuchung habe er eine einjährige Abstinenz gehalten. Direkt nach der MPU habe er wieder angefangen. Zuletzt habe er am Abend des Vortags 0,3 Gramm Cannabisblüten per Vaporisator konsumiert.

Diese Umstände rechtfertigen insgesamt bei summarischer Prüfung die Annahme eines regelmäßigen Cannabiskonsums im Sinne von Ziffer 9.2.1 der Anlage 4 FeV beim Antragsteller, der von ihm im Übrigen auch nicht in Frage gestellt wird. Allein die Aussage, dass er, wenn er sich gut fühle (also keine Schmerzen habe) gar nichts einnehme, kann mit Blick auf die weiteren gemachten Angaben nicht dazu führen, dass lediglich von einem gelegentlichen Konsum im Sinne von Nr. 9.2.2 auszugehen wäre. [...]

Der Antragsteller kann sich vorliegend auch nicht mit Erfolg darauf berufen, dass er aufgrund ärztlicher Verordnung regelmäßig Cannabis konsumiert. Zwar entfällt bei der Einnahme von ärztlich verordnetem Cannabis die Fahreignung grundsätzlich nicht schon nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV wegen regelmäßigen Cannabiskonsums, wenn es sich um die bestimmungsgemäße Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels im Sinne der Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung handelt (sog. Arzneimittelprivileg). Insofern definieren Nr. 9.4 und Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV speziellere Anforderungen für Eignungsmängel, die aus dem Gebrauch von psychoaktiven Arzneimitteln resultieren (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 29. April 2019 – 11 B 18.2482 –, juris Rn. 23 m. w. N. zur Version der Leitlinien Stand 27. Januar 2014).

Dabei ist die Beurteilung der Fahreignung bei bestimmungsgemäßem Konsum von für einen bestimmten Krankheitsfall ärztlich verordnetem Cannabis als Dauerbehandlung mit Arzneimitteln (Nr. 9.6 der Anlage 4 zur FeV) einzuordnen. Danach ist die Fahreignung dann nicht gegeben, wenn eine Vergiftung (Nr. 9.6.1 der Anlage 4 zur FeV) oder eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen unter das erforderliche Maß (Nr. 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV) besteht. Grundsätzlich wird allerdings nicht allein durch die Behauptung, einen nicht ärztlich verordneten regelmäßigen Cannabiskonsum durch einen ärztlich verordneten ersetzt zu haben, die Fahreignung wiedererlangt. Dies setzt vielmehr voraus, dass der Betroffene Cannabis zuverlässig nur nach der ärztlichen Verordnung einnimmt, keine dauerhaften Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit festzustellen sind und die Grunderkrankung bzw. die vorliegende Symptomatik keine verkehrsmedizinisch relevante Ausprägung aufweist, die eine sichere Verkehrsteilnahme beeinträchtigt; zudem darf nicht zu erwarten sein, dass der Betroffene in Situationen, in denen seine Fahr sicherheit durch Auswirkungen der Erkrankung oder der Medikation beeinträchtigt ist, am Straßenverkehr teilnehmen wird. Erforderlich ist eine einzelfallorientierte Beurteilung der Fahreignung (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 5. Juli 2019 – 16 B 1544/18 –, juris Rn. 4 und unter Bezugnahme auf die Kommentierung der Begutachtungsleitlinien zur

Kraftfahreignung, 3. Auflage 2018 und m.w.N. zur Rechtsprechung).

Anknüpfend daran kann die Fahrerlaubnisbehörde veranlasst sein – wie hier geschehen –, weitere Aufklärungsmaßnahmen zu ergreifen, bevor sie die Fahrerlaubnis tatsächlich entzieht, wenn hinreichende Anhaltspunkte für einen medizinisch verordneten Cannabiskonsum bestehen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 5. Juli 2019 – 16 B 1544/18 –, juris Rn. 6 m.w.N.).

Ausgehend hiervon war der Antragsteller zum maßgeblichen Zeitpunkt der Entziehungsverfügung am 27. September 2019 auf Grundlage von Ziffer 9.6.2 Anlage 4 FeV nicht als fahrgerecht anzusehen. Zwar dürfte zutreffend sein, dass er Cannabis überwiegend zur Schmerzlinderung in Bezug auf seine – aktenkundige – Erkrankung an Morbus Bechterew einnimmt. Auch befindet sich der Antragsteller grundsätzlich wegen dieser Erkrankung in ärztlicher Behandlung. Dies ergibt sich aus dem vom Antragsteller bereits im Verwaltungsverfahren vorgelegten Arztbericht des Dr. N. vom 15. August 2018. Es fehlt jedoch die für die Anwendbarkeit des Arzneimittelprivilegs erforderliche, zuverlässige Einnahme gemäß ärztlicher Verordnung.

Eine zuverlässige Einnahme gemäß ärztlicher Verordnung liegt nur vor, wenn das Medizinal-Cannabis auf Grundlage eines ärztlichen Rezeptes im Sinne von § 13 BtMG i.V.m. §§ 1, 2, 8 und 9 Abs. 1 der Verordnung über das Verschreiben, die Abgabe und den Nachweis des Verbleibs von Betäubungsmitteln (Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung – BtMVV) in einer (deutschen) Apotheke (vgl. § 13 Abs. 2 BtMG) erworben und entsprechend der verordneten Dosierung eingenommen wird (vgl. implizit Bayerischer VGH, Beschluss vom 29. April 2019 – 11 B 18.2482 –, juris Rn. 30 und unter Bezugnahme auf die erforderliche Erlaubnis im Sinne von § 3 Abs. 2 BtMG auch VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 10 S 1503/16 –, juris Rn. 9 und 12).

Gemessen daran spricht vorliegend überwiegendes dafür, dass der regelmäßige Konsum des Antragstellers nicht auf einer zuverlässigen Einnahme gemäß ärztlicher Verordnung im oben genannten Sinne beruht.

Insoweit hatte der Antragsgegner gegenüber dem Antragsteller zunächst zur weiteren Aufklärung auf Grundlage von § 11 Abs. 1 Nr. 5 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens angeordnet, nachdem der Antragsteller oben erwähnten Arztbericht vom 15. August 2018 vorgelegt hatte. Danach werde die Empfehlung/Verordnung der Einnahme von Cannabinoiden Produkten zur Schmerztherapie und Dauermedikation bestätigt, sowie dass der Patient (also der Antragsteller) unter der Beobachtung und in Begleitung (des unterzeichnenden Arztes) hierauf eingestellt worden sei. Er sei auf eine Tagesdosis von 0,8 Gramm Cannabisblüten eingestellt worden bzw. es werde eine (Tages-)Dosis von 0,3 Gramm nach Bedarf maximal 50 Gramm pro Monat empfohlen. Der Antragsteller sei über mögliche Nebenwirkungen aufgeklärt worden und sei in der Lage, die verordnete Dosierung einzu-

halten. Anlässlich der am 25. Juni 2019 tatsächlich durch das Medizinisch-Psychologische Institut des TÜV [...] durchgeführten Begutachtung legte der Antragsteller auch erneut jenen Arztbericht vor. Er gab jedoch im Rahmen der Anamnese außerdem an, er bekomme seit Mai 2018 Cannabis von Dr. N. verordnet. Dieser stelle aber keine Rezepte aus, sondern habe (sinngemäß) empfohlen, sich entsprechende Mittel in Holland zu besorgen. So lasse sich der Antragsteller von seiner Oma dann auch aus Holland Cannabis der Sorte „lemon haze“ mitbringen. Den genauen THC- oder CBD-Gehalt kenne er nicht. Im Folgenden machte der Antragsteller noch die oben bereits aufgeführten Aussagen zu seinem Konsumverhalten.

Aufgrund dieser ausdrücklichen Angaben des Antragstellers gegenüber der begutachtenden Ärztin war anzunehmen, dass er Cannabis gerade nicht mithilfe entsprechender Rezepte in deutschen Apotheken erwirbt, sondern es sich in Holland (günstiger) beschafft und damit gleichsam illegal im Sinne von § 29 Abs. 1 Nr. 1 BtMG nach Deutschland einführt bzw. einführen lässt. Diese Vorgehensweise bestätigte der Antragsteller ausdrücklich im Rahmen des unter dem 20. November 2019 mit den Beteiligten durchgeführten gerichtlichen Erörterungstermins.

Derart illegal eingeführtes Cannabis ist jedoch gerade nicht mit Medizinal-Cannabisblüten, die aus der (deutschen) Apotheke bezogen werden und die hinsichtlich Herstellung und Qualität (deutschen) pharmazeutischen Standards entsprechen, gleichzusetzen (vgl. erneut VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 10 S 1503/16 –, juris Rn. 12).

Überdies sind auch die übrigen Anforderungen an eine ordnungsgemäße ärztliche Verordnung im oben genannten Sinne nicht erfüllt. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BtMVV ist auf dem Betäubungsmittelrezept die Gebrauchsanweisung mit Einzel- und Tagesgabe oder im Falle, dass dem Patienten eine schriftliche Gebrauchsanweisung übergeben wurde, ein Hinweis auf diese schriftliche Gebrauchsanweisung erforderlich. Bei der Verordnung von medizinischem Cannabis muss die Gebrauchsanweisung eindeutig sein und unklare Verordnungen dürfen nicht beliefert werden. Aus der Verordnung muss sich dabei auch die Anzahl der an einem Tag einzunehmenden Einzelgaben ergeben (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 29. April 2019 – 11 B 18.2482 –, juris Rn. 30).

Diesem Maßstab genügt das – einzig vorgelegte – Rezept vom 23. August 2019 erkennbar nicht. Insbesondere ist dort keine tagesgenaue Einzelgabe vermerkt.

Nach alledem findet das sogenannte Arzneimittelprivileg aus Ziffer 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV zugunsten des Antragstellers keine Anwendung.

Ebenso wenig kann dem Antragsteller nach summarischer Prüfung die Ausnahmeregelung in Nr. 3 der Vorbemerkung der Anlage 4 FeV zugute kommen. Insoweit ist eine Ausnahme von der Regel, dass der regelmäßige Konsum von Cannabis die Fahreignung ausschließt, grundsätzlich nur dann anzuerkennen, wenn in der Person des Betäubungsmittelkonsumenten

ten Besonderheiten bestehen, die darauf schließen lassen, dass seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher zu führen, sowie sein Vermögen, erforderlichenfalls zwischen dem Konsum von Betäubungsmitteln und der Teilnahme am Straßenverkehr zuverlässig zu trennen, nicht erheblich herabgesetzt sind. Es ist Sache des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers, das Bestehen solcher atypischen Umstände in seiner Person substantiiert darzulegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 10 S 1503/16 –, juris Rn. 12).

Belastbare Anhaltspunkte, dass solche besonderen Umstände hier vorliegen könnten, hat der Antragsteller allerdings nicht hinreichend dargelegt. Insoweit sind die Ausführungen zu Ziffer 9.6.2 der Anlage 4 FeV entsprechend übertragbar.

Auf die Frage, ob das Gutachten bzw. sein Ergebnis verwertbar ist, kommt es daher im Folgenden nicht mehr an. Unabhängig davon ist das Gutachten aber auch nach summarischer Überprüfung der Sach- und Rechtslage und gemessen an den hierzu in Anlage 4a FeV aufgestellten Kriterien entgegen der Ansicht des Antragstellers weder widersprüchlich noch in sich unlogisch bzw. unschlüssig und damit nicht nachvollziehbar. Vielmehr ist es in seinem Ergebnis und dessen Herleitung bzw. Begründung überzeugend. Insbesondere die Schlussfolgerung, es gebe keine ärztliche Verordnung – mit der die Begutachtungsfrage verneint wird, ob sich der Antragsteller bei der Einnahme des Medizinal-Cannabis an die ärztliche Verordnung halte – ist angesichts der aktenkundigen eindeutigen Aussagen des Antragstellers im Anamnesegespräch plausibel. Aus denselben Gründen ist das Gutachten auch nicht allein deswegen fehlerhaft, weil – wie der Antragsteller moniert – keine weitere Stellungnahme des den Antragsteller behandelnden Arztes eingeholt wurde. Denn eine solche erschien nach dem Ergebnis der Anamnese und mit Blick auf die eingangs dargestellten Maßstäbe für die Beantwortung der Frage nach einer ordnungsgemäßen Einnahme entbehrlich. Diese – nachvollziehbare – Einschätzung hatte die untersuchende Ärztin auch ausdrücklich in ihrem Gutachten festgehalten.

Nach alledem erweist sich die streitgegenständliche Entziehungsverfügung vom 27. September 2019 nach summarischer Prüfung als rechtmäßig.

Das schließlich erforderliche besondere Dringlichkeitsinteresse an der sofortigen Vollziehung der

Fahrerlaubnisentziehung folgt vorliegend daraus, dass das Interesse an der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor den Interessen des Antragstellers hat. Dabei verkennt die Einzelrichterin nicht, dass die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis für den Antragsteller eine besondere Härte bedeutet, weil sie mit einem nicht unerheblichen Verlust an persönlicher Mobilität verbunden ist und damit eine durch das Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) geschützte Rechtsposition tangiert wird. Dieser Gesichtspunkt muss hier jedoch zurückstehen. Denn die Allgemeinheit hat ein dringendes Interesse daran, dass Kraftfahrer, von deren mangelnder Eignung bei summarischer Überprüfung auszugehen ist, sofort von einer weiteren Teilnahme am Straßenverkehr ausgeschlossen werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit gilt dies auch dann, wenn dem Antragsteller durch die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis berufliche Nachteile entstehen sollten (vgl. zu dieser Interessenlage BVerfG, Kammerbeschluss vom 19. Juli 2007 – 1 BvR 305/07 –, juris Rn. 5; OVG NRW, Beschluss vom 22. Mai 2012 – 16 B 536/12 –, juris Rn. 33).

Im Übrigen ginge aus entsprechenden Gründen auch eine von den Erfolgsaussichten der Klage im Hauptsacheverfahren unabhängige allgemeine Interessenabwägung zulasten des Antragstellers aus. Sind die Erfolgsaussichten offen, ist die Interessenabwägung auf alle weiteren Umstände zu erstrecken, insbesondere ist eine Folgenbetrachtung der Auswirkungen der gerichtlichen Entscheidung im Eilverfahren auf die Interessen der Beteiligten vorzunehmen. Danach wäre hier – sähe man die Erfolgsaussichten der Klage des Antragstellers etwa mit Blick auf die gegenüber dem ärztlichen Gutachten erhobenen Einwände als offen an – abzuwägen zwischen dem Interesse des Antragstellers, bis zu einer Klärung im Hauptsacheverfahren weiter am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen, und dem öffentlichen Interesse, bis zu einer Klärung im Hauptsacheverfahren die Verkehrssicherheit allgemein sowie die individuellen Rechte und Schutzgüter dritter Verkehrsteilnehmer (Art. 2 Abs. 2 GG) vor Gefahren durch möglicherweise fahrungsgeeignete Kraftfahrer zu schützen. Auch im Rahmen dieser Folgenbetrachtung wäre dem öffentlichen Interesse der Vorrang einzuräumen und der Antrag des Antragstellers letztlich unbegründet.

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:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

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

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift *Blutalkohol* sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift *Blutalkohol*.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal *Blutalkohol* can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 3 · Mai 2020 · Jahrgang 2020

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., BADS**
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**



GW ISSN 0006-5250

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neiße-Bemünde)

INHALTSVERZEICHNIS

C. Winkler, M. Eppler, M. Graw, C. Helmreich Alkoholfahrten mit dem E-Scooter	141
Dokumentation	
Symposium: „Wer fährt, kann trinken!? – Alkoholkonsum in Zeiten des Automatisierten Fahrens“	
Inhaltsverzeichnis	146
Editorial	147
Beiträge	
Automatisiertes Fahren – strafrechtliche Aspekte (Maatz)	149
Alkoholkontrollen im Wandel der Zeit (Velten)	162
Automatisiertes Fahren – neue Anforderungen an die Fahreignung (Kranich/Müller)	165
Automatisiertes und vernetztes Fahren kommt mit Sicherheit – auch für alkoholisierte Fahrer? (Bönninger)	169
Nachruf	
Im Gedenken an Dr. Erwin Grosse (Gerhardt)	170
Zur Information	
Forderung nach Gleichstellung von Cannabiskonsumenten mit Alkoholkonsumenten hinsichtlich Fahrtauglichkeit	172
Geringe Mengen Alkohol erhöhen Risiko für tödlichen Verkehrsunfall	175
Rauschgifttote im Jahr 2019	176
Rechtsprechung	
26. Bundesgerichtshof, Urteil vom 12. März 2020 – Anordnung einer (isolierten) Sperrfrist im Falle einer Nicht-Katalogtat i. S. d § 69 Abs. 2 StG –	178
27. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 29. Januar 2020 – Verdeckungsabsicht i. S. d. § 211 II StGB bei Verschleierung eines Verstoßes gegen § 24a I StVG –	179
28. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 19. Dezember 2019 – Darlegungserfordernisse für Verurteilung gemäß § 315c I Nr. 1 a StGB in der Vorsatz-Vorsatz-Variante –	180
29. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 10. Oktober 2019 – § 21 StVG und § 316 StGB als Dauerstraftaten –	181
30. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 12. Dezember 2019 – Anerkennung EU-Fahrerlaubnis im Inland –	183
31. Landgericht Dresden, Beschluss vom 27. März 2020 – Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter –	185
32. Landgericht Magdeburg, Beschluss vom 13. Dezember 2019 – Erforderlichkeit einer Pflichtverteidigerbestellung gemäß § 140 II StPO –	186

33. Amtsgericht Dortmund, Beschluss vom 16. April 2020	
– Aufhebung der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 7 StGB –	187
34. Amtsgericht Dresden, Beschluss vom 11. Februar 2020	
– Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB mit einem E-Scooter –	188
35. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 18. Februar 2020	
– Sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 11 Abs. 7 FeV –	190
36. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 17. Februar 2020	
– Sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 11 Abs. 7 FeV –	192
37. Verwaltungsgericht Düsseldorf, Beschluss vom 23. Dezember 2019	
– Bemessung Vorlagefrist für MPU –	194

Anhang

Supplement – Forum für Verkehrssicherheit München

Inhaltsverzeichnis	Sup I - 2
Editorial (Graw)	Sup I - 5
Abstracts	Sup I - 6

Institut für Rechtsmedizin der LMU München

CHRISTOPH WINKLER, MATTHIAS EPPLER, MATTHIAS GRAW, CLAUDIA HELMREICH

Alkoholfahrten mit dem E-Scooter

Erste Fälle am Institut für Rechtsmedizin München zwischen Juni und August 2019

Driving under the influence of alcohol with an E-Scooter

First cases at the Institute of Legal Medicine in Munich between
June and August 2019

Einleitung

Seit der Erlaubnis zur Nutzung von sogenannten Elektro-Tretrollern (E-Scootern) in Deutschland ab 15. Juni 2019 [1] hat sich im Institut für Rechtsmedizin München eine kontinuierliche Zunahme von polizeilich beauftragten Blutentnahmen in Zusammenhang mit E-Scooter-Fahrten unter Alkoholeinfluss gezeigt. Unserer Beobachtung nach sind in weit überwiegender Anzahl „Fahrzeugführer“ von E-Scootern, die von Sharing-Anbietern im Stadtgebiet bereitgestellt und mittels einer Smartphone-App entsperrt und genutzt werden können, betroffen.

Bei den sog. E-Scootern handelt es sich um Tretroller mit Elektroantrieb, die aufgrund ihres Gewichtes und ihrer Abmessungen (teilweise mit Klappmechanismus) leicht zu transportieren sind und im Straßenverkehr klein und wendig ein schnelles und unkompliziertes Fortkommen, insbesondere auf innerstädtischen Kurzstrecken und zur Verknüpfung verschiedener Transportmittel, ermöglichen sollen. Bei E-Scootern, die u. a. eine Lenk- oder Haltestange und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von max. 20 km/h aufweisen [1], handelt es sich um zwar zulassungsfreie, versicherungspflichtige und fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge [2], deren Fahrer aber trotzdem dem § 24a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) [3] unterliegen. Dass deshalb bspw. die einschlägigen Grenzwerte (s. Tabelle 1) für Fahrten unter Alkoholeinfluss gelten, scheint vielen Verkehrsteilnehmern nicht klar zu sein.

BAK in ‰	Bezug	Bedeutung	Anmerkungen
0,0	StVG	Fahranfänger, <21 J.: für 2 Jahre	§ 2a, § 24c StVG, 01.08.2007
<0,1	Wiss.	„alkoholfrei“	„endogener Alkohol“
0,2	u. a. GWK	„alkoholfrei“ für Fahranfänger (StVG)	Begründung Gesetzesentwurf 2007
0,3	BGH	„relative Fahrunsicherheit“	1961
0,5	StVG	§ 24a; OWI-Grenzwert seit 1998/2001	AAK 0,25 mg/L
1,1	BGH	„absolute Fahrunsicherheit“ seit 1990	1,0 ‰ + SZ; § 315/316 StGB

Tab. 1: Übersicht einschlägige Grenzwerte.

Promillegrenzen

Laut § 24a StVG handelt ordnungswidrig, wer mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bis 1,09 Promille fährt und keine alkoholbedingten Auffälligkeiten zeigt. Eine Ahndung erfolgt in Form eines Bußgeldes (in der Regel 500 Euro), eines Fahrverbots von einem Monat und zwei Punkten im Fahreignungsregister in Flensburg (im Falle einer wiederholten Überschreitung der Promillegrenze von 0,5 wird üblicherweise eine MPU aufgelegt). Bei Feststellung von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen ist bereits ein niedrigerer BAK-Wert (ab 0,3 Promille) für die Erfüllung eines Straftatbestandes ausreichend (sog. relative Fahrunsicherheit). Eine Straftat liegt immer vor, wenn der Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,1 Promille mit dem E-Scooter unterwegs ist. Hier ist mit Sanktionen in Höhe von drei Punkten im Fahreignungsregister in Flensburg, einer Geld- bzw. einer Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren sowie dem Entzug der Fahrerlaubnis für bis zu fünf Jahre zu rechnen. Für Fahrer unter 21 Jahren und Führerscheinneulinge in der Probezeit gilt die 0,0 Promille-Grenze (faktisch 0,2 Promille).

Fallzahlen des Polizeipräsidiums München

Im Zeitraum von Mitte Juni bis einschließlich August 2019 wurden im Institut für Rechtsmedizin der Universität München im Auftrag des Polizeipräsidiums München im Zusammenhang mit E-Scooter-Fahrten an insgesamt 379 Personen Blutentnahmen durchgeführt. Hierbei wurden 55 Frauen (14,51 %) und 324 Männer (85,49 %) untersucht.

Geschlecht	Juni	Juli	August	gesamt
weiblich	1 (0,26 %)	16 (4,22 %)	38 (10,03 %)	55 (14,51 %)
männlich	3 (0,79 %)	113 (29,82 %)	208 (54,88 %)	324 (85,49 %)
gesamt	4 (1,05 %)	129 (34,04 %)	246 (64,91 %)	379 (100,00 %)

Tab. 2: Geschlechterverhältnis.

Die Altersspanne lag zwischen 16 und 53 Jahren (Mittelwert: 27,4 Jahre). Dabei hatten 62 Personen (16,36 %) das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet, die übrigen 317 Personen (83,64 %) waren 21 Jahre und älter.

Alter	Juni	Juli	August	gesamt
<21 Jahre	1 (0,26 %)	17 (4,49 %)	44 (11,61 %)	62 (16,36 %)
≥21 Jahre	3 (0,79 %)	112 (29,55 %)	202 (53,30 %)	317 (83,64 %)
gesamt	4 (1,05 %)	129 (34,04 %)	246 (64,91 %)	379 (100,00 %)

Tab. 3: Altersverteilung.

Zur leitliniengerechten Ermittlung der Blutalkoholkonzentration wurden die Proben je zweifach mittels der enzymatischen (ADH) und der gaschromatographischen (GC) Methode untersucht. Die Berechnung der mittleren Blutalkoholkonzentration (BAK) und die Kontrolle der Varianz der Einzelergebnisse erfolgte EDV-gestützt nach den einschlägigen Vorgaben [4]. Die ermittelten Blutalkoholkonzentrationen lagen hierbei in einem Konzentrationsbereich zwischen 0,00 Promille und 2,67 Promille. 28 der untersuchten Personen (7,39 %) hatten weniger als 0,5 Promille Ethanol im Blut. 40 Probanden (10,55 %) wiesen

einen BAK-Wert zwischen 0,5 und 1,09 Promille auf. Die restlichen untersuchten Personen (n = 311; 82,06 %) erreichten Werte von 1,1 Promille und höher.

Blutalkoholkonzentration	Juni	Juli	August	gesamt
<0,5 ‰	0 (0,00 %)	10 (2,64 %)	18 (4,75 %)	28 (7,39 %)
0,5–1,09 ‰	1 (0,26 %)	13 (3,43 %)	26 (6,86 %)	40 (10,55 %)
≥1,1 ‰	3 (0,79 %)	106 (27,97 %)	202 (53,30 %)	311 (82,06 %)
gesamt	4 (1,05 %)	129 (34,04 %)	246 (64,91 %)	379 (100,00 %)

Tab. 4: Blutalkoholkonzentrationen.

Fazit

Aufgrund der großen Anzahl an festgestellten Alkoholfahrten mit E-Scootern im Zeitraum von Mitte Juni bis Ende August 2019 im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München ist davon auszugehen, dass sich eine Vielzahl der E-Scooter-Fahrer – zumindest unmittelbar in den ersten Monaten nach der Zulassung bzw. Einführung – der Konsequenzen einer Fahrt mit dem E-Scooter unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss nicht oder nicht ausreichend bewusst war. Es handelt sich hierbei um eine Ordnungswidrigkeit bzw. einen Straftatbestand, die/der analog wie alle anderen Fahrten mit einem Kraftfahrzeug unter Einfluss berauschender Mittel geahndet werden kann.

Eine umfassende Aufklärung bzw. Information der Nutzer scheint somit auch unter der Prämisse des Schutzes der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger und Fahrradfahrer, erforderlich. Aufklärungskampagnen bzw. Öffentlichkeitsarbeit mit einer zunehmenden Anzahl an veröffentlichtem Informationsmaterial, z. B. durch den DVR [5] oder den ADAC [6], sind zu beobachten. Mittlerweile sind auf den E-Scootern der meisten Münchener Sharing-Anbieter zudem Warnhinweise an der Lenkstange angebracht bzw. Hinweise in die Smartphone-App integriert, die darauf aufmerksam machen sollen, die Fahrzeuge nicht unter Alkoholeinfluss zu führen.

Nach orientierender Analyse der vergleichbaren E-Scooter-Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss zur „Wiesn-Zeit“ (21. September bis 6. Oktober 2019, hausinterne Fallzahlen) fiel auf, dass insbesondere in diesem Zeitraum vermehrt ausländische E-Scooter-Fahrer von den polizeilichen Maßnahmen betroffen waren. Als mögliche Erklärung kommt in Betracht, dass jene Kohorte nicht ausreichend von den o. g., zumeist in den Regionalmedien thematisierten Aufklärungskampagnen erreicht wurde oder die Hemmschwelle zur Nutzung der E-Scooter durch die zum Teil höhergradige Alkoholisierung erniedrigt gewesen ist.

In Zusammenhang mit der Anwendung analoger rechtlicher Bestimmungen, wie sie für Fahrer von Kraftfahrzeugen gelten, wird derzeit diskutiert, ob in Anbetracht des doch deutlich niedrigeren Gefährdungspotenzials durch die ca. 20 bis 25 kg schweren E-Scooter (im Vergleich zu oft mehreren Tonnen schweren Pkws) für andere Teilnehmer des Straßenverkehrs ggf. nicht doch andere Maßstäbe angelegt werden sollten [7].

Zusammenfassung

Mit der Einführung sog. E-Scooter in München im Sommer 2019 wurden am Institut für Rechtsmedizin München in einem Zeitraum von gut zwei Monaten 379 polizeiliche Blutentnahmen bzgl. Fahren unter Alkoholeinfluss mit dem E-Scooter durchgeführt. Über 80 % der Probanden wiesen BAK-Werte von über 1,09 Promille auf.

Für Fahrten mit dem E-Scooter gelten im Wesentlichen die gleichen rechtlichen Rahmenbedingungen wie für das Führen eines Kraftfahrzeuges, was den Nutzern offenbar weitgehend unbekannt war bzw. nicht ausreichend ernst genommen wurde.

Schlüsselwörter

E-Scooter – Alkohol – Blutalkoholkonzentration – Elektrokleinstfahrzeuge – Aufklärungskampagne

Summary

Since the launch of E-scooters in Munich in the summer of 2019 altogether 379 blood samples had been taken during police controls for driving under the influence of alcohol. This was done over a period of approximately two months. More than 80 percent of all tested persons had blood alcohol levels exceeding 1,09 ‰. The same regulations apply for riding an E-Scooter as for driving a motor vehicle. This seemed to be unknown by the riders of the E-Scooters.

Keywords

E-Scooter – alcohol – blood alcohol level – electric vehicles – information campaigns

Literatur

- [1] Bundesregierung (2019). Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung: Bundesregierung macht Weg frei für E-Scooter. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bundesregierung-macht-weg-frei-fuer-e-scooter-1596736>
- [2] Koehl F (2020) Erste Praxiserfahrungen mit der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. *Straßenverkehrsrecht*, 20, 12–13
- [3] Bundesministerium der Justiz. Straßenverkehrsgesetz (StVG) § 24a0,5 Promille-Grenze. https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/_24a.html
- [4] Aderjan R et al. (2011) Richtlinien zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke. *Blutalkohol*, 48(3), 137–143
- [5] Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2020) E-Scooter: Neuer Flyer für die Präventionsarbeit. <https://www.dvr.de/presse/presseinformationen/default-ce56d763c3>
- [6] ADAC (2020) E-Scooter: Diese Regeln gelten für Elektroroller. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektrofahrzeuge/e-scooter/>
- [7] LG München I (2020) Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter (m. Anm. Timm). *DAR Deutsches Autorecht*, 2020(2), 111–113

Anschrift der Verfasser

Dr. med. univ. Christoph Winkler
Dr. med. Matthias Eppler
Prof. Dr. med. Matthias Graw
Dr. med. Claudia Helmreich
Institut für Rechtsmedizin der LMU München
Nußbaumstr. 26
80336 München
E-Mail: claudia.helmreich@med.uni-muenchen.de

Dokumentation

SYMPOSIUM

**„Wer fährt, kann trinken!?! –
Alkoholkonsum in Zeiten des automatisierten Fahrens“**

17. Oktober 2019

**An der Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt
Aschersleben**

Veranstalter:

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr B.A.D.S.

Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt

Ministerium für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt

Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt



SACHSEN-ANHALT



SACHSEN-ANHALT



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial:	
<i>Wer fährt, kann trinken!?! – Alkoholkonsum in Zeiten des automatisierten Fahrens</i>	147
Beiträge:	
<i>Automatisiertes Fahren – strafrechtliche Aspekte –</i> KURT RÜDIGER MAATZ, Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe.	149
<i>Alkoholkontrollen im Wandel der Zeit</i> BETTINA VELTEN, Product Management Interlock, Dräger Safety AG.	162
<i>Automatisiertes Fahren – Neue Anforderungen an die Fahreignung</i> Dr. UDO KRANICH, KARIN MÜLLER DEKRA Automobil GmbH	165
<i>Automatisiertes und vernetztes Fahren kommt mit Sicherheit – auch für alkoholisierte Fahrer?</i> <i>(Zusammenfassung)</i> Dipl.-Ing. JÜRGEN BÖNNINGER, Geschäftsführer Fahrzeugsystemdaten-GmbH	169

6. Gemeinsames Symposium des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr B.A.D.S. (Landessektion Sachsen-Anhalt), des Ministeriums für Inneres und Sport sowie des Ministeriums für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt und der Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt

Symposium „Wer fährt, kann trinken!? – Alkoholkonsum in Zeiten des automatisierten Fahrens“

Assistierte Fahren, teilautomatisierte Fahrfunktionen, hochautomatisierte Fahrfunktionen, vollautomatisierte Fahrfunktionen, fahrerloses (autonomes) Fahren.

Die digitale Zukunft hat mit Blick auf das assistierte Fahren und teilautomatisierte Fahrfunktionen ohne Zweifel bereits begonnen. Daher müssen wir jetzt über die Rahmenbedingungen für die Zeit des automatisierten Fahrens diskutieren, auch wenn die Endstufe, die Vision des fahrerlosen Fahrens – so die Aussage einiger Experten – noch in einer fernerer Zukunft liegt.

Sicherlich werden manuell geführte Fahrzeuge und solche mit neuen Technologien noch einige Zeit nebeneinander auf unseren Straßen unterwegs sein. Aber – alles fließt und befindet sich in rasanter Bewegung. Mit Blick auf den politischen Willen der führenden Industrienationen und den Hype, den die Digitalisierung weltweit ausgelöst hat, sowie die bereits schier unglaublichen Investitionsvolumina in die neue Technik können prognostizierte Zeitleisten sehr schnell der Vergangenheit angehören, insbesondere erfahrungsgemäß im IT-Bereich.

Die Potenziale des hoch- und vollautomatisierten Fahrens bis hin zum autonomen Fahren sind enorm – für die Gesellschaft und die Sicherheit im Straßenverkehr. Die von der Europäischen Union proklamierte „Vision Zero“ scheint in greifbare Nähe zu rücken. Experten gehen jedoch davon aus, dass auch dann noch Unfälle in nennenswerter Zahl geschehen werden, insbesondere in der langen Übergangsphase bis zum autonomen Fahren.

Neben einer Vielzahl noch zu klärender ethischer (Entscheidungssituationen) und juristischer Probleme (Haftungsfragen) sind sich die Fachleute aber bereits heute darüber einig, dass die Übernahme der Fahraufgabe durch den Menschen in kritischen oder unübersichtlichen Situationen unausweichlich sein wird. Daraus erwachsen Fragen zur Fahreraktivitätserkennung und -sicherung und zur Übernahmezeit sowie der Qualität der Situationserfassung durch den Fahrer. Vor diesem Hintergrund stellt sich naturgemäß auch die Frage, inwieweit die derzeitigen rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen für das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen modifiziert werden müssen, um den veränderten Anforderungen gerecht zu werden.

Was also kommt auf uns zu?

Die Experten des Symposiums werden versuchen, erste Antworten in Bezug auf die einschlägigen Möglichkeiten der Digitalisierung des Fahrens, die Verhinderung von Alkohol- und Drogenfahrten, auf verkehrspsychologische und nicht zuletzt auf rechtliche Fragen in diesem Kontext zu geben.

Die Veranstalter

KURT RÜDIGER MAATZ

Automatisiertes Fahren – strafrechtliche Aspekte –*)

Einleitung

„Autonom nur bei Sonne

Selbstfahrende Autos kommen – aber ohne Fahrer nur bei schönem Wetter. Denn um bei Regen und in heiklen Situationen zu bestehen, müssen die Maschinen viel besser sein als der Mensch“¹⁾)

Aus diesem Beitrag in der ZEIT folgendes Zitat:

„Lange Zeit war man in der Industrie davon ausgegangen, dass die Aufrüstung klassischer Autos mit immer besseren Assistenzsystemen quasi evolutionär in das Zeitalter der Selbststeuerung führt. Tatsächlich können elektronische Helfer bei vielen Oberklassefahrzeugen schon heute das Steuer für kurze Zeit komplett übernehmen, etwa bei Stau, beim Einparken oder sogar für einige Sekunden bei Tempo 130 auf der Autobahn. Der Fahrer muss dann allerdings aufmerksam bleiben und in einer schwierigen Verkehrssituation Steuer, Gaspedal und Bremse schnell wieder übernehmen.“

Doch diese Übergabe funktioniert nicht zuverlässig; das haben gleich mehrere Hersteller bitter erfahren müssen. Im Mai 2016 hatte Tesla seinen ersten Todesfall mit seinem „Autopilot“ getauften Assistenzsystem zu beklagen. Ein Kunde hatte den Namen wörtlich genommen und war auf einer eintönigen Autobahnfahrt weggedöst – bis der Autopilot ihn ungebremst auf einen quer stehenden Lkw krachen ließ. Im März 2018 folgte Todesfall Nummer zwei. Ein selbstgesteuertes Uber-Testauto überfuhr eine Frau, die bei Dunkelheit ihr Fahrrad über die Straße schob. Die Sicherheitsfahrerin hatte nicht eingegriffen, sie war mit ihrem Handy beschäftigt.“

Diese Bestandsaufnahme zum Thema autonomes oder hoch- bzw. vollautomatisiertes Fahren beschreibt nicht nur ziemlich genau, welchen Schwierigkeiten sich die Automobilindustrie bei der Entwicklung entsprechender technischer Systeme gegenüber sieht, lässt aber an dem vor allem von der Politik und der Industrie immer wieder unter Berufung auf „Experten“ herausgestellten angeblichen Sicherheitsgewinn²⁾) von automatisierten Fahrzeugsystemen zweifeln. Der Beitrag eröffnet aber zugleich auch den Blick auf die zivil- aber auch strafrechtlichen Haftungsfragen, die sich zwangsläufig stellen, wenn die Systeme versagen, jedenfalls nicht halten, was sie versprechen.

Noch „eindrucksvoller“ vielleicht noch diese Zeitungsmeldung vom 19. Mai 2019³⁾):
Fahrer schlief, Autopilot fuhr

Ein Niederländer ist von der Polizei schlafend am Steuer seines Autos erappt worden, während sein Tesla-Elektroauto per Autopilot durch die Nacht fuhr. Weil der 50-jährige bei Hilversum auffallend dicht hinter einem anderen Auto fuhr, sei eine Streife neben den anderen Wagen gefahren und habe den schlafenden Mann bemerkt,

*) Der Vortragsstil wurde beibehalten.

¹⁾ Die ZEIT Nr. 2/2018 vom 3. Januar 2019, Beitrag von Dirk Asendorf.

²⁾ Das wiederholt auch etwa Hilgendorf in seinem Referat zum 53. VGT 2015, dort S. 57.

³⁾ Karlsruher Sonntagszeitung.

teilte die Polizei mit. Als die Streife sich vor den Wagen setzte, um ihn mit einem Anhaltezeichen zum Stoppen zu bewegen, und das Tempo verlangsamte, habe der Tesla automatisch zum Überholen angesetzt. Mit eingeschaltetem Martinshorn habe man den Fahrer schließlich geweckt. Der Mann war angetrunken und musste seinen Führerschein abgeben.

Erläuternd hieß es in der Meldung noch:

Der Autopilot von Tesla ist kein echtes Selbststeuerungssystem, sondern lediglich ein Fahrerassistenzsystem. Tesla weist darauf hin, dass der Mensch am Steuer immer die Kontrolle behalten soll.

Den Wahrheitsgehalt kann ich natürlich nicht bestätigen. Aber falls „fake“, wäre die Geschichte jedenfalls gut – d. h. realitätsnah – erfunden. Allemal beleuchtet sie ein Szenario, das erkennen lässt, wohin der gegenwärtige Hype im Mensch-Maschine-Dilemma führt oder jedenfalls führen kann.

Dazu noch eine grundsätzliche Vorbemerkung:

Das „System Straßenverkehr“ ist (vielleicht überall, jedenfalls aber) hierzulande ein „(Rechts)Bereich des erlaubten Risikos“.⁴⁾ Will sagen: Systemimmanente Schadensereignisse – selbst Schwerverletzte und sogar Verkehrstote – werden – zynisch genug – im Interesse von funktionierender Mobilität hingenommen. Absolute Sicherheit wird nicht gewährleistet und lässt sich auch nicht erreichen. Gleichwohl hat Verkehrssicherheit bei der Abwägung zwischen dem Individualinteresse an Mobilität einerseits und dem Allgemeininteresse an schadensfreiem Verkehr grundsätzlich – wenn auch nicht absolut⁵⁾ – Vorrang. Das gilt es auch bei Einführung neuer Verkehrssysteme und deshalb – aktuell – auch bei den Bedingungen für ein Automatisiertes Fahren zu beachten. Folgerichtig hat deshalb der diesjährige 57. Verkehrsgerichtstag 2019 in seinem einschlägigen Arbeitskreis II seinen Empfehlungen als Präambel vorangestellt:

„Sicherheit im Straßenverkehr im Zusammenhang mit hoch- und vollautomatisiertem Fahren wird auch durch das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht gewährleistet.“

An diesem Bekenntnis zum Vorrang der Verkehrssicherheit sind die Regelungen des 8. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zu messen, die in den §§ 1a und 1b StVG –neu– die Grundlage für den Betrieb hoch- oder vollautomatisierter Fahrzeuge schaffen.

Dabei gehe ich mit den Empfehlungen des AK II des VGT 2019 davon aus:

„Die durch das hoch- und vollautomatisierte Fahren aufgeworfenen neuen Fragestellungen sind auf der Grundlage des bisherigen Strafrechts zu lösen. Es bedarf keines Sonderstrafrechts.“

Völlig zu Recht jedenfalls, soweit es die Rechtssetzung anlangt⁶⁾. Ob auch hinsichtlich der Rechtsanwendung, muss sich erst erweisen.

⁴⁾ König in König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. (2019) StVG § 1b Rdn. 14; Seher, Intelligente Agenten als „Personen“ im Strafrecht? in Gless/Seelmann, Intelligente Agenten und das Recht, 2016, S. 45 ff, 54, 60.

⁵⁾ Th. Schulz, NZV 2017, 548 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 23, 25.

⁶⁾ Auch schon Hilgendorf 53. VGT 2015, S. 55 ff., 63.

I. Zivil- und strafrechtliche Aspekte beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren

Nachdem eine Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr die Möglichkeit für die Zulassung von neuen Fahrzeugführungssystemen eröffnete⁷⁾, hat der Gesetzgeber mit dem 8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes⁸⁾ durch Einfügung von §§ 1a und 1b StVG den Weg freigemacht für den Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion: Dabei belässt das Gesetz es weiterhin bei einem verantwortlichen Fahrzeugführer, erlaubt aber einen Betrieb des Fahrzeugs „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung“ des Systems, bei dem die hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion vorübergehend die Kontrolle über das Fahrzeug übernommen hat. Ist dies der Fall, darf sich der Fahrzeugführer „vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden“, muss dabei allerdings „derart wahrnehmungsbereit bleiben“, dass er jederzeit seiner Pflicht zur Übernahme der Steuerung nachkommen kann.

Die Fachliteratur beschäftigt sich überwiegend mit zwei Fragenkomplexen, und zwar der zivilrechtlichen Haftung bei Schadensereignissen aufgrund von (nicht ausschließbaren) Systemfehlern sowie der beim Betrieb vorgeschriebenen Datenerfassung und deren Verwertung. Dabei stellen sich auch eine Vielzahl ungeklärter Fragen zum Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, von denen hier insbesondere Fragen zum Umgang mit Alkohol (und Drogen) beim „hochautomatisierten oder auch autonomen Fahren“ interessieren sollen, Fragen, die vor allem a) die Kraftfahrzeugführereigenschaft und b) die an das erforderliche Maß an Sorgfalt zu stellenden Anforderungen betreffen.⁹⁾

Beides hatte der Referentenentwurf nicht geklärt, jedenfalls nicht ausdrücklich, sondern „die Konkretisierung im Einzelnen (der) Rechtsprechung“ (RefEntw S. 12 Abs. 1 a. E.) überlassen. Das nun verabschiedete Gesetz klärt zwar für das automatisierte Fahren in § 1a Abs. 4 StVG die Kraftfahrzeugführerfrage, genügt aber im Übrigen weiterhin für die angestrebte Rechtssicherheit¹⁰⁾ für den Fahrzeugführer nicht.

a) Kraftfahrzeugführer

Nach ständiger Rechtsprechung ist Kraftfahrzeugführer nur derjenige, der das Fahrzeug eigenhändig führt¹¹⁾.

aa) Danach dürfte derjenige, der sich in einem Kraftfahrzeug „autonom“ fahren lässt, in diesem Modus nicht (mehr) Kraftfahrzeugführer im bisher verstandenen Sinn sein. Ist er aber rechtlich nicht als solcher zu werten, so entfallen insoweit im Grundsatz alle gesetzlichen Pflichten, die eben an die Fahrzeugführereigenschaft anknüpfen, d. h.: Der Betreffende

⁷⁾ Vgl. den Überblick bei www.wikipedia.org/wiki/Wiener_Übereinkommen_über_den-Straßenverkehr (Stand 11. 10. 2018).

⁸⁾ Aches Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017 BGBl I 1648, in Kraft getreten am 21. Juni 2017.

⁹⁾ Zu diesen weiteren Fragenkomplexen findet sich in der Rechtsprechung erwartungsgemäß noch nichts. Das Schrifttum verharnt (deshalb?) bzgl. der beim Führen eines hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugs anzuwendenden Sorgfalt noch weitgehend bei allgemeinen Erwägungen. Aber zum „Kontrolldilemma“ etwa Hilgendorf 53. VGT 2015 a. a. O., S. 67 f.

¹⁰⁾ RegEntw BTDRs 18/11300, S. 13.

¹¹⁾ Zuletzt in der sog. Fahrlehrerentscheidung des BGH vom 23. September 2014, 4 StR 92/14, BGHSt 59, 311: Der Fahrlehrer nur, wenn und soweit er in den Lenk- oder Betriebsvorgang eingreift; dazu AG Münster Beschl. v. 9. Juni 2017, BA 2018, 257 f.

de käme danach, auch wenn er unter der Wirkung von Alkohol oder anderen berauschende Mittel steht, in der autonomen Phase nicht mehr als Täter einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a und § 24c StVG, einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) oder einer Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchst. a StGB) in Betracht. Anders nur, wenn eine technische Entwicklung eines „hybriden“ Systems denkbar wäre, bei dem sich die Möglichkeit von autonomem Fahren (im Level 5) mit der Möglichkeit zum Fahren im „Normalmodus“ bis hin zu den automatisierten Stufen 3 und 4 verbindet.

bb) Autonomes Fahren ist aber noch „Zukunftsmusik“. Denn das jetzt verabschiedete Gesetz erlaubt noch nicht und erfasst auch nicht das „voll-autonome“ Fahren, also das „Szenario, in dem das System über die gesamte Distanz die komplette Kontrolle hat und der Mensch lediglich als Passagier in Erscheinung tritt“.¹²⁾ Legalisiert ist vielmehr nur die Zulassung von Fahrzeugen mit automatisierter Fahrfunktion bis hin zu den Stufen (Levels) 3 und 4¹³⁾, wobei es – jedenfalls mit Blick auf die Vorgaben des Wiener Übereinkommens – konsequent erscheint, wenn das jetzige StVG-Änderungsgesetz in § 1a Abs. 4 bestimmt, dass Fahrzeugführer auch derjenige Nutzer ist, „der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion ... aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert“¹⁴⁾.

Von zentraler Bedeutung für die zivil- und strafrechtliche Haftung dieses Fahrzeugführers¹⁵⁾ schreibt das Gesetz in § 1a Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 vor, dass das System dem Fahrzeugführer „das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen“ können muss, um sicherzustellen, dass der Fahrer auch in plötzlich eintretenden Verkehrssituationen die Fahraufgabe noch rechtzeitig übernehmen kann.¹⁶⁾

Dies wirft – bevor ich mich im Kapitel II der Frage zuwende, ob und ggf. welcher Handlungsbedarf für Gesetzgebung und Rechtsprechung in Bezug auf (noch) zulässigen Genuss von Alkohol und sonstigen berauschenden Mitteln im Zusammenhang mit der „automatisierten“ Fahrt besteht – zuallererst die Frage auf nach den

b) beim „hoch- bis vollautomatisierten Fahren“ an das erforderliche Maß an Sorgfalt zu stellenden Anforderungen

Erst im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens wurden neben der Pflicht zur Übersteuerung (jetzt § 1b Abs. 2 StVG – neu) auch die Rechte des automatisiert fahrenden Fahrzeugführers ausdrücklich normiert und wurde als „klarstellende Regelung“¹⁷⁾ § 1b Abs. 1 StVG neu gefasst. Danach soll sich der „Fahrzeugführer“ bei bestimmungsgemäßer Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion von der Fahraufgabe abwenden dürfen

¹²⁾ Schirmer, NZV 2017, 253, 254.

¹³⁾ Zur Definition der Stufen der Automatisierung: Schrader, NJW 2015, 3537, 3540; Claudia May 53. VGT 2015 S. 81, 82; König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. (2019) StVG § 1a Rdn.10.

¹⁴⁾ Ausführlich zum Inhalt der Fahrzeugföhreigenschaft beim Automatisierten Fahren Schrader, NJW 2015, 3536 f.

¹⁵⁾ König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. (2019) StVG § 1a Rdn.11.

¹⁶⁾ Carsten König, NZV 2017, 249, 250.

¹⁷⁾ Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr vom 29. März 2017, BTDRs 18/11776, S. 10.

(Satz 1). Er muss dann (lediglich) derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er „jederzeit“ auf Aufforderung durch das System oder sonst notfalls die manuelle Fahrzeugführung wieder übernehmen kann (Satz 2 i. V. m. Absatz 2).

aa) Zur Haftung des Fahrzeugführers

Noch ist nicht nur das autonome Fahren, sondern auch die Hoch- oder Vollautomatisierung im Fahrzeugbereich weitgehend „Zukunftsmusik“. Die Praxis bewegt sich eher im Bereich von Fahrerassistenzsystemen. Aber von welchem „Level“ technischer Entwicklung man auch ausgeht: Versagt das System und kommt es deshalb zu einem Unfall, stellen sich zunächst zwangsläufig Fragen der Produkt- und Produzentenhaftung, die hier nicht näher erörtert werden sollen. Mir geht es in erster Linie – und zentral – um die Frage, wie weit sich der Fahrzeugführer auf das Funktionieren des Systems verlassen darf.

Einschlägige – zumal höchstrichterliche – Rechtsprechung unter Geltung der §§ 1a, 1b StVG-neu ist erwartbar (noch) nicht ersichtlich. Ich greife deshalb auf eine praxisnahe Fallgestaltung zurück, an dem sich das Haftungsproblem für den Fahrzeugführer schon beim Betrieb noch nicht automatisierter, sondern „bloß“ (von §§ 1a, 1b StVG nicht erfasseter) assistierter Fahrfunktionen exemplarisch darstellen lässt:

Das betreffende Fahrzeug möge über einen sog. „Toter-Winkel-Assistenten“ verfügen, der dem Fahrer beim Ausscheren zum Zweck des Überholens durch akustische o. ä. Signale anzeigen soll, ob – wie es § 5 Abs. 4 Satz 1 StVO verlangt – „eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist“. Der Fahrer habe den Assistenten auch aktiviert und schere im Vertrauen darauf – weil ein Warnsignal ausbleibe – ohne sich umzuschauen aus, wodurch es zur Kollision mit einem bereits im Überholen befindlichen Fahrzeug komme.

Hat der Fahrer fahrlässig gehandelt und haftet er deshalb (auch) persönlich aus Verschulden (§ 18 Abs. 1 StVG) oder greift hier nur die Gefährdungshaftung des Halters nach § 7 StVG? Für die Antwort entscheidend ist, dass die Zulassung des „Toter-Winkel-Assistenten“ die Vorschrift des § 5 Abs. 4 Satz 1 StVO über die Sorgfaltsanforderungen beim Überholen unberührt lässt und deshalb auch an der Reichweite der durch die Rechtsprechung entwickelten Rückschaupflicht¹⁸⁾ beim Ausscheren im Grundsatz nichts ändert. Letzteres begründet bei einer solchen Konstellation jedenfalls von vornherein die Betriebsgefahr des Fahrzeugs, naheliegend aber auch den Vorwurf schuldhaften, zumindest fahrlässigen Handelns, und steht schon deshalb regelmäßig auch dem Unabwendbarkeitseinwand entgegen.¹⁹⁾

Wie weit lässt sich dies auf das Fahren im Automatik-Modus übertragen, m. a. W. wie weit geht das Vertrauen des Fahrzeugführers in das Funktionieren des Systems, wenn dieses nicht nur „assistiert“, sondern das Fahrzeug – im Sinne von §§ 1a, 1b StVG – sich (vorübergehend) selbst steuern lässt?

¹⁸⁾Hentschel/König/Dauer a. a. O. StVO § 5 Rdn. 5.

¹⁹⁾Ein weiteres ähnliches Szenario – zur Funktion eines PDC-Systems (sog. Einparkhilfe) – beleuchtet Franke DAR 2016, 61 ff., 63 anhand eines Urteils des AG München v. 19. Juli 2007, NStZ 2008, 35, das den Einwand des beklagten Fahrers, er habe sich beim rückwärtsfahrenden Einparken auf die Funktionstüchtigkeit des Systems verlassen dürfen, nicht hat durchdringen lassen, sondern fahrlässiges Verhalten mit den besonders hohen Anforderungen an den Sorgfaltsmaßstab beim Rückwärtsfahren, denen der Beklagte durch eigenes Beobachten des Einparkvorgangs hätte Rechnung tragen müssen, bejaht hat.

Es bleibt abzuwarten, wie die Rechtsprechung die Frage letztlich beantworten wird. Den Gesetzesmaterialien zum StVG-ÄndG lässt sich dazu allenfalls die Tendenz entnehmen, beim Versagen des Systems – im Übrigen aber dessen bestimmungsgemäßer Verwendung – zivil- und strafrechtlich eine persönliche Haftung des Fahrers weitestgehend auszuschließen und stattdessen auf die Halterhaftung nach § 7 StVG zu verweisen²⁰). Das ist – in erster Linie – aus dem wirtschaftsorientierten Interesse an der Marktgängigkeit der Produkte zu erklären, das potenzielle „Kunden“ nicht durch unkalkulierbare Haftungsrisiken von der Entscheidung für den Erwerb eines Fahrzeugs mit derartigen Systemen abschrecken soll. Das kann aber die Rechtsprechung nicht binden.

Nur zur Klarstellung: Die mit dem Gesetz gewollte grundsätzlich auf die Halterhaftung beschränkte Haftung des „automatisch“ fahrenden Fahrers bzw. dieses Haftungsprivileg gilt nur, wenn der Betreffende die Kontrolle „im Rahmen bestimmungsmäßiger Verwendung des Systems“ auf das Fahrzeug übertragen hat. Vielfach verwendetes Beispiel dafür ist die vom Hersteller vorgegebene Beschränkung der Nutzung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion auf die Fahrt auf der Autobahn unter Ausschluss anderer Verkehrswege. Missachtet der Fahrer dies – und benutzt er den Automatik-Modus etwa auf der Landstraße oder gar im Stadtverkehr, so haftet er – Kausalität vorausgesetzt – für die Folgen nach den allgemeinen Regeln aus Verschulden. Gleiches gilt – wie sich von selbst versteht – natürlich auch, wenn der Betreffende die Pflicht zur Übernahme der Steuerung schuldhaft verletzt, etwa weil er der entsprechenden Aufforderung des Systems nicht oder nicht unverzüglich folgt oder vorwerfbar eine Situation nicht erkennt, die zur Übernahme zwingt. Dass sich dabei allerdings in tatsächlicher Hinsicht schwierige Fragen, namentlich zur einzuräumenden Reaktionszeit beim Wechsel vom Automatik- in den „Normal“-Modus, stellen, liegt auf der Hand.

bb) Zum Spannungsverhältnis zwischen Abwendungsbefugnis und Wahrnehmungsbereitschaft

Der Fahrzeugführer – jedenfalls bei hochautomatisierten Fahrzeugen der Level 3 und 4 (nach Maßgabe von § 1a StVG) – darf sich während der Fahrt im entsprechenden Automatikmodus zwar „von der Fahraufgabe abwenden“, er muss dabei aber (gleichzeitig) „wahrnehmungsbereit“ bleiben bzw. sein. Es liegt auf der Hand, dass hierin – d. h. zwischen Gestattung und Pflicht – ein schwerlich auflösbarer Widerspruch besteht, der umso schwerer wiegt, als es – wie erwähnt – (gesetzgeberisches) Ziel der Regelung in § 1b StVG ist, den Fahrzeugführer bei bestimmungsgemäßem Gebrauch des Systems von der (auch strafrechtlichen) Haftung freizustellen.²¹)

Es verwundert deshalb auch nicht, dass im einschlägigen Arbeitskreis II des (57.) Verkehrsgerichtstages 2019 gerade diese Frage heftig – und kontrovers – diskutiert wurde, auch und gerade unter dem Aspekt der verfassungsrechtlich gebotenen Widerspruchsfreiheit gesetzlich normierter Handlungsgebote. Der VGT hat dazu in seinen Empfehlungen gemeint:

²⁰) Vgl. Lange, NZV 2017, 345 ff = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 4 ff., 8.

²¹) Zu diesem Ziel ausdrücklich die Empfehlungen des AK II des 53. VGT 2015; VGT 2015 S. XII, abgedr. in NK-GVR/Haus 2. Aufl. (2017) Anh. Zu § 1 StVG Rdn. 7.

„2. (...) Die derzeitige gesetzliche Regelung der Pflichtenstellung des Fahrzeugführers bei hoch- und vollautomatisiertem Fahren (§ 1 b StVG) ist, trotz mancher Bedenken – z.B. hinsichtlich des Spannungsverhältnisses von Abwendungsbefugnis und Wahrnehmungsbereitschaft – an ihrer praktischen Handhabbarkeit, grundsätzlich ausreichend. Die weitere Klärung obliegt der Judikatur und Rechtsdogmatik.“

Die dort geäußerten Bedenken haben Gewicht. Denn die gewollte „klarstellende Regelung, was ein Fahrzeugführer während der Verwendung einer hoch- oder vollautomatischen Fahrfunktion darf“, nämlich sich vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugführung abwenden und dabei etwa „die Hände vom Lenkrad nehmen, den Blick von der Straße wenden und anderen Tätigkeiten nachgehen, etwa dem Bearbeiten von Mails im Infotainment-System“²²⁾, ist im Grundsatz mit dem Gebot, dabei „derart wahrnehmungsbereit (zu) bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann“ (§ 1b Abs. 1 StVG), unvereinbar. Das mag noch nicht ohne weiteres der Fall sein, wenn das Gesetz in Absatz 2 Nr. 1 verlangt, „die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn das hoch- oder vollautomatische System ihn dazu auffordert“; auch nicht nach der ersten Alternative der Nr. 2, wenn der Fahrzeugführer die entsprechende kritische Situation „erkennt“²³⁾. Unvereinbar, weil auf etwas Unmögliches²⁴⁾ gerichtet, erscheint die geforderte Wahrnehmungsbereitschaft aber, wenn der vom Verkehrsgeschehen (erlaubt) abgewandte Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung verpflichtet ist, weil er – so Absatz 2 Nr. 2 zweite Alt. – „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen“.

Wie soll man sich ernsthaft als möglich vorstellen, dass der Fahrzeugführer, der sich – erlaubt! – vollständig mit den in den Materialien genannten und weiteren fahrerfremden Tätigkeiten beschäftigt²⁵⁾, (gleichwohl) Verkehrssituationen erfassen können soll, die ihn – etwa weil das System auf die Situation nicht reagiert – unverzüglich veranlassen, das Fahrzeug wieder eigenhändig zu steuern? In Zweifelsfällen erscheint dies ausgeschlossen. Das Gesetz suggeriert mit der Abwendungsbefugnis aber gerade, dass dies doch möglich sei, und eröffnet damit für den „systemkonformen“ Fahrzeugführer ein gefahrenträchtiges falsches Sicherheitsgefühl²⁶⁾, nämlich die Illusion, auf die Funktion des Systems sei absoluter Verlass. Es liegt auf der Hand, dass solches Verständnis der Abwendungsbefugnis alle Risiken heraufbeschwört, die nun einmal – Beispielsfälle in der gegenwärtigen Erprobungsphase solcher Fahrsysteme gibt es bereits zur Genüge – mit dem Einsatz von Technik an der Mensch/Maschine-Schnittstelle (Human Machine Interface, HMI)²⁷⁾ einhergehen und die das Vertrauen in den Gewinn an Verkehrssicherheit durch Einsatz solcher Systeme schnell als voreilig entlarven. Dies zumal da die Erfahrung zeigt, dass die an sich geforderte Aufmerksamkeit – und zwar schon im Zusammenhang mit (bloßen) Fahrassistenzsystemen, also solchen bis zum Level 2 – mit zunehmender Technisierung schwindet.²⁸⁾

²²⁾ BTDRs 18/11776 S. 10f. abgedr. in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 45. Aufl. (2019) StVG § 1a Rdn. 1.

²³⁾ König in Hentschel/König/Dauer a. a. O. StVG § 1b Rdn. 8.

²⁴⁾ Lüdemann/Sutter/Vogelpohl, NZV 2018, 411 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 43 ff., 48; im selben Sinn krit. auch Greger NZV 2018, 1 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 30, 32.

²⁵⁾ Dazu König a. a. O. StVG § 1b Rdn. 4 mit Beispielen.

²⁶⁾ Constanze Kurz, Wir werden in Sicherheit gewiegt, FAZ vom 3. April 2018, S. 3.

²⁷⁾ Franke, DAR 2016, 61, 63; Schrader.

²⁸⁾ Th. Schulz, NZV 2017, 548 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 24.

Hinzukommt, dass – trotz der in den Materialien genannten Beispiele²⁹⁾ – gerade nicht hinreichend klar ist, in welcher Weise sich der Fahrzeugführer beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren denn „abwenden“ darf, m. a. W. was ihm denn letztlich erlaubt ist.³⁰⁾ Das wird im Schrifttum zu Recht umso mehr kritisiert, als damit die eigentlich angestrebte Rechtssicherheit für den Fahrer verfehlt wird und es letztlich in der Hand des Herstellers liegen soll, durch die Systembeschreibung (§ 1a Abs. 1 Satz 2 StVG)³¹⁾ die Grenzen bestimmungsgemäßer Nutzung des konkreten Systems zu definieren³²⁾. Wie wenig die in der Gesetzesbegründung genannten Beispiele für „erlaubtes Abwenden“ Klarheit schaffen, macht etwa die begründete Auffassung deutlich, jedenfalls ergebe sich aus dem nicht näher ausgeführten Verweis in § 23 Abs. 1a Satz 5 StVO³³⁾ auf § 1b StVG indirekt ein Dispens vom (bußgeldbewehrten) „Handyverbot“ des § 23 Abs. 1a StVO.³⁴⁾ Die Ungewissheit höhlt nicht nur das Bestimmtheitsgebot gesetzlicher Regelungen aus, sondern macht letztlich die Industrie (Hersteller) zum Herrn über das Haftungsrisiko. Denn bei bestimmungsgemäßer Nutzung soll – wie schon erwähnt – im „Automatik-Modus“ nach den Vorstellungen des Gesetzgebers die (verschuldensabhängige) Haftung des Fahrers nach den allgemeinen Regeln des Zivil- und Strafrechts entfallen und es bei der (Gefährdungs-) Haftung des Halters nach § 7 StVG bleiben³⁵⁾. Deshalb nochmal: Was soll der Fahrer, wenn er sich abwendet, dürfen? Weithin Einigkeit herrscht wohl, dass der Betreffende während der Fahrt jedenfalls nicht schlafen darf³⁶⁾. Aber auch unterhalb dessen lassen sich leicht Fallgestaltungen denken, die – was die Wahrnehmungsfähigkeit anlangt – dem nahe kommen.

Konsequent im Verkehrssicherheitsinteresse wäre es deshalb, den Passus mit der Abwendungsbefugnis in § 1b Abs. 1 StVG (wieder) zu streichen. So weit mochte der VGT 2019 mit seinen Empfehlungen indes nicht gehen. Was insoweit verständlich ist, als – aus der Sicht der Automobilindustrie ohnehin, aber letztlich auch seitens des Gesetzgebers – mit der Abwendungsbefugnis Sinn und Zweck der Zulassung hoch- und vollautomatisierter Fahrzeugsysteme steht und fällt; die Entwicklung solcher marktreifen Systeme m. a. W. keinen oder nur geringen Sinn ergäbe, wenn der Fahrzeugführer (weiterhin) die ständige uneingeschränkte Kontrolle über das Fahrgeschehen haben müsste.³⁷⁾ Hier erweist sich das gesetzgeberische Dilemma, wenn – in der Gesetzesbegründung keineswegs verschwiegen – das wohl vorherrschende Ziel des Gesetzes war (und ist), Deutschland

²⁹⁾ S. o. BTDRs 18/11776 S. 10.

³⁰⁾ Greger, NZV 2018, 1 ff.; Lüdemann/Sutter/Vogelpohl, NZV 2018, 411 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 43 ff., 44; König in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht a. a. O. StVG § 1b Rdn. 17.

³¹⁾ Dazu BTDRs 18/11300 S. 20.

³²⁾ Lüdemann/Sutter/Vogelpohl, a. a. O.

³³⁾ I. d. F. der 53. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Oktober 2017, BGBl I 3549.

³⁴⁾ König a. a. O. StVG § 1b Rdn. 4 u. 17 m. Nachw.

³⁵⁾ Lange, NZV 2017, 345 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 4 ff., 8. Dazu der RefEntw.: „Der Fahrzeugführer handelt nicht sorgfaltswidrig (und damit nicht fahrlässig), wenn er sich – vertrauend auf das Funktionieren des Systems – während der automatisierten Phase vom Fahrgeschehen/der Fahraufgabe abwendet, solange keine besonderen Umstände vorliegen, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Systems hätten in Frage stellen können, wie z. B. erkennbare technische Störungen am Fahrzeug zu Beginn der Fahrt. Dies soll allerdings nur bei solchen Fahrfunktionen gelten, die es technisch vorsehen, dass der Fahrzeugführer das System nicht dauerhaft überwachen muss.“ RefEntw. S. 17 zu 1b StVG (neu); auch BTDRs 18/11300 S. 24.

³⁶⁾ König a. a. O. StVG § 1b Rdn. 4 m. w. Nachw.

³⁷⁾ König a. a. O. StVG § 1b Rdn. 4; Th. Schulz, NZV 2017, 548 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 23, 24.

zum „Leitmarkt“ für Automatisierte Fahrsysteme zu machen³⁸⁾ und dazu „alle staatlichen Hindernisse bei der Einführung dieser Technologie frühzeitig (zu beseitigen), damit das automatisierte und vollautomatisierte Fahren hierzulande unmittelbar eingeführt werden kann.“³⁹⁾ Offensichtlicher kann der – gewollte! aber verfassungsrechtlich bedenkliche – Vorrang von wirtschaftlichen Interessen vor dem Schutzgedanken für Leib, Leben und Sachwerten kaum zum Ausdruck kommen – und das vor dem Hintergrund des – auch in der Werbung – stets herausgestellten angeblichen Gewinns an Verkehrssicherheit! Zu Recht hat der Bericht über ein Presseseminar des DVR den Titel „Mehr Sicherheit durch automatisiertes Fahren“ mit einem (deutlichen) Fragezeichen versehen.⁴⁰⁾

Wenn es aber gegenwärtig nicht eben realistisch ist anzunehmen, der Gesetzgeber könnte sich gegen den Druck der Automobilindustrie entschließen, bei den rechtlichen Rahmenbedingungen zum automatisierten/autonomen Fahren den „Rückwärtsgang“ einzulegen und jedenfalls die Abwendungsbefugnis streichen, so müsste er zumindest – um Rechtssicherheit zu gewährleisten – die hier strittigen, unbestimmten Rechtsbegriffe der Abwendungsbefugnis, Wahrnehmungsbereitschaft und Übernahmefähigkeit konkretisieren.⁴¹⁾

II. Zur Alkoholisierung beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren

Es ist schon – wie ausgeführt – unbefriedigend, dass das Gesetz das beim „automatisierten Fahren“ geforderte verbleibende Maß an Sorgfalt nicht konkretisiert, sondern dies ganz allgemein der Rechtsprechung überlässt. Dabei stellt sich ein Problem, das in der immer umfangreicher werdenden Literatur noch kaum oder allenfalls in Randbemerkungen behandelt wird. Es stellt sich nämlich die Frage, ob auch derjenige die Anforderungen von § 1b StVG n.F. noch erfüllt, der während der Fahrt im „Automatik-Modus“ zwar „wahrnehmungsbereit“ bleibt, aber vor Antritt der Fahrt Alkohol oder andere berauschende Mittel zu sich genommen hat oder dies während der Fahrt – indem er sich „von der Fahraufgabe abwendet“ – tut, oder ob dies generell ausgeschlossen sein soll. § 1b Absatz 1 StVG setzt nach seinem Wortlaut lediglich eine aufrecht erhaltene Wahrnehmungsbereitschaft und Übersteuerungsfähigkeit voraus. Die kann aber auch trotz Alkohol- oder Drogenkonsums noch bestehen. Welche Folgen eine bloße Einschränkung (statt vollständiger Aufhebung) dieser Fähigkeiten – etwa infolge Alkohol- oder Drogenkonsums – haben soll, bleibt ungeklärt, obwohl sich die Wirkung der Substanzen nachteilig auswirken kann und dies regelmäßig auch tut.

Eine Strafbarkeit des im Sinne der §§ 1a und 1b StVG-neu „automatisiert“ fahrenden Kraftfahrers im Zusammenhang mit Trunkenheitsdelikten behandeln – eher cursorisch – HILGENDORF und KÖNIG: So gibt HILGENDORF⁴²⁾ bei der Überlegung, ob und inwieweit neue Straftatbestände des Kernstrafrechts erforderlich sein könnten, zu bedenken, dies könnte etwa das „Schlafen während des Fahrbetriebs“ betreffen, um dann fortzufahren: „Wer schwertrunken fährt, macht sich strafbar (§ 316 StGB); sobald er am Steuer eingeschlafen ist, wird die Anwendbarkeit des § 316 StGB aber zumindest zweifelhaft.“ Konkreter wird

³⁸⁾ RegEntw BTDrS 18/1300 S. 15.

³⁹⁾ So ausdrücklich Lange NZV 2017, 345 ff. = NZV Sonderausgabe Autonomes Fahren, 2018, 4 ff, 7.

⁴⁰⁾ DVR-report 4/2018, 18 ff.

⁴¹⁾ Thomas Wagner, DEKRA, auf einem Presseseminar des DVR mit dem Titel „Schöne neue Welt? – Mobilität 4.0 und die Herausforderungen für die Verkehrssicherheit“, zitiert nach DVR-Report 4/2018, 18, 20.

⁴²⁾ 53. VGT 2015, S. 55 ff., S. 63 Fußn. 31.

KÖNIG⁴³), der allerdings „keine unüberwindbaren Schwierigkeiten“ bei der Anwendung der §§ 315c, 316 StGB sieht, auch wenn noch „keine Forschungen dazu (existierten), ab welchem Grad der Alkoholisierung ‚absolute‘ Fahrunsicherheit gegeben ist, wenn statt des Fahrzeugführers das System steuer(e)“. Denn der Fahrzeugführer müsse, so KÖNIG, das Fahrzeug ja „während der Fahrt irgendwann auch selbst geführt haben“. Will sagen: Bei Alkoholisierung im – auch bei hoch- oder vollautomatischem System – gar nicht vermeidbaren „Normalmodus“ gelten ohnehin – neben § 24a StVG – die „traditionellen“ Strafbarkeitsvoraussetzungen.

Das gerade aber führt zu grundlegenden – noch weithin offenen – Fragen der Tatbestandsmäßigkeit:

a) Die Tathandlung des Führens eines Automatik-Fahrzeugs

Die Fiktion in § 1a Abs. 4 StVG-neu, wonach auch derjenige, der im Automatik-Modus „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert, sei Fahrzeugführer, bricht nicht nur mit der ständigen Rechtsprechung zum Begriff des Fahrzeugführers⁴⁴), sondern wirft auch offene Fragen zur Tatbestandshandlung bei den Trunkenheitsdelikten auf. Denn nach ständiger Rechtsprechung setzt das Führen eines Fahrzeugs voraus – lässt es aber auch genügen –, dass der Täter es in Bewegung setzt oder es während des Fahrvorgangs lenkt⁴⁵). Das aber ist auch der Fall, wenn der Betreffende während der Fahrt die Automatik-Funktion aktiviert oder etwa von der Einpark- und auch sog. Parkhausfunktion des Systems⁴⁶) Gebrauch macht und dabei das Fahrzeug – dies sogar u.U. von außerhalb des Fahrzeugs! – sich selbst steuernd einparken oder zu sich kommen lässt. Ist der Betreffende in diesem Zeitpunkt alkoholisiert oder steht er unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, so würde er – über die Fiktion des § 1a Abs. 4 StVG-neu, im Übrigen aber abgesehen von der Eigenhändigkeit im Sinne der Definition der Rechtsprechung, indem er das Fahrzeug in Bewegung setzt oder belässt – als Fahrzeugführer tauglicher Täter der Tatbestände der §§ 24a StVG oder 316 StGB.

Andererseits: Ginge die alkoholische oder sonst toxische Beeinflussung des Fahrzeugführers über eine „bestimmungsmäßige Verwendung“ der Automatikfunktion des Systems hinaus und griffe hier deshalb die Fiktion des „Führens“ nicht, müsste man von „fahrerlosem Fahren“ sprechen⁴⁷), ohne Geltung der sonstigen über §§ 1a, 1b StVG an den Fahrzeugführer gerichteten Ge- und Verbote.

Es ist unklar, wie weit ein solches Ergebnis vom Gesetzgeber gewollt sein könnte.

b) Ebenso klärungsbedürftig erscheint, ob die bisherige Definition der Rechtsprechung zur – alkoholbedingten – Fahrunsicherheit noch auf das (hoch- oder voll-) automatisierte Fahren passt.

Nach der tradierten – bisher nicht modifizierten – Formel wird beim Begriff der Fahrunsicherheit in §§ 315c, 316 StGB auf die individuelle Gesamtleistungsfähigkeit des

⁴³) König a. a. O. StVG § 1b Rdn. 14.

⁴⁴) S. o. Fußn. 11 u. 14.

⁴⁵) BGHSt 35, 390; 36, 341, 343; nicht dagegen schon das bloße Anlassen des Motors.

⁴⁶) Zum Einsatz von vollautomatisierten Fahrfunktionen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich als in naher Zukunft realistisches Szenario RegEntw BTDRs 18/11300, S. 23 („fahrerloses Parken“).

⁴⁷) König a. a. O. StVG § 1a Rdn. 13, 15.

Fahrzeugführers abgestellt, das Kraftfahrzeug „sicher zu steuern“⁴⁸); m. a. W.: auf seine jeweils aktuelle psychophysische, d. h. sowohl körperlich-koordinative als auch kognitive Konstitution, die erforderlich ist, um alle auch plötzlich auftretenden und schwierigen Verkehrslagen zu beherrschen.

Hier nun schafft die Zulassung automatisierter Fahrzeugsysteme einen fundamentalen Paradigmenwechsel. Denn es sind dort die Systeme, die im Rahmen ihrer ihnen zugedachten Funktionen, ganz oder teilweise (aktuelle oder womöglich auch dauerhafte) psychophysische Defizite des Fahrzeugführers ausgleichen, die – gerade auch kritische – Verkehrslagen erkennen und darauf angemessen – „sicher“ – reagieren und in diesem Maße den Fahrzeugführer entlasten sollen. Auf seine individuelle Fähigkeit kommt es dann und insoweit nicht mehr an. Andererseits muss das System im Sinne des § 1a StVG-neu so ausgestaltet sein, dass es – wenn es die Verkehrssituation verlangt – den Fahrzeugführer auffordert, die Lenkung wieder zu übernehmen – und dieser dies auch tut, und zwar unverzüglich. Dabei kommt zentrale Bedeutung der Reaktionszeit zu, die, wie die Rechtsprechung bei der Beurteilung der alkoholbedingten Fahrunsicherheit stets herausgestellt hat⁴⁹), unabhängig von möglicherweise erhaltener Konzentrationsfähigkeit allein infolge der Alkoholisierung grundsätzlich bis hin zur vollständigen Aufhebung beeinträchtigt sein kann. Umso mehr beim Fahren im automatisierten Modus aber, wenn der Fahrzeugführer sich vorübergehend vom Verkehrsgeschehen abwenden und mit anderen Tätigkeiten beschäftigen darf und sich dann in einem Zustand befindet, aus dem heraus selbst der nüchterne Fahrer nach bisherigen Erkenntnissen zwischen 10 und mehr Sekunden benötigt, um auf die Aufforderung zur Übernahme der Steuerung zu reagieren.⁵⁰)

Die Rechtsprechung wird deshalb – will sie ungeachtet der entgegenstehenden Bedenken an der richterlichen BAK-Grenzwertfestlegung festhalten⁵¹) – nicht umhin kommen, bei den Beweisgrundlagen für die Annahme – sei es „absoluter“ oder auch nur „relativer“ – Fahrunsicherheit nach Alkoholenuss den gewandelten Anforderungen als Folge der Zulassung automatisierter Fahrsysteme Rechnung zu tragen. Ob es danach in dieser Hinsicht bei dem allgemein „geltenden“ BAK-Grenzwert von 1,1 ‰ bleiben kann oder der Wert für das Fahren im hoch- oder vollautomatisierten Modus höher gesetzt oder auch gesenkt werden muss, bedarf m. E. jedenfalls eingehender Untersuchungen, um auch insoweit von einem medizinisch- naturwissenschaftlich gesicherten Erfahrungssatz ausgehen zu können. Den Untersuchungen, auf denen die Festlegung der „Beweisgrenzwerte“ beruhen, liegen – einerlei, ob man ihren Ergebnissen überhaupt „absolute“ Beweiskraft zuerkennt – verständlicherweise durchweg Fahrten im „analogen“ Modus – d. h. mit eigenhändiger Steuerung – zugrunde. Es liegt auf der Hand, dass die Ergebnisse nicht – jedenfalls nicht ohne weiteres – auf das Fahren im (hoch)automatisierten Modus übertragen werden können. Das aber bedeutet, dass u. U. sogar die Definition der Fahrunsicherheit „angepasst“ werden müsste.

Dies folgt nicht zuletzt aus den Besonderheiten, die für die beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren für die Beurteilung der Fahr(un)sicherheit des Fahrzeugführers maßge-

⁴⁸) BGHSt 13, 83; 37, 89.

⁴⁹) Bereits BGHSt 5, 168 ff.

⁵⁰) Siehe www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/autonomes-fahren („26 Sekunden, bis der Fahrer übernimmt“); www.deutscherueck.de/fileadmin/files/Automatisiertes-bzw-Autonomes-fahren-06/16.

⁵¹) Kritisch dazu Maatz zuletzt BA 2019 Suppl. II, 4 ff.

benden körperlich-kognitiven, kognitiven und psychologischen Determinanten betreffen. Denn der Automatisierung liegt – wie es der Ingenieurpsychologe PANNASCH genannt hat⁵²⁾ – ein „ironisches Grundmotiv“ zugrunde, das einerseits von der Grundannahme ausgehe, dass der „unzuverlässige, ablenkbare und störanfällige Mensch durch eine zuverlässige Automatik ersetzt werden sollte“, dieser Mensch aber andererseits systemimmanent seine „Aktivierung, Aufmerksamkeit und Vorhersagemöglichkeit (verliere)“, woraus sich ein „Wechsel von Unter- und Überforderung“ ergebe. Überzeugend erscheint deshalb auch, wenn davor gewarnt wird, dass entgegen weit verbreiteter Auffassung mit dem automatisierten Fahren die Anforderungen an den Fahrzeugführer nicht ab-, sondern zunehmen⁵³⁾. Das kann dann allerdings auch nicht ohne Auswirkung auf die Annahme von Fahr(un)sicherheit sein.

Deshalb sollte auch vorrangig der Gesetzgeber prüfen – und entscheiden –, ob der Umgang mit Alkohol und Drogen beim „automatisierten Fahren“ denselben Grenzen zu unterwerfen ist wie gegenwärtig gegenüber Kraftfahrzeugführern im „Normal-Modus“. Ich halte ein solches eindeutiges Signal gegen Alkohol (und Drogen) am Steuer im Gesetz auf für Fahrten im „Automatik-Modus“ ganz allgemein und im Interesse der angestrebten Rechtssicherheit für unerlässlich.

Das könnte zugleich auch Anlass sein, in § 316 StGB endlich (neben der Beibehaltung des normativen Tatbestandsmerkmals der „Fahrunsicherheit“⁵⁴⁾) auf der Grundlage einer dem Gesetzgeber obliegenden abstrakten Risikoabschätzung den Gefahrgrenzwert für strafbare Trunkenheitsfahrt gesetzlich festzulegen und dies nicht weiter der Rechtsprechung zu überlassen.

Deshalb mein Fazit:

Die 2017 durch das 8. StVG-ÄndG eingefügten §§ 1a und 1b StVG, die die Grundlage und den Rahmen für die gesetzliche Zulassung hoch- und vollautomatisierter Kraftfahrzeuge bilden, erweisen sich in weiten Teilen als eine *lex imperfecta*⁵⁵⁾: Vielleicht sollte am Ende noch einmal deutlich gemacht werden, dass der Fahrzeugführer im Übernahmefall vom „Automatik-“ in den „Normal-Modus“ in eine Belastungssituation kommen kann, die es vergleichbar beim „analogen“ Fahren nicht gibt, was die Situationserfassung, Handlungsplanung und das Aktivierungsniveau betrifft.

Wie unschwer abzuschätzen, dürften sich Gesetzgebung und Rechtsprechung schwer tun, die divergenten Antworten auf die sowohl zivil- als auch strafrechtlichen Haftungsfragen von automatisiertem Fahren befriedigend in Einklang miteinander zu bringen. Das lässt befürchten, dass auf gar nicht absehbare Zeit ein hohes Maß an Rechtsunsicherheit auf diesem Gebiet bestehen wird, und zwar nicht nur, aber eben auch, was dabei die Grenzen zulässiger Beeinflussung durch Alkohol und Drogen anlangt. Vielleicht ist es zumindest in letzterer Hinsicht – bevor die Rechtsprechung sich der Aufgabe unterzieht, neue

⁵²⁾ DVR-Presseseminar DVR-report 4/2018 a. a. O., 18 ff., 22 ff.

⁵³⁾ Wagner, DVR-Presseseminar DVR-report a. a. O.

⁵⁴⁾ Um damit wie bisher auf der Grundlage einer jeweiligen Einzelfallbetrachtung in wertender Betrachtung alle Fälle einer rauschmittelbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zu erfassen, die sich nicht ohne weiteres durch das Erreichen oder Überschreiten eines „Grenzwerts“ bestimmen lassen.

⁵⁵⁾ König in Hentschel/König/Dauer a. a. O. § 1a Rdn. 7.

Grenzwerte zu definieren – an der Zeit, das Maß zunehmender Alkoholisierung auf „Null“ zu reduzieren und sich – längst überfällig – nach dem Vorbild des „absoluten Alkoholverbots“ für Fahranfänger in § 24c StVG für ein generelles Alkoholverbot am Steuer zu entscheiden.

Anschrift des Verfassers

Richter am Bundesgerichtshof a.D.
Kurt Rüdiger Maatz
Grenadierstraße 1
76133 Karlsruhe
E-Mail: ruedigermaatz@t-online.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

BETTINA VELTEN

Alkoholkontrollen im Wandel der Zeit

Einleitung

Seit beinahe 70 Jahren ist Dräger führender Hersteller von Alkoholmesstechnik mit Standort in Lübeck, Schleswig-Holstein.

Im Laufe der Jahrzehnte hat sich die Messtechnik weiterentwickelt – vom einfachen Alkoholtest-Röhrchen, das über Halbleitermesstechnik lediglich eine festgelegte Alkoholgrenze von z. B. 0,25 mg/L oder 0,4 mg/L mittels Farbindikation anzeigen konnte, bis hin zum heute eingesetzten elektrochemischen Sensor. Das Alcotest 7110 Evidential und das Alcotest 9510 sind seit 1998 sogar als beweissichere Messgeräte im Ordnungswidrigkeitenbereich bis 1,09 ‰ zugelassen und arbeiten zusätzlich mit einem Infrarotsensor.

Auch die Anwendungsbereiche von Alkoholkontrollen haben sich gewandelt. Der klassische Einsatzbereich von Atemalkoholmessgeräten durch die Polizei im Straßenverkehr ist geblieben; hinzugekommen ist ein weiteres, großes Anwendungsfeld: Weltweit wird am Arbeitsplatz in der Industrie, im Bergbau, in der Chemischen Industrie, der Öl- und Gasindustrie, bei Logistikunternehmen und Unternehmen der Personenbeförderung getestet. Und das mit gutem Grund: Laut der DHS (Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen) sind „bei 20 % bis 25 % aller Arbeitsunfälle Personen unter Alkoholeinfluss involviert (Arbeitsunfälle, die zu einer Verletzung des Konsumenten selbst oder von Dritten führen)“.¹⁾

Laut Statistischem Bundesamt wurden im Jahr 2017 von deutschen Gerichten 48.848 mal die Fahrerlaubnisse wegen Alkohol oder anderer Drogen im Straßenverkehr entzogen. 70,8 % der PKW-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatten einen BAK von 1,1 ‰, fast jeder Vierte einen BAK von mehr als 2,0 ‰.²⁾ Gemäß einer Studie von MADD (Mothers Against Drunk Driving) aus den USA fahren 50–75 % aller Personen, die ihre Fahrerlaubnis aufgrund von Alkohol am Steuer verloren haben, dennoch weiter (betrunken) mit dem Auto.³⁾ Das Kuratorium für Verkehrssicherheit aus Wien hat ermittelt, dass jährlich 26.000 Personen der Führerschein aufgrund von Alkohol am Steuer entzogen wird. Von diesen 26.000 Personen fahren 7.000 weiterhin Auto, und davon sogar 4.000 unter Alkoholeinfluss.⁴⁾

Alkohol-Interlocks

Eine technische Lösung, die Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindern kann, ist ein Alkohol-Interlock. Es fordert den Fahrer vor Fahrtantritt auf, einen Atemtest abzugeben. Nur wenn der Atemtest bestanden wird, spricht der Fahrer nüchtern ist, lässt sich der Motor des Fahrzeugs starten. Im Gegensatz zu den Alkoholtestgeräten, die z. B. bei der Polizei im Einsatz sind, wird die Messung also vor Fahrtantritt durchgeführt und nicht erst, wenn die Person bereits aktiv ein Fahrzeug lenkt. Der zweite Unterschied ist, dass Alkohol-Interlocks den gemessenen Atemalkoholwert nicht anzeigen – der Fahrer soll sich nicht an den Grenzwert herantrinken können.

¹⁾ https://www.dhs.de/fileadmin/user_upload/pdf/Factsheets/2014_Alkohol-am-Arbeitsplatz.pdf

²⁾ Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr, 2017.

³⁾ MADD Report, 10.02.2016.

⁴⁾ Kuratorium für Verkehrssicherheit, Österreich.

Für die alkoholsensitiven Wegfahrsperrn gibt es drei große Einsatzgebiete:

1. Allgemein-präventiver Einsatz

Hier werden Fahrzeugflotten, z. B. Busse, LKW, Gabelstapler, PKW, Lokomotiven oder Hafenkranen mit Alkohol-Interlocks ausgerüstet. Vor allem in Schweden ist dieser Einsatz flächendeckend verbreitet.

2. Präventiver, aber gesetzlich vorgeschriebener Einsatz

Drei Länder haben Gesetze implementiert, die die Ausrüstung mit Alkohol-Interlocks vorschreiben. Dazu zählen Frankreich – dort sind alle Interregio-Busse ausgerüstet, Finnland – dort sind alle Busse und Großraumtaxen, die Schulkinder befördern, ausgestattet, und Norwegen – dort werden seit 2019 alle neu zugelassenen Busse und Minibusse mit den alkohol-sensitiven Wegfahrsperrn bestückt.

3. Einsatz im Rahmen von Trunkenheitsfahrerprogrammen

Hier kommen die Geräte nach oder anstelle eines Fahrerlaubnis-Entzugs zum Einsatz und werden in den PKW der Person eingebaut, die bereits mit Alkohol am Steuer auffällig wurde. Solche Programme gibt es neben Australien, Kanada und USA auch in Europa, in Österreich, Frankreich, Belgien, Dänemark, Finnland und Schweden.

Je nach Einsatzbereich spielen die aufgezeichneten Daten in den Alkohol-Interlocks unterschiedliche Rollen. Im allgemein-präventiven Einsatz werden die Daten selten analysiert, während sie in den Trunkenheitsfahrerprogrammen eine zentrale Rolle spielen.

Eines haben alle drei Einsatzgebiete gemeinsam; die Fahrer lernen sehr schnell, Trinken und Autofahren voneinander zu trennen. Zahlen aus den USA, wo alkoholgesteuerte Wegfahrsperrn seit Jahrzehnten im Einsatz sind, belegen, dass alkoholbedingte Unfälle seit der Einführung von Trunkenheitsfahrerprogrammen deutlich zurück gegangen sind und damit einen positiven Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit haben. Auch ohne gesetzliche Vorgabe ist der Einbau von Alkohol-Interlocks jederzeit möglich.

Entgegen diverser Meldungen in den Medien sollen Alkohol-Interlocks nicht ab 2022 bzw. 2024 in Neufahrzeuge eingebaut werden. In dem Entwurf der Typgenehmigungsverordnung an das Europäische Parlament wird lediglich eine „Einbauerleichterung“ (installation facilitation) für Alkohol-Interlocks von Fahrzeugherstellern gefordert. Das kann gem. EN 50436-7 ein Einbaudokument oder gem. EN 50436-4 eine Schnittstelle sein. D. h. Fahrzeughersteller sind dann für alle in der EU verkauften Neufahrzeuge (voraussichtlich ab 2022) verpflichtet, ein Einbaudokument oder eine Schnittstelle für ein Alkohol-Interlock im Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Zudem wird eine Typgenehmigung ab diesem Termin nur noch erteilt, wenn die sog. „Einbauerleichterung“ (installation facilitation) vom Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt bzw. vorgehalten wird.

Das Dräger Interlock ist bereits heute schon in der Lage, mit dem LIN-Bus und CAN-Bus zu kommunizieren. Da es bisher aber noch keinen Fahrzeughersteller gibt, der diese Schnittstelle im Serienfahrzeug umgesetzt hat, befindet sich diese kompatible Form des Dräger Interlocks noch nicht im Markt.

Alkoholkontrollen in der Zukunft?

Das automatisierte Fahren wird kaum Einfluss auf die andauernde Durchführung von Alkoholkontrollen am Arbeitsplatz oder im Straßenverkehr haben. Solange der/die Fahrer/in das System überwachen muss oder die Fahrverantwortung nur in spezifischen Anwendungsfällen an das System übergeben kann (z. B. auf Autobahnen), muss er/sie weiterhin nüchtern sein. Die Frage lautet vielleicht eher: Trinken Autofahrer jetzt mehr, weil

sie sich bereits in Stufe 3 (hochautomatisiert) und 4 (vollautomatisiert) zu sehr auf die Fahrzeugtechnik verlassen? Selbst in Stufe 5, dem autonomen Fahren, bleibt die Frage, ob der Fahrer – wenn er möchte – weiterhin das Fahrzeug selbst steuern kann? Auch in diesem Fall darf der Fahrer nicht unter dem Einfluss von Alkohol stehen und sind Alkoholkontrollen durch die Polizei oder den Arbeitgeber unerlässlich.

Sieht man sich die Zahlen des Statistischen Bundesamts an, so passieren die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften, gefolgt von Landstraßen. Erst an dritter Stelle kommen die Autobahnen.⁵⁾ Die meisten Verkehrstoten mit PKW-Beteiligung sind auf Landstraßen zu beklagen.⁶⁾ Das autonome Fahren ist allerdings zuerst auf den Autobahnen zu erwarten...Die Frage nach dem Sinn von Alkoholkontrollen erübrigt sich damit, bis Stufe 5, das fahrerlose Fahren, auf allen Straßentypen und unter allen Umfeldbedingungen möglich sein wird.

Anschrift der Verfasserin

Bettina Velten
Dräger Safety AG & Co. KGaA
Revalstraße 1
23560 Lübeck
E-Mail: Bettina.Velten@draeger.com

⁵⁾ Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7, 2018.

⁶⁾ Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2017, Destatis 2018.

UDO KRANICH, KARIN MÜLLER

Automatisiertes Fahren – Neue Anforderungen an die Fahreignung

1. Ein Blick zurück

Wahrscheinlich niemand hätte vor über 100 Jahren auch nur annähernd geahnt, wohin die Reise mit dem Automobil gehen würde. Kaiser Wilhelm II. zeigte sich in dieser Hinsicht damals sehr skeptisch. Von ihm stammt der Ausspruch: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“ Sieht man sich die Anfänge des Automobils an, so war der Start dieses Gefährts mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, ja sogar Anfeindungen waren an der Tagesordnung. HOLTE (2000) beschrieb den Anfang wie folgt: „Wer aber glaubte vor 100 Jahren, als die ersten Motorkutschen knatternd übers Land rollten, dass sie die Dienste des Pferdes eines Tages wirklich ersetzen würden? Gerade in den Anfangsjahren legte man den „Benzinos“ im wahrsten Sinne des Wortes eine Menge Steine in den Weg. Vielerorts stießen ihre Besitzer oder Chauffeure auf Argwohn, Schimpf oder gar Hass. Automobile würden die Luft verpesten, einen höllischen Krach verursachen und riesige Staubwolken produzieren. Sie würden Hunde, Hähne und Gänse ermorden, Pferde scheu machen und die Bevölkerung in Angst und Schrecken versetzen.“

Es gab in den ersten Jahren des Automobils sogar Handlungsanweisungen, wie sich Fahrer zu verhalten haben, wenn es zu einer Begegnung zwischen Pferd und Auto käme. So wurde festgelegt, dass in diesem Fall die Fahrer an die Seite fahren, anhalten und das Automobil unter einer Decke verschwinden lassen sollen. Heute lösen solche Beschreibungen nur Unglaube und ein Kopfschütteln aus, sie erscheinen uns wie Geschichten aus einer anderen Welt. Wer hätte damals wirklich geglaubt, dass das Automobil eine solche Erfolgsgeschichte werde und diese sich mit dem automatisierten Fahren, zumindest in den Phantasien der Automobilkonzerne, fortsetzte und zu immer neuen Höhenflügen Anlass gäbe.

2. Automatisiertes Fahren und Fahreignung

Aus verkehrspsychologischer Sicht muss diese Entwicklung jedoch auch kritisch betrachtet werden. Die Frage ist dabei immer, ist alles das, was technisch möglich ist, für den Fahrer auch sinnvoll, will er überhaupt einen Teil der Kontrolle an die Technik abgeben? Zurzeit sieht die Gesetzeslage so aus, dass der Fahrer mehr leisten können müsse als die unterstützende Technik. Im Straßenverkehrsgesetz ist sogar festgeschrieben, dass er ständig wahrnehmungsbereit sein und jederzeit die Fahrzeugsteuerung übernehmen müsse. Das kann evtl. notwendig werden, wenn ihn das System dazu auffordere, z. B. weil es besondere Umstände gibt oder aber auch ein technischer Defekt vorliegt. Wenn er jedoch in diesen Fällen schnell eingreifen und handeln muss, bedeutet dies, dass er adäquat reagieren und rasch die Verkehrssituation erfassen und interpretieren muss. Dies wiederum erfordert die Fähigkeit, mehrere Informationen gleichzeitig zu verarbeiten, angemessen und schnell zu reagieren. Im Weiteren sollen diese Überlegungen vertieft und differenzierter dargestellt werden, wobei im Mittelpunkt die psychologische Perspektive steht.

Das automatisierte Fahren ist derzeit ein wichtiges Gesprächsthema, wobei einige Aspekte noch unklar sind und kontrovers diskutiert werden. Einige Prognosen gehen davon aus, dass 2050 bereits mehr als 40 Prozent aller Kraftfahrzeuge hochautomatisiert oder sogar autonom fahren, andere sehen einen Anteil von etwa 30 Prozent.

Die derzeitige Gesetzeslage sieht so aus, dass der Mensch bis auf weiteres der verantwortliche Fahrzeugführer bleibt. Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist möglich, sofern die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird. Weiterhin ist im Paragraph 1b des StVG festgelegt, dass sich der Fahrzeugführer während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf. Dieser muss aber trotzdem wahrnehmungsbereit bleiben, so dass er seiner Pflicht, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen, wenn er dazu aufgefordert wird oder wenn er erkennt, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen, erfüllen kann.

Der Fahrer hat also noch (lange) eine wichtige Funktion, auch wenn in den Diskussionen um das automatisierte Fahren und den Weg zum autonomen Fahren vor allem Aspekte der technischen Machbarkeit bestimmend sind. Je höher automatisiert ein System ist, umso entscheidender ist der Beitrag des menschlichen Operators. Der Fahrer handelt im Fahrgeschehen überwiegend out-of-the-loop. Das heißt, ihm fehlt bei einem Übernahmeverfordernis das notwendige Situationsbewusstsein. Dies wiederum muss bei der Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle unbedingt beachtet werden, sie muss an die Leistungsfähigkeit des Menschen angepasst werden.

Zwar darf ab Stufe 3 (hochautomatisiert) der Fahrzeugführer zulässige Nebentätigkeiten ausführen, sich also kurzzeitig vom Verkehr abwenden. Dennoch bleibt er für das Fahren zuständig, muss den Verkehr beobachten und ist in jedem Fall für Verkehrsverstöße und Unfälle haftbar. Ab Erreichen dieser Stufe spielt die Übernahme der Fahraufgabe eine entscheidende Rolle und damit gewinnt die Übernahmefähigkeit und -bereitschaft des Fahrers an Bedeutung.

Neben situativen Einflussgrößen auf die Qualität der Übernahme der Fahrzeugsteuerung (Take over) und die Güte der nachfolgenden Intervention (z. B. Verkehrsdichte, Art und Komplexität von Nebenaufgaben, Gestaltung der Übernahmearaufforderung) spielen auch personelle Einflussfaktoren eine wichtige Rolle. Dazu zählen z. B. die Erfahrung mit und die Gewöhnung an das automatisierte System, der Einfluss von Schläfrigkeit, aber auch das Lebensalter des Fahrers. So ist bekannt, dass ältere Fahrer (über 60 Jahre) längere Zeiten für die Übernahme der Fahrtätigkeit als Jüngere (unter 35 Jahre) benötigen. Ebenso gilt aber auch, dass bei den Älteren kompensatorische Effekte zu beobachten waren, so dass letztlich kritische Ereignisse in gleicher Weise bewältigt wurden wie das bei den Jüngeren der Fall war. Im Auge behalten werden muss zudem, dass es mit immer höheren Automatisierungsgraden zu einem Kompetenzverlust des Fahrzeugführers kommen kann, da dieser immer mehr vom aktiven Operator zum passiven Überwacher wird. Durch Gewöhnungseffekte an die Zuverlässigkeit eines Systems kann beim Fahrer aber auch ein hohes Maß an Übervertrauen (Complecancy) und Selbstgefälligkeit (MORAY 2000) entstehen oder umgekehrt bei frühzeitigem oder wiederholtem Systemausfall mangelndes Vertrauen mit unangemessenen Reaktanzen.

Somit ist es äußerst bedeutsam, psychologische Faktoren im Blick zu haben, wie z. B. die Rolle des Menschen im automatisierten Fahrzeug, die mentalen und körperlichen Anforderungen aus der sich verändernden Fahraufgabe sowie die erforderlichen psychophysischen Leistungsvoraussetzungen. Aus entsprechenden Studien weiß man, dass die Übernahmezeit für die Systemkontrolle bei 7–10 Sekunden liegt, wobei einige Probanden zur Übernahme auch 40 Sekunden brauchten. Jeder kann sich vorstellen, welche Strecke

ein Fahrzeug in dieser Zeit zurücklegt und welche Gefahrenquellen damit verbunden sein können.

Solange der Mensch für die Bewältigung der Fahraufgabe benötigt wird, können interindividuell unterschiedliche Leistungsvoraussetzungen dazu führen, dass die entsprechenden Systeme auch auf unterschiedlichem Niveau mehr oder weniger sicher bedient werden. Somit bleibt auch die Frage nach geistigen und körperlichen Mindestvoraussetzungen wichtig.

Solange der Fahrer jederzeit die Übernahmebereitschaft und -fähigkeit gewährleisten muss, ist das Führen eines KFZ unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen bzw. unter einer anderweitig erheblich eingeschränkten kognitiven Leistungsfähigkeit weiterhin nicht möglich.

Wie schon angedeutet, wird es mit der Veränderung der Fahraufgabe in einem automatisierten Fahrzeug auch Veränderungen in den Anforderungen an die menschlichen Leistungsvoraussetzungen geben. DONGES (2015) beschreibt in einem Modell als Voraussetzung für die Bewältigung der Transportaufgaben Navigation, Stabilisierung und Führung die Repräsentation von Wissen, Regeln und Fertigkeiten im Gedächtnis des Fahrers. Der Fahrer kann somit nach Aufnahme von fahrrelevanten Signalen und sensorischen Informationen die manuelle Längs- und Quersteuerung des Fahrzeugs in einer Umwelt übernehmen. Der Fahrer vollzieht motorische Aktivitäten und ist vollständig im Informationskreislauf eingebunden („in the loop“). Mit der zunehmenden Übernahme der Längs- und Quersteuerung durch die Technik verschiebt sich der Anteil aktiver motorischer Handlungen durch den Fahrzeugführer in Richtung passiver Überwachung, er gerät „out of the loop“. Damit gewinnt aber ein intern repräsentiertes mentales Modell der Fahrsituation an Bedeutung, welche im günstigsten Fall zu jeder Zeit die sichere Übernahme der aktiven Fahrtätigkeit durch den Fahrer garantiert. Der Fahrer wiederum muss deshalb als multiple Gedächtnisrepräsentation ein solches Modell in Form von kognitiven Landkarten und Programmen besitzen, welche ihm die fehlerfreie und damit sichere Nutzung des Systems Fahrzeug in jeder Situation ermöglicht. Mentale Modelle werden im Arbeitsgedächtnis gebildet und sind lernfähig. Dadurch wird das Verständnis von Systemkomponenten und deren Interaktionen sowie die Antizipation, wie sich Systeme infolge verschiedener Einflüsse verhalten werden, ermöglicht. Ist das mentale Modell des Fahrers unkorrekt, undifferenziert und unvollständig, kommt es zu Fehlern bei der Bewältigung der Fahraufgabe. Dies wiederum ist ein sicherheitsrelevanter Aspekt mit erheblicher Relevanz.

Vor diesem Hintergrund ist es wahrscheinlich, dass es unter den Bedingungen des automatisierten Fahrens zu (neuen) Festlegungen im Hinblick auf die Anpassung von Leistungsbereichen und/oder zu einer modifizierten inhaltlichen Ausgestaltung kommen muss. Dadurch ergeben sich auch Auswirkungen auf die Entwicklung von psychologischen Testverfahren und Leistungsparametern.

Für diese („neuen“) Eignungsanforderungen wäre das Konstrukt der mentalen Modelle eine Basis, das der veränderten Rolle des Fahrers entspricht: Nunmehr stehen verschiedene Aspekte des Arbeitsgedächtnisses stärker im Focus, z. B. die zeitgerechte Informationsverarbeitung und die Integration von Informationen nach Übernahme der Fahrtätigkeit neben der Vigilanz/Daueraufmerksamkeit. Von großer Bedeutung sind auch ausreichende kognitive Voraussetzungen zum Systemverständnis, die das Erkennen von Risiken durch Systemversagen und das fehlerfreie Eingreifen bei Systemausfällen überhaupt erst ermöglichen. Die Akzeptanz von Regeln des Straßenverkehrs, z. B. zur Verkehrsteilnahme ohne

Substanz einfluss bleibt selbstverständliche Anforderung an die Eignung eines Fahrzeugführers, ebenso die Akzeptanz von Begrenzungen durch das Fahrzeugsystem.

3. Fazit

Der fast blinde Glaube an die Technik unter Vernachlässigung der Rolle des Fahrers erscheint damit aus verkehrspsychologischer Sicht als keine gute Entwicklung. Mehr Ausgewogenheit wäre hier anzuraten. Gerade die Schnittstelle Mensch/Technik muss weitergehend betrachtet und in die Entwicklung des automatisierten Fahrens verstärkt mit einbezogen werden. Frei nach Kaiser Wilhelm II. neuzeitlich aus verkehrspsychologischer Sicht interpretiert müsste der Ausspruch vielleicht heute lauten: „Ich glaube an das Automobil und den Fahrer. Eine Überbetonung der Technik ohne ausreichende Einbeziehung des Fahrers ist eine vorübergehende Erscheinung – hoffentlich.“ Die Rolle des Fahrers darf in diesem System hin zu neuen Stufen zum automatisierten Fahren also nicht unterschätzt werden. Zu glauben, dass mit zunehmender Automatisierung des Fahrzeuges die Rolle des Fahrers immer unbedeutender wird oder gar nicht mehr erforderlich ist, ist aus heutiger verkehrspsychologischer Sicht zumindest bei den nächsten Schritten eher mit großer Skepsis zu begegnen.

Literatur

- Donges, E. (2015). Fahrverhaltensmodelle. In Winner, H., Hakuli, S., Lotz, F., Singer, C. Handbuch Assistenzsysteme. Springer Fachmedien Wiesbaden, 17–26
- Holte, H. (2000). Rasende Liebe. Hirzel. Stuttgart, Leipzig
- Moray, N. (2000). Are observers really complacent when monitoring automated systems? Paper presented at the Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting

Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Udo Kranich
DEKRA Automobil GmbH
04347 Leipzig
Torgauerstraße 235
E-Mail: udo.kranich@dekra.com

JÜRGEN BÖNNINGER

Automatisiertes und vernetztes Fahren kommt mit Sicherheit – auch für alkoholisierte Fahrer?*)

Zusammenfassung

Die europäischen und nationalen Anstrengungen, die Sicherheit der Menschen im Straßenverkehr stetig weiter zu verbessern, haben in den vergangenen Jahren zu einer dynamischen Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik geführt: Neben Fahrerassistenzsystemen wurden Schritt für Schritt auch erste Chauffeurfunktionen (Stauassistent) im Straßenverkehr eingeführt, und in Kürze sollen Chauffeurfunktionen bei Autobahnfahrten bis 130 km/h Realität werden. Zukünftige Autos werden uns eine Vielfalt neuer Möglichkeiten eröffnen, wobei Fahr- und Fahrzeugdaten eine wesentliche Rolle spielen werden. Was bedeutet das im Hinblick auf Alkohol und Drogen im Straßenverkehr?

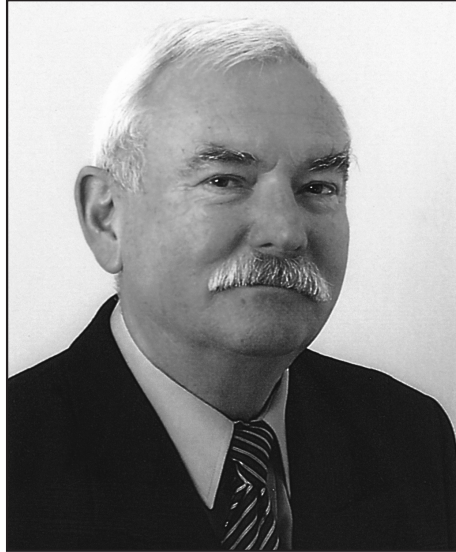
Im Vortrag werden dazu aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen automatisierten und vernetzten Fahrens vorgestellt und die Ergebnisse einer Studie zur Erkennung des Fahrerzustandes anhand von Fahrdaten präsentiert. Bei dieser Studie wurde untersucht, ob durch Daten, die das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) verarbeitet, auch alkoholisierte Fahrer erkannt werden können. Mit 18 Probanden wurden dafür Fahrten auf einem Testgelände unter 0,0 ‰ und 1,0 ‰ Atemalkoholkonzentration durchgeführt. Ausgewertet wurden die Daten mit den Maschinellen Lernverfahren Learning Vector Quantization (LVQ) und Support Vector Machines (SVM). Der Vergleich der Ergebnisse beider Verfahren zeigt, dass insbesondere durch Gierrate, Lenkwinkelgeschwindigkeit und Querschleunigung alkoholisierte Fahrer mit einer Genauigkeit von 77 bis 86 % erkannt werden konnten. Eine Fahrerzustandsbewertung anhand von Fahrdaten ist somit prinzipiell möglich.

Anschrift des Referenten

Jürgen Bönninger
Zentrale Stelle nach StVG
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden
E-Mail: anja.eichelmann@fsd-web.de

*) Der Beitrag des Referenten beruht auf der Publikation: Schüppel, U.; Sommer, D.; Golz, M.; van Calker, J.; Bönninger, J. (2012). Erkennung des Fahrerzustandes anhand von Fahrdaten – Eine Machbarkeitsuntersuchung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 58(1), S. 18 ff.

Nachruf



* 14.07.1933; † 06.04.2020

Im Gedenken an Dr. ERWIN GROSSE Präsident und Ehrenpräsident des BADS

Am 6. April 2020 verstarb im Beisein seiner Familie in seinem 87. Lebensjahr der langjährige Präsident und Ehrenpräsident des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (BADS) Dr. ERWIN GROSSE. Für uns alle ist dies ein schmerzlicher Verlust, für ihn selbst war es eine Erlösung, nachdem er im Sommer 2015 einen schweren Schlaganfall erlitten hatte. Seine Frau pflegte ihn seither aufopferungsvoll und besuchte ihn täglich im Heim. Bei meinen Aufenthalten in Hamburg haben wir uns immer gesehen, und er war bis zum Schluss an allen Ereignissen des Vereins interessiert. Wir waren seit den Achtzigerjahren gut befreundet. Unvergessen bleiben unsere gemeinsamen Wanderungen im Schwarzwald in den Neunzigerjahren mit anderen Mitgliedern des Vereins aus unserer Generation, KNUT RUTSCHMANN, GERD WEINREICH, MIKE SCHMIDT-RIEDIGER und INGRID MÄRTENS sowie unsere gemeinsamen Urlaube auf Sylt in den letzten 20 Jahren bis 2015. Ich bin dankbar, ihn im Anschluss an das Symposium des BADS in Lübeck am 27. Februar dieses Jahres kurz vor der Coronakrise noch einmal besucht zu haben.

Dr. ERWIN GROSSE wurde am 14.07.1933 geboren. Beruflich war er als Staatsanwalt bei der Staatsanwaltschaft Hamburg tätig. 1989 wurde er dort der Leitende Oberstaatsanwalt. Nach seiner Pensionierung im Jahre 1998 ließ er sich in Niedersachsen, wo er wohnte, als Rechtsanwalt nieder. Seit Anfang der Siebzigerjahre engagierte er sich ehrenamtlich beim BADS und bewies in dieser für die Landessektion Hamburg sehr schwierigen Zeit,

dass die sog. Below-Affäre nur auf dem Fehlverhalten eines Einzelnen beruhte und keinen Einfluss auf die umfassende Verkehrssicherheitsarbeit des BADS hatte. Von 1979 bis 1997 war Dr. ERWIN GROSSE stellvertretender Vorsitzender der Landessektion Hamburg, von 1997 bis 1999 Vorsitzender der Landessektion. Das Amt des Beisitzers im Vorstand des BADS hatte er von 1992 bis 1999 inne. Nach dem Tode von Dr. HANS HUNECKE wurde er 1999 zum Präsidenten des BADS gewählt und legte daraufhin den Vorsitz in der Landessektion Hamburg nieder. Er war bis Dezember 2008 als Präsident des Vereins tätig und in dieser Zeit zugleich Mitglied im Vorstand der Deutschen Verkehrswacht und der Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften. Bei seinem Ausscheiden aus Altersgründen ernannte ihn die Mitgliederversammlung zum Ehrenpräsidenten. Mit seiner großen Erfahrung unterstützte er in den folgenden Jahren weiter die Vorstandstätigkeit.

Dr. ERWIN GROSSE hat in den vielen Jahren seiner ehrenamtlichen Tätigkeit für die Allgemeinheit im Bereich der Verkehrssicherheit mit großem persönlichem Einsatz einen wesentlichen Beitrag geleistet. 1993 war er Mitglied der Leitsatzkommission des Vereins für die Verkehrssicherheit zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“. Diese Leitsätze fanden Eingang in die 1998 vom Gesetzgeber verabschiedete Neuregelung des § 24a II StVG, die das Führen von Kraftfahrzeugen unter der Wirkung bestimmter Drogen verbietet. Weitere Anregungen des BADS während seiner Präsidentschaft an den Gesetzgeber, die übernommen wurden, waren die Atemalkoholanalyse als Beweismittel bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG und das Alkoholverbot für Fahranfänger. Unter seiner Führung wurden die Werbemittel des Vereins modernisiert, eine Internetplattform geschaffen, mehrere Aufklärungsfilme gedreht, der Einsatz von Fahrsimulatoren ausgeweitet und drei bundesweite Symposien zu aktuellen Themen durchgeführt. Außerdem gestaltete Dr. ERWIN GROSSE gemeinsam mit dem naturwissenschaftlichen Schriftleiter der Zeitschrift Blutalkohol, Prof. Dr. KLAUS PÜSCHEL, am Universitätsklinikum Eppendorf in Hamburg zwischen 1994 und 2001 eine Serie von sechs Wissenschaftlichen Symposien über Alkohol, Drogen, Medikamente und Verkehrssicherheit, von denen jeweils viel beachtete Proceedings herausgegeben wurden.

Wegen seiner großen Verdienste für die Verkehrssicherheit wurde ihm am 8. März 2011 vom Innensenator der Freien und Hansestadt Hamburg, HEINO VAHLDIECK, das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Der BADS verliert mit Dr. ERWIN GROSSE ein Mitglied, das ehrenamtlich die Verkehrssicherheitsarbeit gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts maßgeblich gestaltet und dadurch dazu beigetragen hat, die hohe Zahl der Unfallopfer in diesem Bereich zu senken. Ich selbst verliere mit ihm einen guten Freund.

Dr. PETER GERHARDT, Ehrenpräsident des BADS

Zur Information

Forderung nach Gleichstellung von Cannabiskonsumenten mit Alkoholkonsumenten hinsichtlich Fahrtauglichkeit

Die gesetzliche Gleichstellung Cannabis konsumierender Führerscheininhaber mit Alkohol konsumierenden will die Partei DIE LINKE erreichen. In einem Antrag^{*)}, den die Fraktion in den Bundestag eingebracht hat, heißt es, Cannabiskonsumenten würde selbst dann der Führerschein dauerhaft entzogen, wenn sie nicht unter Rauschwirkung Auto fahren. Dabei handele es sich um eine „ideologisch motivierte Schikane gegen Cannabis-Konsumierende“.

Die Abgeordneten berufen sich dabei auf ein im April vorigen Jahres ergangenes Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Az.: 3 C 13/17, BA 2019, 402 ff), wonach der Führerscheinentzug bloß wegen gelegentlichen Hanfkonsums unzulässig sei. Mit ihrem Antrag will DIE LINKE die Bundesregierung auffordern, die Fahrerlaubnisverordnung (FeV), das Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie einschlägige Paragrafen im Strafgesetzbuch (StGB) anzupassen. So soll die Fahrerlaubnis erst dann entzogen werden,

- wenn eine Abhängigkeitserkrankung diagnostiziert wird
- oder durch den Drogenkonsum eine konkrete Gefährdung im Straßenverkehr verursacht wurde
- oder wiederholt gegen das Verbot, unter Einfluss berauschender Mittel Auto zu fahren, verstoßen wurde.

Zudem fordert DIE LINKE, dass analog zum Blutalkoholwert auch ein THC-Toleranzwert ins Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden soll, den man bei 0,5 Promille ansetzt (entspricht 10 ng/ml Blutserum). Und schließlich soll in die §§ 315c, 316 StGB ein THC-Grenzwert von 3,0 ng/ml Blutserum aufgenommen werden, „unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann“.

Auszug aus dem Gesetzesantrag:

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im April 2019 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass bei einem gelegentlich Cannabis-Konsumierenden „die Fahrerlaubnisbehörde in der Regel nicht ohne weitere Aufklärung von fehlender Fahreignung ausgehen und ihm unmittelbar die Fahrerlaubnis entziehen“ darf (BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 13.17). Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nimmt der Bundestag zum Anlass, cannabiskonsumierende Führerscheininhaber*innen künftig den Alkoholkonsumierenden gleichzustellen. ...

*) „Gleichstellung von cannabis- und alkoholkonsumierenden Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhabern“, Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Dr. André Hahn, Gökay Akbulut, Matthias W. Birkwald, Susanne Ferschl, Ulla Jelpke, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jutta Krellmann, Petra Pau, Martina Renner, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Harald Weinberg, Pia Zimmermann, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE; Bundestagsdrucksache 19/17612 vom 5. März 2020.

Im Gegensatz zu alkoholkonsumierenden Führerscheininhaber*innen wird Cannabiskonsumant*innen momentan selbst dann die Fahrerlaubnis dauerhaft entzogen, wenn sie nicht unter Rauschwirkung ein Kraftfahrzeug führen oder überhaupt nicht mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen. Denn schon die Tatsache, dass sie Cannabis konsumieren, begründet nach heutiger Praxis die Annahme, sie seien charakterlich ungeeignet, am Straßenverkehr teilzunehmen. Selbst für regelmäßig Alkoholkonsumierende gilt das dagegen in der Regel nicht. Mit teuren Gutachten und langwierigen Prozessen müssen die Betroffenen dann selbst den Nachweis ihrer Fahreignung erbringen. ...

Mit der heute üblichen Praxis wurde die Null-Toleranz-Politik bei Cannabis-Konsumierenden, die heute im Betäubungsmittelrecht verfassungswidrig und antiquiert ist, auf Cannabis-Konsumierende im Straßenverkehr übertragen. Ein Nachweis, dass diese Praxis der Verkehrssicherheit dient, liegt bis heute nicht vor. Sie gerät so zur ideologisch motivierten Schikane gegen Cannabis-Konsumierende. Sie ist daher unverhältnismäßig und nicht mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz vereinbar.

Im Gegensatz zur Grenzwert-Regelung bei Alkohol gilt bei Cannabis faktisch eine Null-Toleranz-Grenze. Der meist angewendete Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum ist so niedrig, dass dieser oft noch Tage nach dem Cannabiskonsum überschritten wird, wenn längst keine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit mehr bemerkbar ist. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen sind „von den zu erwartenden Leistungsdefiziten bei niedrigen THC-Werten zumindest keine größeren Ausfallserscheinungen zu erwarten [...] als bei Alkoholisierungsgraden von unter 0,50 ‰“ (<https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/165/file/M182.pdf>, S. 169). Daher empfiehlt die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beratende Grenzwertkommission erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Blutserum von einer Nichttrennung des Cannabiskonsums und der Teilnahme im Straßenverkehr im Sinne von Nr. 9.2.2 Anlage 4 FeV auszugehen (https://www.bads.de/media/213543/blutalkohol_2015.pdf, S. 322/323).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung sicherzustellen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht allein aufgrund des festgestellten Konsums oder widerrechtlichen Besitzes von illegalen Drogen erfolgen kann, sondern erst bei einer diagnostizierten Abhängigkeitserkrankung, einer durch Drogenkonsum verursachten konkreten Gefährdung des Straßenverkehrs oder wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 sowie Satz 2 und 3 FeV sind entsprechend aufzuheben. In § 14 Abs. 1 FeV ist zu ergänzen, dass ein ein- oder mehrmaliger betäubungsmittelrechtlicher Verstoß bei Cannabis keine Eignungszweifel begründet und die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht allein aufgrund dieser Tatsache angeordnet werden kann;
2. die Erforschung und Entwicklung von Messverfahren, welche nur eine akute, verkehrsrelevante Beeinträchtigung durch Cannabiskonsum tatsächlich nachweisen, zu fördern und auf Messverfahren, die das nicht psychoaktive, lange nachweisbare und nichts über die Fahrtauglichkeit aussagende Abbauprodukt THC-COOH (THC-Säure) bestimmen, zu verzichten;
3. in § 24a Straßenverkehrsgesetz eine fundierte Anpassung des THC-Grenzwertes und dessen Normierung vorzunehmen, indem analog zur Regelung bei Alkohol

für THC ein Toleranzgrenzwert von 10 ng/ml Blutserum eingeführt wird, bei welchem die Beeinträchtigung etwa der bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ entspricht;

4. für §§ 315c und 316 Strafgesetzbuch eine Normierung des THC-Grenzwertes vorzunehmen, indem ein THC-Wert von 3,0 ng/ml Blutserum festgelegt wird, unterhalb welchem eine relative Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen werden kann.

Begründung

Jährlich wird zehntausenden Führerscheininhaber*innen die Fahrerlaubnis entzogen. Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss sind dafür der häufigste Grund. Die Fahrerlaubnisentziehung kann als eine verwaltungsrechtliche Maßnahme durch die Fahrerlaubnisbehörde (§ 3 StVG) oder als eine strafrechtliche Maßregel (§ 69 StGB) erfolgen. Um die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen, ist eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) notwendig. Der Entzug der Fahrerlaubnis ist für die Betroffenen mit hohen finanziellen Kosten und teilweise auch sozialen Konsequenzen (Jobverlust, Reduktion sozialer Teilhabe, etc.) verbunden. Dieses Sanktionsmittel muss daher angemessen und verhältnismäßig sein. Analog zu den Grenzwerten für die Blutalkoholkonzentration (BAK) müssen daher auch für die THC-Konzentration im Blut Grenzwerte herangezogen werden, die auf ein fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Fahrzeug und bei Ausfallerscheinungen auf eine relative Fahruntüchtigkeit hinweisen. Der aktuelle Grenzwert von 1,0 ng THC pro ml Blutserum ist dafür nicht geeignet. Schließlich kann der bisherige Grenzwert auch noch Tage nach dem letzten Cannabiskonsum überschritten werden (siehe z. B. SKOPP/PÖTSCH 2008: Cannabinoid Concentrations in Spot Serum Samples 24-48 Hours After Discontinuation of Cannabis Smoking. IN: Journal of Analytical Toxicology. Vol. 32). Auch auf dem 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag wurde empfohlen, nicht bereits ab 1,0 ng THC pro ml Blutserum von einem fehlenden Trennungsvermögen auszugehen (https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_56_vgt.pdf). Im Gegensatz zur fast linearen Abbaukurve der Blutalkoholkonzentration erfolgt der Abbau von THC im Blut nach einem komplizierten zeitlichen Verlauf. Der THC-Wert von teilweise über 100 ng/ml Blutserum direkt nach dem inhalativen Konsum sinkt innerhalb der ersten drei Stunden rapide ab und verbleibt dann recht lange auf niedrigem Niveau zwischen 1 und 10 ng/ml Blutserum. Und wenige Stunden nach einem inhalativen Cannabiskonsum treten in der Regel keine verkehrsrelevanten Beeinträchtigungen mehr auf (TÖNNES u. a. 2008: Comparison of Cannabinoid Pharmacokinetic Properties in Occasional and Heavy Users Smoking a Marijuana or Placebo Joint. IN: Journal of Analytical Toxicology. Vol. 32). Der Deutsche Hanfverband fordert daher eine THC-Blutkonzentration von 3 ng/ml als versicherungsrelevanten Grenzwert und 10 ng/ml als Toleranzgrenzwert (<http://fuehrerscheinkampagne.de/wp-content/uploads/Brosch%C3%BCre-WIss-u-Recht-A4h-Screen.pdf>).

Auch in anderen EU-Ländern gelten für die THC-Konzentration zum Teil höhere Grenzwerte (https://www.bast.de/Druid/EN/deliverales-list/downloads/Deliverable_1_4_2.pdf?__blob=publication-File&v=1).

Aus den vorgeschlagenen Änderungen in der FeV, im StVG und im StGB folgt, dass ohne rauschmitteltypische Ausfallerscheinungen erst ab einer THC-Konzentration von 10 ng/ml Blutserum eine Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) vorliegt und dass bei Feststellung von Ausfallerscheinungen erst ab einer THC-Konzentration von 3 ng/ml Blutserum von einer relativen Fahruntüchtigkeit im Sinne der §§ 315c und 316 StGB ausgegangen werden kann.

Anmerkung der Schriftleitung: Siehe zu der Problematik des mangelnden Trennungsvermögens zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme im Straßenverkehr im Sinne von Nr. 9.2.2 Anlage 4 FeV ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Blutserum das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.04.2019 – 3 C 14/17, BA 2019, 408 ff.

Geringe Mengen Alkohol erhöhen Risiko für tödlichen Verkehrsunfall

Bereits geringe Alkoholmengen erhöhen das Unfallrisiko mit Todesfolge im Straßenverkehr. Das bestätigt eine Studie von Forschern am Boston Medical Center*).

Für die Auswertung hatte sich das Team um MARLENE LIRA eine US-Datenbank mit 223.471 Verkehrstoten aus den Jahren 2000 bis 2015 angesehen, deren Tod im Zusammenhang mit Alkoholkonsum stand. Das waren 37 Prozent aller Verkehrstoten der Datenbank in diesen Jahren.

Im Ergebnis stellten LIRA und ihre Kollegen fest, dass bereits eine geringe Konzentration von Alkohol im Blut die Wahrscheinlichkeit für einen Unfall mit Todesfolge erhöht. 15 Prozent aller durch Alkohol verursachten Unfälle ereigneten sich, als der Fahrer weniger als die in den USA erlaubten 0,8 Promille Blutalkohol hatte.

Bei über der Hälfte dieser Unfälle starben andere Personen als der Fahrer, und es kamen vergleichsweise häufiger Jugendliche ums Leben als bei Unfällen mit Fahrern, die mehr als 0,8 Promille Alkohol im Blut hatten, wie aus einer Mitteilung aus Anlass der Publikation hervorgeht.

Die Forscher um LIRA weisen darauf hin, dass eine kognitive Beeinträchtigung bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille gegeben ist. „Unfälle mit geringer Blutalkoholkonzentration sind bisher als Gefährdung der öffentlichen Gesundheit übersehen worden“, so Studienleiter Dr. TIMOTHY NAIMI vom Boston Medical Center.

Die Ergebnisse der Studie unterstreichen die Notwendigkeit einer Absenkung der in den USA am Steuer erlaubten Blutalkoholkonzentration von 0,8 auf 0,5 Promille, schreiben die Forscher, so wie sie etwa auch in Deutschland gilt.

(Aus einer Mitteilung der ÄrzteZeitung online vom 18. März 2020)

*) American Journal of Preventive Medicine, Volume 58, Issue 5, May 2020, Pages 622–629.

Rauschgifttote im Jahr 2019

1.398 Menschen starben 2019 an den Folgen ihres Drogenkonsums. Im Jahr zuvor waren es 1.276. Das ist ein Anstieg von 9,6 %. Hauptursache sind, wie in den vergangenen fünf Jahren, Überdosierungen von Opioiden wie Heroin oder Morphin, sowie die Kombination mit anderen Substanzen. Besonders auffällig ist die Zunahme der Todesfälle aufgrund langjährigen Drogenmissbrauchs.

Von 2014 bis 2019 ist die Zahl der Toten auf Grund von Langzeitschädigungen von 119 auf 318 gestiegen. Der Anteil derjenigen, die auf Grund von Langzeitschädigungen in Kombination mit Intoxikationsfolge starben, stieg im letzten Jahr signifikant von 38 auf 172.

Die Todesfälle auf Grund von Opiatvergiftungen liegen seit Jahren konstant hoch bei 650 Fällen. Seit einigen Jahren gibt es Naloxon, ein Antiopiat, als Nasenspray. Es kann die Wirkungen einer Überdosierung für einige Zeit aufheben und somit kurzfristig Leben retten. Obwohl Naloxon als Spray seit zwei Jahren verschrieben werden kann, ist es in der Szene noch nicht flächendeckend angekommen. Bayern erprobt aktuell in einem Modellprojekt, wie Naloxon besser in Praxis angewendet werden kann. Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, DANIELA LUDWIG, unterstützt dieses Projekt und setzt sich dafür ein, dass die Szene deutschlandweit mit dem lebensrettenden Mittel ausgestattet wird.

Todesfälle durch Kokain, Amphetamine und synthetische Drogen haben in den letzten fünf Jahren von 143 auf 268 zugenommen.

Ursache	2018	2019	Veränderung
Monovalente Vergiftungen durch Opioide/ Opiate	260	217	-17%
• Heroin/ Morphin	175	160	-9%
• Opiat- Substitutionsmittel	50	24	-52%
o davon Methadon (u. a. Polamidon)	44	22	-50%
o davon Buprenorphin (u. a. Subutex)	4	2	-50%
o davon Sonstige (Dihydro-Codein, Diamorphin u. a.)	2	0	-100%
• Opiat- /Opioid basierte Arzneimittel	30	32	7%
o davon Fentanyl	25	25	0%
• Synthetische Opioide (u.a. Fentanylderivate)	5	1	-80,0%
Polyvalente Vergiftungen durch Opioide/ Opiate*	369	433	17%
• Heroin/ Morphin i. V. m. anderen Stoffen	230	289	26%
• Opiat- Substitutionsmittel i. V. m. anderen Stoffen	155	155	0%
o davon Methadon (u. a. Polamidon) i. V. m. anderen Stoffen	133	116	-13%
o davon Buprenorphin (u. a. Subutex) i. V. m. anderen Stoffen	7	25	257%
o davon Sonstige i. V. m. anderen Stoffen	17	16	-6%
• Opiat- /Opioid basierte Arzneimittel i. V. m. anderen Stoffen	54	58	7%
o davon Fentanyl	28	34	21%
• Synthetische Opioide (u.a. Fentanylderivate) i. V. m. anderen Stoffen	1	1	0,0%
Monovalente Vergiftungen durch andere Substanzen als Opioide/ Opiate	120	118	-2%
• Kokain/ Crack	41	36	-12%
• Amphetamin/ Methamphetamin*	49	55	12%
o davon Amphetamin	37	37	0%
o davon Methamphetamin	12	20	67%
• Amphetaminderivate	13	8	7%
• Neue Psychoaktive Stoffe (NPS)	7	9	29%
o davon Synthetische Cannabinoide		5	+/-
o davon sonstige NPS		4	+/-
• GHB/GBL		6	+/-
• Sonstige (m. A. v. psychoaktiven Medikamenten)	10	4	-60%

Ursache	2018	2019	Veränderung
Polyvalente Vergiftungen durch andere Substanzen als Opioide/ Opiate*	109	150	38%
• Kokain/ Crack i. V. m. anderen Stoffen	52	61	17%
• Amphetamin/ Methamphetamin i. V. m. anderen Stoffen	51	69	35%
○ davon Amphetamin i. V. m. anderen Stoffen	44	60	36%
○ davon Methamphetamin i. V. m. anderen Stoffen	9	14	56%
• Amphetaminderivate i. V. m. anderen Stoffen	14	17	21%
• Neue Psychoaktive Stoffe (NPS) i. V. m. anderen Stoffen	12	10	-17%
○ davon Synthetische Cannabinoide		6	+/-
○ davon sonstige NPS		4	+/-
• GHB/GBL		8	+/-
• Psychoaktive Medikamente i. V. m. anderen Stoffen	21	45	114%
• Sonstige i. V. m. anderen Stoffen	7	16	129%
Vergiftungen durch psychoaktive Medikamente ausschließlich (ggf. auch i. V. m. Alkohol)	32	11	-66%
Nicht spezifizierte/unbekannte Vergiftungen	55	62	13%
Suizide	72	96	33%
• Suizid durch Intoxikation (bereits unter den zuvor genannten Ursachen enthalten)	23	42	83%
• Suizid durch andere Mittel als Intoxikation	49	54	10%
Langzeitschädigungen	230	318	38%
• davon Langzeitschäden in Kombination mit Intoxikationsfolge	38	172	353%
Unfälle	28	29	4%
Sonstige Fälle	24	6	-75%
Gesamtzahl der Todesfälle**	1276	1398	
(Obduktionen)	(655)	(673)	9,6%
(Toxikologische Gutachten)	(568)	(624)	

* In den Unterkategorien sind Mehrfachzählungen möglich.

** Die Gesamtzahl ergibt sich aus der Summe der Hauptkategorien (Ausnahme: bei Suiziden werden nur die „durch andere Mittel als Intoxikation“ gezählt, da die Intoxikationen bereits in den anderen Kategorien enthalten sind).

Rauschgifttote nach Todesursachen 2019 (Landerabfrage).

(Aus einer Mitteilung der Drogenbeauftragten der Bundesregierung vom 24. März 2020)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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

Rechtsprechung

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

26. *) Soll wegen einer nicht im Katalog des § 69 Abs. 2 StGB enthaltenen Straftat (hier: vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln und Verstoßes gegen das Pflichtversicherungsgesetz) eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung der Fahrerlaubnis angeordnet werden, so ist eine Gesamtwürdigung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit erforderlich, die die fehlende Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen belegt, wobei der Umfang der Darlegung vom Einzelfall abhängt.

Bundesgerichtshof,

Urteil vom 12. März 2020 – 4 StR 544/19 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen versuchter räuberischer Erpressung, versuchten Raubes und „unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne erforderlichen Haftpflichtversicherungsvertrag“ unter Einbeziehung der Strafbefehle des Amtsgerichts Potsdam vom 14. August 2018 und vom 12. Februar 2019 zu einer einheitlichen Jugendstrafe von zwei Jahren verurteilt und eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung der Fahrerlaubnis festgesetzt. Hiergegen richtet sich die auf Verfahrensbeanstandungen und die Sachrüge gestützte Revision des Angeklagten. Das Rechtsmittel hat mit der Sachrüge [... einen Teil-] Erfolg und erweist sich im Übrigen [...] als unbegründet.

Aus den Gründen:

- 2 I. Das Landgericht hat, soweit für die Entscheidung von Bedeutung, in den Fällen II.1. und II.2. der Urteilsgründe im Wesentlichen Folgendes festgestellt:
- 3 1. Am frühen Morgen des 3. Juli 2018 gegen 2 Uhr befuhr der Angeklagte mit einem PKW öffentliche Straßen in S., obwohl er – wie er wusste – die hierfür erforderliche Fahrerlaubnis nicht besaß und das von ihm geführte Kraftfahrzeug nicht haftpflichtversichert war. Dabei führte er in dem Fahrzeug 336 Gramm Cannabisblüten mit einem Wirkstoffgehalt von 27,8 Gramm reinem THC sowie 0,2 Gramm Kokain mit sich, ohne über eine Erlaubnis zum Umgang mit Betäubungsmitteln zu verfügen.
- 4 2. Am 17. Oktober 2018 gegen 19.30 Uhr begab sich der Angeklagte gemeinsam mit zwei unbekannt gebliebenen Mittätern zur Wohnung des T. Der Angeklagte und seine Mittäter nahmen an, dass T. in seinem Keller eine größere Menge Cannabis aufbewahrte,

und beabsichtigten, sich unter einem Vorwand Zugang zum Haus zu verschaffen und das Rauschgift ohne Gegenleistung und erforderlichenfalls unter Einsatz von Gewalt an sich zu bringen. In Umsetzung des gemeinsamen Tatentschlusses klingelten sie an der Haustür des Mehrfamilienhauses und erklärten dessen Ehefrau S. T., die ihnen öffnete, dass sie von ihrem Ehemann „Gras“ kaufen wollten. Nachdem die Zeugin zunächst belustigt und schließlich ungehalten reagiert hatte, verschafften sie sich gewaltsam Zutritt zum Haus und suchten nach dem Keller, in dem sie das Rauschgift vermuteten. Einer der Täter – entweder der Angeklagte oder einer seiner Mittäter – hielt die Zeugin S. T. währenddessen fest. Auf Bitte der Zeugin ließen die Täter es zu, dass diese sich in das Kinderzimmer begab und ihre Kinder, die aufgewacht waren und weinten, beruhigte; dabei folgte ihr der Angeklagte G. und schaltete das Licht im Kinderzimmer an. S. T. legte daraufhin ihren Sohn, den sie auf den Arm genommen hatte, zurück in sein Bett, schaltete das Licht aus, packte den Angeklagten mit einer Hand am Kopf und drängte ihn aus dem Kinderzimmer; der Angeklagte war hierüber „erboßt“, packte die Zeugin grob am Oberarm und forderte sie drohend auf, das nicht noch einmal zu tun. Gleichwohl gelang es der Zeugin, den Angeklagten in den beleuchteten Wohnungsflur und schließlich aus ihrer Wohnung in den Hausflur zu schieben und die Wohnungstür hinter sich zu schließen. Als die Zeugin im Hausflur laut um Hilfe schrie und zudem eine Nachbarin ihr zu Hilfe eilte, erkannten der Angeklagte und seine Mittäter, dass ihr Vorhaben gescheitert war, und verließen das Haus.

II. Die Verurteilung des Angeklagten im Fall II.2. 5 der Urteilsgründe hat keinen Bestand, weil die den Feststellungen zugrunde liegende Beweiswürdigung auch unter Berücksichtigung des eingeschränkten revisionsrechtlichen Prüfungsmaßstabs (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Beschluss vom 7. Juni 1979 – 4 StR 441/78, BGHSt 29, 18, 20 f. m. w. N.; Franke in Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl., § 337 Rn. 117 ff. m. w. N.) durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnet. Die in den Urteilsgründen niedergelegten Beweiserwägungen werden den besonderen Anforderungen nicht gerecht, die hier angesichts der schwierigen Beweislage in Bezug auf die Identifizierung des Täters an sie zu stellen sind. [...]

III. Schuld- und Strafausspruch im Fall II.1. der 17 Urteilsgründe begegnen keinen rechtlichen Bedenken. Jedoch hat der Senat, der Anregung des Generalbundesanwalts folgend, den Tenor dahin berichtigt, dass der Angeklagte des unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und

vorsätzlichem Gebrauch eines Fahrzeugs ohne Versicherungsschutz schuldig ist. Darüber hinaus kann die an diese Verurteilung anknüpfende Anordnung der isolierten Sperrfrist nicht bestehen bleiben, weil es an einer Begründung der Maßregel fehlt.

- 18 Die Anordnung einer Maßregel der Besserung und Sicherung ist im Urteil gemäß § 267 Abs. 6 Satz 1 StPO zu begründen. Soll wegen einer nicht im Katalog des § 69 Abs. 2 StGB enthaltenen Straftat – wie dies bei dem vom Angeklagten verwirklichten vorsätzlichen Fahren ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln und Verstoßes gegen das Pflichtversicherungsgesetz der Fall ist – eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung der Fahrerlaubnis angeordnet werden, so ist eine Gesamtwürdigung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit erforderlich, die die fehlende Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen belegt, wobei der Umfang der Darlegung vom Einzelfall abhängt (BGH, Beschlüsse vom 27. März 2019 – 4 StR 360/18, NStZ-RR 2019, 209; vom 23. November 2017 – 4 StR 427/17, StV 2018, 414, 415; vom 17. Dezember 2014 – 3 StR 487/14, juris Rn. 3; Urteil vom 4. November 2014 – 1 StR 233/14, NStZ 2015, 579).
- 19 Zwar liegt es neben den in § 69 StGB aufgeführten Regelfällen auch bei typischen Verkehrsdelikten, zu denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis zählt, nahe, dass der Täter zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet und daher eine isolierte Sperrfrist anzuordnen ist. Eine auf den Einzelfall bezogene Begründung wird hierdurch jedoch nicht entbehrlich. Zudem bedarf es bei der Bemessung der Sperrfrist näherer Darlegung zur voraussichtlichen Dauer der Ungeeignetheit (vgl. BGH, Beschluss vom 22. Oktober 2002 – 4 StR 339/02, NZV 2003, 46).
- 20 Eine solche einzelfallbezogene Begründung der fehlenden Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr und deren voraussichtlicher Dauer lässt das angefochtene Urteil gänzlich vermissen. [...]

27. *) Für die Annahme einer Verdeckungsabsicht i. S. d. § 211 II 3. Gruppe 2. Var. StGB genügt nicht der Wille zur Verdeckung einer Ordnungswidrigkeit (hier: § 24a I StVG).

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 29. Januar 2020 – 4 StR 564/19 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Körperverletzung (Fall II.1. der Urteilsgründe), wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung (Fall II.2. der Urteilsgründe) und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit versuchtem Mord „durch Unterlassen“ (Fall II.3. der Urteilsgründe) zu einer Jugendstrafe von fünf Jahren und sechs Monaten verurteilt und Maßregeln nach §§ 69, 69a

StGB angeordnet. Die auf die Sachrüge gestützte Revision des Angeklagten hat [im Fall II.3. der Urteilsgründe mit den Feststellungen zur subjektiven Tatseite sowie im Rechtsfolgenausspruch] Erfolg; im Übrigen ist sie unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

1. Das Landgericht hat folgende Feststellungen und Wertungen getroffen:

Am 25. August 2018 geriet der Angeklagte auf einem Weinfest mit seinem langjährigen Freund B., dem Nebenkläger, in Streit. Als der Angeklagte gegen 3.30 Uhr mit seinem Fahrzeug das Weinfest verließ, bemerkte er nach kurzer Fahrstrecke infolge Unaufmerksamkeit nicht rechtzeitig, dass der angetrunkene Nebenkläger auf der Fahrbahn lag. Trotz Bremsung seines Fahrzeugs stieß er mit einer Restgeschwindigkeit von 20 bis 25 km/h gegen den Nebenkläger (Fall II.1. der Urteilsgründe). Obwohl der Angeklagte erkannt hatte, dass er einen Menschen angefahren hatte, der vor seinem Fahrzeug lag, fuhr er sodann erneut an und schob die Person mit der Front seines Fahrzeugs langsam ca. 20 Meter weit bis an den Rand der Gegenfahrbahn. Durch den Schiebevorgang erlitt der Nebenkläger schwerste Verletzungen (Fall II.2. der Urteilsgründe). Der Angeklagte setzte nun sein Fahrzeug zurück und erkannte spätestens jetzt den Nebenkläger. Um sein vorangegangenes Tun zu verschleiern und unerkannt zu bleiben, entfernte er sich vom Unfallort, ohne sich um den Geschädigten zu kümmern. Dabei sah er den Tod des Nebenklägers als möglich voraus. Der Nebenkläger wurde kurze Zeit später von anderen Verkehrsteilnehmern gefunden.

Der Angeklagte hatte zu seiner Motivation für das Verlassen der Unfallstelle lediglich angegeben, er habe unter Schock gestanden und einfach schnell nach Hause gewollt, auch weil er getrunken habe. Den bedingten Tötungsvorsatz und die Verdeckungsabsicht hat das Landgericht aus dem Nachtatverhalten des Angeklagten gefolgert. Ein – nur – bedingter Tötungsvorsatz stehe der Verdeckungsabsicht hier nicht entgegen, weil der Angeklagte damit gerechnet habe, dass der Nebenkläger ihn nicht als Täter erkannt habe und ihn nicht hätte benennen können.

2. Die Annahme eines versuchten Verdeckungsmordes hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Zwar ist das Landgericht im Ansatz zutreffend davon ausgegangen, dass Verdeckungsabsicht und bedingter Tötungsvorsatz einander nicht grundsätzlich ausschließen, sondern auch zusammen bestehen können (vgl. BGH, Urteil vom 15. Februar 2018 – 4 StR 361/17, NStZ-RR 2018, 174, 175; Beschluss vom 4. August 2010 – 2 StR 239/10, NStZ 2011, 34; Urteil vom 23. November 1995 – 1 StR 475/95, BGHSt 41, 358, 360). Dies kann der Fall sein, wenn die maßgebliche Handlung vom Täter vorgenommen oder eine gebotene Handlung von ihm unterlassen wird, um eine vorangegangene Straftat zu verdecken, dieser Erfolg nach seinem Vorstellungsbild aber auch ohne den Eintritt des für möglich gehaltenen und billigend in Kauf genommenen Todeserfolges bewirkt

wird, der bedingt vorsätzlich herbeigeführte Tod des Opfers mithin keine Verdeckungsspezifische Funktion aufweist. So ist Verdeckungsabsicht etwa anzunehmen, wenn der Täter durch die Vornahme seiner Verdeckungshandlung vorsätzlich eine Person zu Tode bringt, von der ihm – wie er weiß – überhaupt keine Entdeckung droht (vgl. BGH, Urteile vom 23. November 1995 – 1 StR 475/95, BGHSt 41, 358, 360; und vom 30. März 2004 – 5 StR 428/03, NStZ 2004, 495, 496; Beschlüsse vom 4. August 2010 – 2 StR 239/10, NStZ 2011, 34; vom 30. Juni 2011 – 4 StR 241/11; und vom 23. Juni 2016 – 5 StR 152/16, NStZ-RR 2016, 280; vgl. auch MüKoStGB/Schneider, 3. Aufl., § 211 Rn. 245; SSW-StGB/Momsen, 3. Aufl., § 211 Rn. 80). Geht der Täter dagegen davon aus, dass nur der Tod des Opfers zur Vortatverdeckung führt, können Verdeckungsabsicht und lediglich bedingter Tötungsvorsatz nicht nebeneinander angenommen werden. Hiervon wird in der Regel auszugehen sein, wenn das Opfer den Täter kennt und er deshalb befürchtet, durch dessen Angaben überführt zu werden, falls es überlebt (vgl. BGH, Urteil vom 11. Mai 1988 – 3 StR 89/88, NJW 1988, 2682).

7 Letzteres hat das Landgericht nicht rechtsfehlerfrei ausgeschlossen. Denn die Feststellung des Landgerichts, der Angeklagte habe nicht damit gerechnet, dass der Nebenkläger ihn erkannt habe [...], wird nicht auf einer tragfähigen Beweiswürdigung unterlegt. Denn diese Feststellung steht nicht im Einklang mit dem im Urteil wiedergegebenen Chatverkehr des Angeklagten mit H. nach der Tat. Auf die Fragen von H., was passiert sei, antwortete der Angeklagte u. a.: „Ne weil morgen bin ich tot“ und dann „Weil der be. mich anzeigt“. Diese beiden Äußerungen lassen in ihrem Zusammenhang den Schluss zu, dass der Angeklagte befürchtet hat, der Nebenkläger habe ihn erkannt und werde ihn wegen des in Fall II.1. und 2. ausgeurteilten Tatgeschehens anzeigen; wegen der vorangegangenen Auseinandersetzung auf dem Weinfest brauchte der Angeklagte ersichtlich keine schweren rechtlichen Konsequenzen zu befürchten, die ihn zu der Äußerung veranlassen konnten, dass er morgen „tot“ sei. Mit diesem einer Verdeckungsabsicht möglicherweise entgegenstehenden Umstand setzen sich die Urteilsgründe nicht auseinander. Dies wäre aber erforderlich gewesen.

8 Soweit die Jugendkammer an anderer Stelle auch davon ausgeht, dass der Angeklagte eine strafrechtlich relevante Alkoholisierung [...] habe verschleiern wollen, ist eine zu verdeckende Straftat nicht hinreichend festgestellt. Die Urteilsfeststellungen ergeben nicht, dass die Trunkenheit des Angeklagten einen strafrechtlich relevanten Bereich erreicht hatte oder dass der Angeklagte dies annahm. Eine Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder eine Straßenverkehrsgefährdung durch Trunkenheit (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) sind nicht belegt. Der Wille zur Verdeckung einer Ordnungswidrigkeit reicht nicht (BGH, Urteil vom 15. Februar 2018 – 4 StR 361/17, NStZ-RR 2018, 174, 176).
[...]

28. *) Die Vorsatz-Vorsatz-Kombination in der Variante des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB setzt insbesondere bei einer Alltäglichkeit des Unfallschehens – hier: „Parkrempler“ – eine tragfähige Belegung des Vorsatzes des Angeklagten bezüglich der von ihm verursachten konkreten Gefahr ebenso voraus wie auch Feststellungen zu der im Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB geforderten Kausalität zwischen der Fahrunsicherheit und der konkreten Gefahr („dadurch“).

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 19. Dezember 2019 – 4 StR 560/19 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Verge- 1
wältigung, unerlaubten Überlassens von Betätigungsmitteln zum unmittelbaren Verbrauch an eine Minderjährige, vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in drei Fällen, davon in einem Fall in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs sowie in einem anderen Fall in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort und vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr, unter Einbeziehung einer anderweit verhängten Geldstrafe – unter Auflösung der dort gebildeten Gesamtstrafe – zu der Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und drei Monaten verurteilt. Darüber hinaus hat es zwei weitere anderweit verhängte Geldstrafen auf die Gesamtgeldstrafe von 100 Tagessätzen zurückgeführt und die Höhe des Tagessatzes auf 8 € festgesetzt. Es hat dem Angeklagten nachgelassen, die Gesamtgeldstrafe in Raten zu zahlen, und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf einer Frist von einem Jahr und sechs Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Hiergegen richtet sich die auf die Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten. Das Rechtsmittel erzielt mit der Sachrüge [einen] Teilerfolg; im Übrigen ist es unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

1. Die Annahme des Landgerichts, der Angeklagte 2
habe sich in dem Fall II. 2 Buchst. c der Urteilsgründe der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB (in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG) schuldig gemacht, hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a) Nach den zu dieser Tat getroffenen Feststellun- 3
gen war der Angeklagte am 21. Oktober 2017 gegen 11.10 Uhr infolge vorherigen Alkohol- und Drogenkonsums nicht mehr in der Lage, seinen Pkw [...] sicher zu führen. Dies nahm er ebenso wie die Möglichkeit, andere Fahrzeuge zu beschädigen, billigend in Kauf. Er startete das zuvor auf dem Seitenstreifen [...] geparkte Fahrzeug und setzte es in Bewegung, wobei ihm auch bewusst war, das Fahrzeug ohne die hierfür erforderliche Fahrerlaubnis zu führen. Beim Zurücksetzen aus der Parklücke stieß er gegen einen

Pkw Smart, der seinerseits auf das dahinter parkende Fahrzeug geschoben wurde. Der Gesamtschaden am Smart belief sich auf ca. 2.000 €.

- 4 b) Das Landgericht hat rechtsfehlerhaft die Voraussetzungen der Vorsatz-Vorsatz-Kombination in der Variante des § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB bejaht (zur Systematik des § 315c StGB vgl. BGH, Beschlüsse vom 9. September 2014 – 4 StR 365/14, zfs 2014, 713; vom 13. Januar 2016 – 4 StR 532/15, NJW 2016, 1109; vom 31. Januar 2017 – 4 StR 597/16, DAR 2017, 381). Wie der Generalbundesanwalt in seiner Antragschrift zutreffend näher ausgeführt hat, ist der bedingte Vorsatz des Angeklagten bezüglich der von ihm verursachten konkreten Gefahr nicht tragfähig belegt. Darüber hinaus hat das Landgericht keine Feststellungen zu der im Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB geforderten Kausalität zwischen der Fahrunsicherheit und der konkreten Gefahr („dadurch“) getroffen (vgl. dazu BGH, Beschlüsse vom 24. September 2013 – 4 StR 324/13, Blutalkohol 51 <2014>, 113; vom 19. November 2013 – 4 StR 352/13, NZV 2014, 185; vom 17. August 2016 – 4 StR 317/16). Dessen hätte es schon mit Blick auf die Alltätlichkeit des Unfallgeschehens – eines „Parkremplers“ – bedurft.
- 5 c) Der Senat hat den Schuldpruch im Fall II. 2 Buchst. c der Urteilsgründe auf vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 StGB) in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG) umgestellt. Er schließt angesichts der im Übrigen im angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen und der Beweiswürdigung hierzu aus, dass in einer neuen Hauptverhandlung noch Feststellungen getroffen werden könnten, die eine Verurteilung aus § 315c StGB tragen würden. § 265 StPO steht dem nicht entgegen.
- 6 d) Um jedwede Beschwerde des Angeklagten auszu-schließen, setzt der Senat in entsprechender Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO die für diesen Fall verhängte Einzelfreiheitsstrafe von sechs Monaten auf das gesetzliche Mindestmaß von einem Monat (§ 38 Abs. 2 StGB) herab. Angesichts der einschlägigen Vorstrafe (neben 16 weiteren Vorverurteilungen) und der Verurteilung des Angeklagten im Fall II. 2 Buchst. d der Urteilsgründe wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu der Einzelfreiheitsstrafe von sechs Monaten kann der Senat ausschließen, dass das Landgericht in diesem Fall bei zutreffender rechtlicher Würdigung eine Geldstrafe verhängt hätte.
- 7 Die Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und drei Monaten kann bestehen bleiben. Der Senat schließt – ausgehend von der Einsatzstrafe von fünf Jahren und sechs Monaten Freiheitsstrafe für die Vergewaltigung der zur Tatzeit 14-jährigen Nebenklägerin im Laderaum seines Fahrzeugs – im Blick auf die weiteren Einzelstrafen aus, dass das Landgericht eine geringere Gesamtfreiheitsstrafe verhängt hätte. [...]

29. *) Sowohl bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG als auch bei dem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB handelt es sich um Dauerstrafataten, die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs durch kurze Fahrtunterbrechungen – hier: kurzzeitige Parken des Fahrzeugs durch den Angeklagten, der hierbei auf dem Fahrersitz sitzen blieb und den Motor des Fahrzeugs laufen ließ – nicht in selbständige Taten aufgespalten werden.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 10. Oktober 2019 – 4 StR 96/19 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen vor-sätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (II.2. der Urteilsgründe), wegen versuchten Mordes in zwei (tateinheitlichen) Fällen in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung in zwei (tateinheitlichen) Fällen, gefährlichem Eingriff in den Straßenverkehr in drei (tateinheitlichen) Fällen, vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr, vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Sachbeschädigung und unerlaubtem Entfernen vom Unfallort (II.3. der Urteilsgründe) sowie wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte (II.4. der Urteilsgründe) zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 13 Jahren verurteilt und eine Sperrfrist von fünf Jahren für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet. Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützten Revision. Das Rechtsmittel hat Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Nach den Feststellungen des Landgerichts führte der Angeklagte, der nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis war und sich illegal in Deutschland aufhielt, am Morgen des Tattages kurz vor 8 Uhr in erheblich alkoholisiertem Zustand einen Pkw; eine ihm um 10.25 Uhr entnommene Blutprobe ergab neben Rückständen von Cannabis und Kokain eine Blutalkoholkonzentration von 1,93 Promille. Im Kofferraum des Fahrzeugs transportierte er gestohlene Baumaschinen. Nach kurzer Fahrt parkte er am Straßenrand (II.2. der Urteilsgründe).

Dort fiel das Fahrzeug gegen 8 Uhr mit noch lau-fendem Motor zwei Polizeibeamten auf. Die Beamten hielten ihr Dienstfahrzeug in entgegengesetzter Fahr-richtung schräg vor dem Pkw des Angeklagten an und stiegen aus. Als einer der Beamten am Fahrzeug des Angeklagten stand und ihn aufforderte, den Motor ab-zustellen und auszusteigen, fuhr der Angeklagte, der wegen seiner vorausgegangenen Straftaten seiner Ent-deckung und seiner Festnahme entgehen wollte, los. Er fuhr mit dem linken Hinterrad einem der Beamten über den Fuß, was zu einem kurzen Druckschmerz, je-doch keiner Verletzung führte, und stieß mit seinem Pkw gegen die offene Fahrertür des Polizeifahrzeugs, wodurch dieses leicht beschädigt wurde.

- 4 Auf der Flucht vor dem ihm folgenden Polizeifahrzeug befuhr der Angeklagte mit stark überhöhter Geschwindigkeit eine innerörtliche Straße, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt war, und überholte dort trotz starken Gegenverkehrs ein vor ihm fahrendes Fahrzeug, weshalb das entgegenkommende Fahrzeug zur Vermeidung einer Kollision eine Vollbremsung unternahm. Der Angeklagte hatte sich „spätestens jetzt entschlossen, seine Flucht um jeden Preis, auch unter Inkaufnahme der Verletzung oder Tötung Dritter, fortzusetzen“. Er fuhr nun „mit zunehmender Geschwindigkeit“ auf eine durch eine Lichtzeichenanlage geregelte Kreuzung zu. An der Haltelinie der Lichtzeichenanlage, die für Fahrzeuge aus Richtung des Angeklagten bereits seit mindestens 37 Sekunden rotes Licht zeigte, standen in einer Linksabbiegerspur ein Pkw und auf der äußersten rechten Spur ein Lastenfahrad. Auf der Fahrspur zwischen dem Linksabbieger und dem Lastenfahrad befand sich kein Fahrzeug.
- 5 Die Fußgängerampel an der Kreuzungseinmündung zeigte bereits seit zehn Sekunden grünes Licht, und Fußgänger querten die Fahrbahn. Der Angeklagte, der spätestens nach dem Überholen des vor ihm fahrenden Fahrzeugs und damit aus einer Entfernung von mehr als 400 Metern das rote Ampellicht an der Kreuzung und die bereits passierenden Fußgänger sah, fuhr – bei erlaubten 30 km/h – mit einer Geschwindigkeit von mindestens 75 km/h durch die höchstens vier Meter breite Lücke zwischen dem Linksabbieger und dem Lastenfahrad und überquerte die Haltelinie der für Fahrzeuge aus seiner Richtung weiterhin rotes Licht abstrahlenden Lichtzeichenanlage. Da er im Wissen um seine vorangegangenen Straftaten um jeden Preis seiner Festnahme durch die ihm folgenden Polizeibeamten entgehen wollte, nahm er dabei billigend in Kauf, dass er die Fahrbahn querende Fußgänger erfassen und verletzen oder töten könnte. Unmittelbar hinter der Haltelinie erfasste er mit der rechten Front seines Fahrzeugs zwei Fußgängerinnen, die bei grünem Licht der Fußgängerampel die Fahrbahn querten. Durch die Kollision erlitten die beiden Geschädigten schwerste und lebensgefährliche Verletzungen.
- 6 Der Angeklagte, der die Kollision bemerkt hatte, fuhr nun, um seiner Festnahme zu entgehen, unter weiterer Beschleunigung mit 100 bis 120 km/h über die Kreuzung und bog anschließend in eine Querstraße ab. Als ihm wenig später zwei Polizeibeamte mit ihrem Einsatzfahrzeug unter Verwendung von Sonderzeichen entgegenkamen, fuhr er mit überhöhter Geschwindigkeit und ohne auszuweichen frontal auf das Einsatzfahrzeug zu, sodass dieses „abrupt“ über die Bordsteinkante auf den Bürgersteig ausweichen musste (II.3. der Urteilsgründe).
- 7 Der Angeklagte parkte sodann, stieg aus und setzte seine Flucht zu Fuß fort. Er konnte kurz darauf festgenommen werden. Am Einsatzfahrzeug der Polizei trat er um sich und gegen die Tür des Dienstfahrzeugs, um sich losreißen und flüchten zu können, was ihm jedoch nicht gelang (II.4. der Urteilsgründe).
2. Das angefochtene Urteil hält sachlich-rechtlicher 8 Nachprüfung nicht stand.
- a) Die Verurteilung des Angeklagten wegen ver- 9 suchten Mordes in zwei tateinheitlichen Fällen hat aus mehreren Gründen keinen Bestand. Zum einen sind die Feststellungen zum konkreten Unfallgeschehen, auf das die Strafkammer ihre Annahme, der Angeklagte habe mit bedingtem Tötungsvorsatz gehandelt, gestützt hat, in wesentlichen Punkten lückenhaft bzw. stehen mit dem weiteren Urteilsinhalt nicht in Einklang. Zum anderen halten die Beweiserwägungen, mit denen die Schwurgerichtskammer einen auf ein Tötungsdelikt bezogenen bedingten Vorsatz des Angeklagten bejaht hat, auch unter Berücksichtigung des eingeschränkten revisionsrechtlichen Prüfungsmaßstabs (st. Rspr.; vgl. BGH, Urteile vom 1. März 2018 – 4 StR 399/17, BGHSt 63, 88 Rn. 16; vom 5. Dezember 2017 – 1 StR 416/17, NStZ 2018, 206; vom 27. Juli 2017 – 3 StR 172/17, NStZ 2018, 37; Beschluss vom 7. Juni 1979 – 4 StR 441/78, BGHSt 29, 18, 20; Franke in: Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl., § 337 Rn. 117 ff. m. w. N.) einer rechtlichen Prüfung nicht stand. [...]
- b) Die Aufhebung des Schuldspruchs wegen ver- 20 suchten Mordes in zwei Fällen bedingt die Aufhebung der tateinheitlichen Verurteilung wegen gefährlicher Körperverletzung in zwei Fällen, gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in drei Fällen, Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte, Sachbeschädigung, vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr, vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und unerlaubten Entfernens vom Unfallort.
- c) Rechtlicher Prüfung hält auch die tatmehrheitliche 21 Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (II.2. der Urteilsgründe) nicht stand.
- Die Annahme des Landgerichts, dass zwischen den 22 unter II.2. und den unter II.3. der Urteilsgründe festgestellten Straftaten eine zur Annahme von Tatmehrheit führende Zäsur liege, trifft nicht zu. Denn sowohl bei dem Fahren ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG als auch bei dem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB handelt es sich um Dauerstraftaten (vgl. BGH, Beschluss vom 12. August 2015 – 4 StR 14/15, juris Rn. 4 <zu § 21 StVG>; Urteil vom 5. November 1969 – 4 StR 519/68, BGHSt 23, 141, 149 <zu § 316 StG>); Ernemann in SSW-StGB, 4. Aufl., § 316 Rn. 40; Weidig in MüKo-SVR, § 21 StVG Rn. 40), die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs durch kurze Fahrtunterbrechungen – wie vorliegend das kurzzeitige Parken des Fahrzeugs durch den Angeklagten, der hierbei auf dem Fahrersitz sitzen blieb und den Motor des Fahrzeugs laufen ließ – nicht in selbständige Taten aufgespalten werden (vgl. BGH, Urteil vom 30. September 2010 – 3 StR 294/10, NStZ 2011, 212; Beschlüsse vom 9. März 2016 – 4 StR 60/16, StraFo 2016, 262; vom 22. Juli 2009 – 5 StR 268/09, BGHR StVG § 21 Konkurrenzen 2; vom 7. November 2003 – 4 StR 438/03, DAR 2004, 229).
- d) Wegen des engen zeitlichen und situativen Zu- 23 sammenhangs mit den vorangegangenen Handlungen des Angeklagten hebt der Senat auch die für sich ge-

sehen rechtsfehlerfreie Verurteilung des Angeklagten wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte (II.4. der Urteilsgründe) auf.

- 24 3. Die Sache bedarf daher insgesamt neuer tatrichterlicher Verhandlung und Entscheidung.
- 25 Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat darauf hin, dass sowohl mit Blick auf das Geschehen bei der anfänglichen Polizeikontrolle als auch bezüglich des späteren Zufahrens auf das ihm entgegenkommende Polizeifahrzeug durch den Angeklagten eingehender als bislang geschehen die objektiven und subjektiven Voraussetzungen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr gemäß § 315b Abs. 1 StGB, insbesondere das Vorliegen eines „Beinahe-Unfalls“, zu prüfen und darzulegen sein werden.
- 26 Schließlich wird das neue Tatgericht bei der Prüfung einer etwaigen Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB zu beachten haben, dass das Vorliegen eines „Hangs“ im Sinne dieser Vorschrift nicht bereits – wie im angefochtenen Urteil geschehen – mit der Begründung verneint werden kann, dass bei dem Angeklagten kein Suchtdruck bestehe und er in der Vergangenheit auch im nicht-berauschten Zustand Straftaten begangen habe.

30. 1. Der in einem EU-Mitgliedsstaat aufgrund einer Verlust- oder Diebstahlsanzeige nach Art. 11 Abs. 5 der 3. EU-Führerschein-Richtlinie (2006/126/EG) ausgestellte Ersatzführerschein ist – anders als der im Wege des Umtauschs einer in Deutschland erteilten Fahrerlaubnis erteilte Führerschein eines anderen EU-Mitgliedsstaates nach Art. 11 Abs. 2 der 3. EU-Führerschein-Richtlinie – nicht als „neue“ Fahrerlaubnis anzusehen (Anschluss an OLG Zweibrücken, Beschl. v. 18.01.2016, 1 Ss 106/15 – juris). Dies gilt auch dann, wenn der Ersatzführerschein erstmals eine Befristung nach Art. 7 Abs. 2.a der 3. EU-Führerschein-Richtlinie enthält.

2. Ist einem Verurteilten in Deutschland die von einem anderen EU-Mitgliedsstaat ausgestellte Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB rechtskräftig entzogen, zugleich eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach § 69a Abs. 1 StGB angeordnet und dem Verurteilten nach Ablauf der Sperrfrist das Recht zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr in Deutschland nicht wiedererteilt worden, berechtigt ein für die entzogene Fahrerlaubnis von dem EU-Mitgliedsstaat nach Art. 11 Abs. 5 der 3. EU-Führerschein-Richtlinie ausgestellter Ersatzführerschein nicht zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr in Deutschland, § 28 Abs. 1 S. 1, Abs. 4 Nr. 3 FeV.

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 12. Dezember 2019 – 2 Ss 138/19 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Hannover hat den Angeklagten in zwei Strafverfahren vom jeweils erhobenen Tatvor-

wurf des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis, in einem Fall in Tateinheit mit Urkundenfälschung, freigesprochen. Auf die hiergegen von der Staatsanwaltschaft Hannover eingelegten Berufungen hat das Landgericht Hannover beide Verfahren zwecks gemeinsamer Verhandlung und Entscheidung verbunden. In der Berufungsverhandlung vom 16.07.2019 hat das Landgericht die erstinstanzlichen Urteile aufgehoben, den Angeklagten wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen zu Einzelgeldstrafen von jeweils 30 Tagessätzen zu je 30 € verurteilt und diese auf eine Gesamtgeldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 € zurückgeführt.

Nach den vom Landgericht getroffenen Feststellungen wurde dem Angeklagten die ihm im Jahr 2003 erteilte deutsche Fahrerlaubnis durch die R. H. mit Bescheid vom 14.09.2005 bestandskräftig entzogen. Im weiteren Verlauf erwarb der Angeklagte am 19.06.2008 in Polen einen polnischen Führerschein der Klasse B. Mit Strafbefehl vom 19.05.2012 ordnete das Amtsgericht Hannover die Entziehung der polnischen Fahrerlaubnis an und bestimmte zugleich eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis von noch 8 Monaten. Am 19.07.2013 erlangte der Angeklagte, nachdem er eine Verlustanzeige für den o.g. polnischen Führerschein abgegeben hatte, in Polen einen neuen polnischen Führerschein. Dieser enthielt im Gegensatz zu dem als verlustig gemeldeten Führerschein erstmals eine Befristung. Zudem enthielt die Spalte 12 des Führerscheins die Eintragung „71“.

Nach den weiteren Feststellungen des Landgerichts befürderte der Angeklagte am 22.11.2016 sowie am 08.06.2017 jeweils in H. mit einem PKW öffentliche Straßen und wies sich bei der hierbei jeweils durchgeführten Polizeikontrolle mit dem am 19.07.2013 in Polen ausgestellten polnischen Führerschein aus.

Das Landgericht ist davon ausgegangen, dass der Angeklagte bei beiden Fahrten nicht über die erforderliche Fahrerlaubnis verfügt habe. Denn nach den getroffenen Feststellungen sei ihm weder eine neue deutsche Fahrerlaubnis erteilt noch die Berechtigung aus dem polnischen Führerschein vom 19.06.2008 zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr in Deutschland wieder zuerkannt worden. Bei dem am 19.07.2013 in Polen ausgestellten Führerschein habe es sich nicht um eine neue Fahrerlaubnis, sondern lediglich um einen Ersatzführerschein für den ihm am 19.06.2008 erteilten polnischen Führerschein gehandelt.

Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit seiner auf die allgemeine Sachrüge gestützten Revision. [...]

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Revision führt in der Sache – vorläufig – teilweise zum Erfolg.

1. Die vom Landgericht zu den verfahrensgegenständlichen Anklagevorwürfen rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen tragen den Schuldpruch des angefochtenen Urteils wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen.

a) Der Angeklagte war zum Zeitpunkt der ihm zur Last gelegten Taten nicht im Besitz einer deutschen

Fahrerlaubnis. Diese war ihm bereits am 14.09.2005 im Verwaltungsverfahren entzogen worden. Der polnische Führerschein vom 19.07.2013, den der Angeklagte bei den anlässlich der in Rede stehenden Fahrten durchgeführten Polizeikontrollen vorgezeigt hat, berechtigte den Angeklagten nicht zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr in Deutschland.

aa) Das Landgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass es sich bei dem polnischen Führerschein vom 19.07.2013 nicht um eine „neue“ Fahrerlaubnis, sondern lediglich um einen Ersatzführerschein für den vom Angeklagten als abhanden gemeldeten polnischen Führerschein vom 19.06.2008 gehandelt hat. Dies ergibt sich bereits daraus, dass nach den Urteilsfeststellungen in der Spalte 12 des Führerscheins vom 19.07.2013 der Code „71“ eingetragen war. Dieser Code stellt nach dem Anhang I der 3. EU-Führerschein-Richtlinie (2006/126/EG) – im Folgenden 3. FS-RL genannt – die Bezeichnung für ein Duplikat eines bereits ausgestellten Führerscheins dar.

Die von der Revision zur Begründung der gegenteiligen Ansicht angeführte Entscheidung des OLG Zweibrücken (vgl. OLG Zweibrücken, Beschl. v. 18.01.2016, 1 Ss 106/15 – juris) betreffend den Umtausch einer deutschen Fahrerlaubnis in einen Führerschein eines EU-Mitgliedsstaates und dessen Einstufung als „neue“ Fahrerlaubnis ist auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar. Denn der hier zu beurteilende Sachverhalt betrifft die Ausstellung eines Ersatzführerscheins. Beide Konstellationen unterscheiden sich, worauf das OLG Zweibrücken in der genannten Entscheidung zutreffend hinweist, grundlegend und unterliegen unterschiedlichen Regelungen. Für den Umtausch erlaubt Art. 11 Abs. 2 der 3. FS-RL dem Ausstellungsmitgliedstaat eine – der Prüfung der Erteilung einer (neuen) Fahrerlaubnis immanente – eigenständige Fahreignungsprüfung unter Zugrundelegung seiner eigenen Vorschriften, weshalb das OLG Zweibrücken den Umtausch eines Führerscheins der Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis gleichgesetzt hat. Demgegenüber enthält die für die Ersetzung von verlorengegangenen oder gestohlenen Führerscheinen geltende Bestimmung in Art. 11 Abs. 5 der 3. FS-RL eine solche Regelung gerade nicht. Vielmehr erfolgt die Ausstellung eines Ersatzführerscheins durch die Behörden des Ausstellungsstaates lediglich „... anhand der ihnen vorliegenden Informationen oder ggf. anhand einer Bescheinigung der zuständigen Behörden, die den ursprünglichen Führerschein ausgestellt haben“.

Der am 19.07.2013 ausgestellte polnische Ersatzführerschein ist schließlich auch trotz des Umstands, dass er im Gegensatz zu dem polnischen Führerschein vom 19.06.2008 eine Befristung enthielt, nicht als neue Fahrerlaubnis anzusehen. Denn die erstmalige Befristung war eine zwangsläufige Folge der 3. FS-RL, welche gemäß Artikel 17 ab dem 19.01.2013 die bis dahin in Teilen noch geltende EU-Richtlinie 91/439/EWG endgültig ablöste. In Art. 7 Abs. 2 a der 3. FS-RL ist bestimmt, dass die von den Mitgliedsstaaten ab dem 19.01.2013 ausgestellten Führerscheine

u. a. auch der Klasse B eine Gültigkeitsdauer von 10 Jahren haben, die Mitgliedsstaaten sie aber auch mit einer Gültigkeitsdauer von bis zu 15 Jahren ausstellen können. An bestimmte Bedingungen, insbesondere an die Durchführung einer (erneuten) Fahreignungsprüfung knüpft die Bestimmung die in das behördliche Ermessen gestellte Entscheidung über eine über die Mindestdauer von 10 Jahren hinausgehende Gültigkeit neu ausgestellter Führerscheine hingegen nicht. Die erstmalige Einführung einer Gültigkeitsdauer für Führerscheine in Art. 7 Abs. 2 a der 3. FS-RL sollte es vielmehr lediglich ermöglichen, anlässlich der regelmäßigen Erneuerung die neuesten Maßnahmen zum Schutz gegen Fälschungen von Führerscheinen anzuwenden und ärztliche Untersuchungen oder andere von den Mitgliedsstaaten vorgeschriebene Maßnahmen durchzuführen (vgl. Erwägungsgrund 7 der 3. FS-RL).

bb) Der polnische Ersatzführerschein vom 19.07.2013 berechtigte den Angeklagten zum Zeitpunkt der verfahrensgegenständlichen Taten nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehr in Deutschland.

Grundsätzlich darf der Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, der seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland hat, gemäß § 28 Abs. 1 S. 1 FeV im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Dies gilt nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV jedoch nicht, wenn dem Inhaber die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Diese Bestimmung unterliegt mit Blick auf das EU-Recht und nach der Rechtsprechung des EuGH jedoch einer Einschränkung im Hinblick auf Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 der 3. FS-RL. Danach ist es einem EU-Mitgliedstaat verwehrt, die Anerkennung der Gültigkeit des Führerscheins einer Person abzulehnen, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, wenn ihr außerhalb einer ihr auferlegten Sperrfrist von einem anderen EU-Mitgliedstaat ein Führerschein ausgestellt und wenn die Voraussetzungen eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des anderen EU-Mitgliedstaates eingehalten wurden (EuGH NJW 2012, 1935; OLG Zweibrücken, Beschl. v. 18.01.2016, 1 OLG 1 Ss 106/15 – juris; OLG München NZV 2012, 553; OLG Hamm NStZ-RR 2013, 113, 114; Dauer in Hentschel/König/Dauer, StVR, 44. Aufl., FeV § 28 Rn. 40).

Vorliegend hat der Angeklagte seinen polnischen Führerschein, auf dessen Grundlage der Ersatzführerschein vom 19.07.2013 ausgestellt wurde, am 19.06.2008 erlangt. Ob der letztgenannte Führerschein [...] schon deshalb nicht als „neue“ Fahrerlaubnis i. S. der o. g. Grundsätze anzusehen ist, weil er erst nach der im Januar 2005 erfolgten Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis des Angeklagten ausgestellt worden war, kann dahinstehen. Denn die Fahrerlaubnis aus dem polnischen Führerschein vom 19.06.2008 war dem Angeklagten jedenfalls durch den Strafbefehl

des Amtsgerichts Hannover vom 19.05.2012 gemäß § 69 Abs. 1 StGB entzogen und gemäß § 69a Abs. 1 StGB eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis angeordnet worden. Dies hatte nach § 69b Abs. 1 StGB die Wirkung, dass ihm die aus dem polnischen Führerschein vom 19.06.2008 folgende Berechtigung, am öffentlichen Verkehr in Deutschland teilzunehmen, entzogen war und ihm innerhalb der angeordneten Sperrfrist nicht wieder zuerkannt werden durfte. Nach Ablauf der Sperrfrist hat der Angeklagte indes weder einen Antrag auf Wiedererteilung der Berechtigung aus dem genannten polnischen Führerschein gestellt, noch ist ihm eine neue deutsche Fahrerlaubnis erteilt worden. Der am 19.07.2013 ausgestellte polnische Ersatzführerschein ist – wie oben bereits ausgeführt – ebenfalls nicht als neue Fahrerlaubnis anzusehen.

b) Die Annahme des Landgerichts, der Angeklagte habe die ihm zur Last gelegten Taten fahrlässig begangen sowie die ihr zugrunde liegende Beweiswürdigung erweisen sich ebenfalls als frei von Rechtsfehlern. Es kann den Angeklagten, der genau wusste, dass es sich bei einem polnischen Führerschein um einen Ersatzführerschein handelte, nicht entlasten, dass dies von den ihn kontrollierenden Polizeibeamten übersehen wurde. Die Rechtslage zur Rechtsnatur eines Ersatzführerscheins ist eindeutig. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass das Landgericht davon ausgeht, dass eine entsprechende Auskunft von den deutschen Behörden ihm auch erteilt worden wäre.

2. Hingegen hält der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils der revisionsrechtlichen Überprüfung nicht in vollem Umfang stand.

a) Keinen Bedenken begegnen die vom Landgericht für die abgeurteilten Taten bestimmte Anzahl der Tagessätze der verhängten Einzelgeldstrafen und die dem zugrunde liegenden Strafzumessungserwägungen.

b) Hingegen weist die Bildung der Gesamtstrafe einen durchgreifenden Mangel zum Nachteil des Angeklagten auf. [...]

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des
Oberlandesgerichts Celle)

31. 1. Bei einem E-Scooter handelt es sich um ein Kraftfahrzeug.

2. Besonderheiten, die ein Abweichen von der Regelentziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen würden, liegen nicht schon darin, dass der Straftatbestand des § 316 Abs. 1 u. 2 StGB nur mit einem E-Scooter begangen wurde.

Landgericht Dresden,
Beschluss vom 27. März 2020 – 16 Qs 14/20 –

Aus den Gründen:

Mit dem angefochtenen Beschluss hat das Amtsgericht dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig

entzogen. Hiergegen hat dieser Beschwerde eingelegt. [...]

Das Rechtsmittel ist zulässig (§§ 304 ff. StPO), hat aber in der Sache keinen Erfolg. Zu Recht hat das Amtsgericht dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen (§ 111a StPO), weil dringende Gründe vorliegen, dass die Fahrerlaubnis dem Angeklagten letztlich durch Entscheidung im derzeit noch nicht abgeschlossenen Strafverfahren endgültig entzogen wird (§ 69 Abs. 1 u. Abs. 2 Nr. 2 StGB).

1. Nach den schlüssigen und von dem Beschwerdeführer nicht angegriffenen Feststellungen des Amtsgerichts Dresden im Urteil vom 11.02.2020 ist der Angeklagte der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 u. 2 StGB) zumindest dringend verdächtig. Er hat die Tat in der erstinstanzlichen Hauptverhandlung insoweit – nach nachvollziehbarer Überzeugung der StrafrichterIn glaubhaft – eingeräumt. Im Kern wendet sich der Angeklagte nun gegen die Prognose, dass ihm die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werde; zum derzeitigen Verfahrensstand – nachdem das Amtsgericht ihm die Fahrerlaubnis entzogen hat – entspricht dies der Annahme, dass seine Berufung zumindest in diesem Punkt Erfolg haben werde. Die Kammer teilt aber aus den folgenden Gründen die Prognose des Amtsgerichts.

a) Nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist in der Regel davon auszugehen, dass der Täter ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges ist, wenn er sich eines Vergehens d. § 316 StGB schuldig gemacht hat. Dass der Angeklagte einer fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 u. 2 StGB) schuldig ist steht zwar nicht rechtskräftig fest, ist aber – nicht nur wegen seines Geständnisses – höchstwahrscheinlich. [...] Damit ist das Regelbeispiel des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB erfüllt. Dabei spielt nach dem Wortlaut der genannten Vorschriften keine Rolle, dass der Straftatbestand des § 316 StGB auch mit anderen Fahrzeugen erfüllt werden kann, die Anwendbarkeit von § 69 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB hingegen die Benutzung eines Kraftfahrzeuges voraussetzt (vgl. Fischer, StGB, 67. Aufl., § 69 Rn. 25 m. w. N.). Bei dem vom Angeklagten zur Tatbegehung verwendeten E-Scooter handelt es sich nach der Legaldefinition des § 248b Abs. 4 StGB jedenfalls um ein Kraftfahrzeug (vgl. auch § 1 StVG).

b) Aufgrund des klaren Wortlauts der Vorschrift des § 69 StGB sieht die Kammer keinen Raum für die Annahme einer abweichenden Rechtsfolge (ebenso: LG München, Beschluss vom 29.11.2019 – 26 Qs 51/19, DAR 2020, 111 = juris Rn. 18 ff.; a. A.: AG Dortmund, Urteil vom Januar 2020 – 729 Ds 060 Js 513/19 – 349/19 –, juris Rn. 19). Es ist somit ein Regelbeispiel erfüllt.

c) Um von der Wirkung des Regelbeispiels abzuweichen zu können, müssen besondere Umstände objektiver und subjektiver Art gegeben sein, welche die Vermutung mangelnder Eignung zum Zeitpunkt der Tat widerlegen oder einen Eignungsmangel jedenfalls zum Zeitpunkt der Aburteilung ausschließen (Fischer, a. a. O., Rn. 34 m. w. N.). Derartige Besonderheiten

kann die Kammer hier nicht erkennen. Insbesondere liegen sie nicht schon darin, dass der Straftatbestand des § 316 Abs. 1 u. 2 StGB hier „nur“ mit einem E-Scooter begangen wurde. Zwar mag von einem solchen Gefährd eine geringere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen als z. B. von einem Pkw, während sich der Verlust der Fahrerlaubnis lediglich auf die zukünftige Verwendung von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen (§ 2 StVG), also insbesondere Pkw, auswirkt. Dies ändert an der Rechtslage aber nichts. Der Gesetzgeber lässt dem Gericht hier weder einen Spielraum noch existieren für E-Scooter an diesem Punkt Sonderregelungen. Auch wenn unter Verkehrsteilnehmern derzeit noch nicht allgemein bekannt sein sollte, dass E-Scooter als Kraftfahrzeuge im Sinne des Strafgesetzbuchs anzusehen sind, bleibt es bei dieser Rechtslage. Insbesondere ist für einen Verbotirrtum (§ 17 StGB) im Bereich der Rechtsfolgen kein Raum. Im Übrigen hat der Angeklagte auch eingeräumt, dass ihm die Kraftfahrzeugeigenschaft des E-Scooters bekannt war. Nur am Rande sei erwähnt, dass es nach Ansicht der Kammer zur Fahrtauglichkeit im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB auch gehört, dass man sich als Inhaber einer Fahrerlaubnis über die für E-Scooter geltenden Regelungen erkundigt, bevor man diese verwendet. Dies war dem Angeklagten hier vor der Tat durchaus möglich und zumutbar (s. z. B. <https://www.autobild.de/artikel/e-scooter-fuehrerschein-regeln-15106399.html> vom 28.06.2019). Auch das Unternehmen, bei dem der Angeklagte den Scooter gemietet hatte, weist, insbesondere auf seiner Website, auf die Rechtslage hin (z. B. aktuell: <https://www.li.me/de/how-to-lime>).

d) Auch wenn es nicht darauf ankommt, weist die Kammer zusätzlich darauf hin, dass die Besonderheiten des vorliegenden Falles jedenfalls nicht ausschließlich gegen eine Fahruntauglichkeit des Angeklagten sprechen. Dass zur Tatzeit nur wenig Verkehr herrschte und der Angeklagte keine alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zeigte, kann Zufall gewesen sein. Dass er – wider besseres Wissen – die falsche Straßenseite befuhr, könnte erfahrungsgemäß als Fehleinschätzung der Gefährlichkeit dieser Situation durchaus auch eine typische Folge seiner Alkoholisierung gewesen sein. Dies spricht für eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass der Angeklagte auch versucht sein könnte, ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug, insbesondere Pkws, in vergleichbar unverantwortlicher Weise im Straßenverkehr zu führen. Schließlich ist zu bedenken, dass die gemessene Blutalkoholkonzentration über eine Stunde nach der Tat gemessen wurde, sodass von einer höheren Alkoholisierung zur Tatzeit auszugehen ist. Vor diesem Hintergrund könnten die im Urteil beschriebene Überraschung des Angeklagten hierüber und das Fehlen von Ausfallerscheinungen während der Tat für eine Alkoholgewöhnung des Angeklagten sprechen. Die an dieser Stelle verharmlosende Einlassung des Angeklagten, er habe nur eine kurze Strecke bis zur nächsten Bushaltestelle mit dem E-Scooter zurücklegen wollen, hat die Strafrichterin im Übrigen überzeugend widerlegt.

2. Die Verwendung des E-Scooter als Besonderheit des vorliegenden Falles kann im Ergebnis also nicht bei der Frage, ob dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig und endgültig zu entziehen ist, ausschlaggebende Berücksichtigung finden. Im Rahmen der Strafzumessung ist dies anders. Die Strafrichterin hat dies in ihrem Urteil vom 22.01.2020 richtigerweise auch ausdrücklich herausgestellt. [...]

32. *) Besteht die naheliegende Möglichkeit der Einholung eines Sachverständigengutachtens (hier: im Hinblick auf die Auswirkungen von freiverkäuflichem Hanföl auf die Blutwerte) und einer späteren Auseinandersetzung damit, ist die Beordnung eines Pflichtverteidigers gemäß § 140 Abs. 2 StPO erforderlich.

Landgericht Magdeburg,

Beschluss vom 13. Dezember 2019 – 28 Qs 39/19 –

Zum Sachverhalt:

Mit seiner Beschwerde begehrt der Betroffene die Aufhebung des Beschlusses des Amtsgerichts Halberstadt, durch den die Beordnung seines bisherigen Wahlverteidigers Rechtsanwalt S als Pflichtverteidiger abgelehnt worden war.

Aus den Akten ergibt sich folgender Verfahrensablauf:

Am 7. Februar 2009 erließ die Zentrale Bußgeldstelle im Technischen Polizeiamt gegen den Betroffenen wegen des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Einwirkung berauschender Mittel einen Bußgeldbescheid über 500,- €. Gleichzeitig wurde gegen ihn ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Gegen diesen Bescheid legte der Betroffene mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 20. Februar 2019 Einspruch ein. [...]

Auf den Einspruch des Betroffenen hin fand am 7. Juni 2019 eine Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht statt, zu der neben dem Betroffenen und seinem Verteidiger auch der geladene Zeugen PK S erschien, jedoch nach Einlassung des Betroffenen über seinen Verteidiger unvernommen entlassen wurde. Das Gericht setzte die Hauptverhandlung aufgrund der Einlassung des Betroffenen, er habe lediglich THC-Tropfen eingenommen, die frei verkäuflich seien und auch in kleinsten Mengen erhöhte THC-Werte im Blut hervorrufen könnten, ohne jedoch berauschende Wirkungen zu entfalten, zwecks Einholung eines Sachverständigengutachtens aus. Im Anschluss an diese Hauptverhandlung wandte sich der bereits unvernommen entlassene Zeuge PK S außerhalb der Hauptverhandlung an den entscheidenden Richter, um ihm mitzuteilen, dass entgegen der soeben abgegebenen Einlassung des Betroffenen, er gegenüber dem Polizeibeamten angegeben habe, gelegentlich ein „Tütchen“ zu konsumieren.

Dem Betroffenen und seinem Verteidiger wurde hierüber ein entsprechender richterlicher Vermerk und ein seitens des Zeugen S zu den Akten gereich-

tes Gedächtnisprotokoll weitergeleitet. Diesbezüglich wurden seitens des Verteidigers für den Betroffenen weitere Anträge gestellt, u.a. die Einholung eines Glaubhaftigkeitsgutachtens bezüglich der Bekundungen des Zeugen S sowie Anträge auf Vernehmung der ebenfalls bei der Kontrolle anwesenden Polizeibeamten, die insoweit bestätigen sollen, dass die Behauptung des Zeugen S, der Betroffene habe ihm unmittelbar nach der Blutprobe mitgeteilt, regelmäßig am Wochenende von Samstag auf Sonntag eine Tüte zu rauchen, frei erfunden sei.

Nachdem das Gericht von der Einholung eines Sachverständigengutachtens im Hinblick auf die Auswirkungen von freiverkäuflichem Hanföl auf die Blutwerte Abstand genommen hatte und auch eine vom Verteidiger beantragte Terminverlegung abgelehnt hatte, wurde zunächst über das Ablehnungsgesuch gegen den entscheidenden Richter sowie die Ablehnung der Terminverlegung für einen auf den 13. Dezember anberaumten Termin entschieden. Diesbezüglich liegt auch eine Entscheidung über die Beschwerde gegen die Terminverschiebung ablehnenden Beschluss durch das Landgericht Magdeburg vom 9. Dezember 2019 vor.

Die Staatsanwaltschaft hat im Rahmen ihrer Stellungnahmen zu dem Befangenheitsantrag, den eingelegten Beschwerden und zu den gestellten Anträgen u. a. ausgeführt, dass sie zwar ein Glaubwürdigkeitsgutachten hinsichtlich des Zeugen PK S, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Vernehmung der benannten weiteren Zeugen, nicht für erforderlich erachte. Im Übrigen ist sie der Einholung eines Gutachtens zur Feststellung, ob frei verkäufliches Hanföl zu erhöhten THC-Werten im Blut ohne entsprechende berauschende Wirkung führen kann, nicht entgegengetreten.

Die gegen den Beschluss, durch den die Beordnung als Pflichtverteidiger abgelehnt wurde, eingelegte Beschwerde begründet der Betroffene im Wesentlichen damit, dass der Umstand, dass das Gericht bislang von der ursprünglich vorgesehenen Einholung eines Gutachtens zu den Auswirkungen der Einnahme von Hanföl auf die Blutwerte im Hinblick auf die Zeugenvernehmungen abgesehen habe, es nicht rechtfertige, die Beordnung eines Pflichtverteidigers abzulehnen, da das Verfahren in seiner Gesamtschau betrachtet werden müsse und keine künstliche Aufspaltung vorgenommen werden dürfe. Insofern sei zu berücksichtigen, dass hier die Einholung eines Gutachtens im Raum stehe, die eine Beordnung eines Pflichtverteidigers erforderlich machen würde.

A u s d e n G r ü n d e n :

II. Die zulässige Beschwerde ist begründet. Nach der gem. § 46 Abs. 1 OWiG sinngemäß anwendbaren Vorschrift des § 140 StPO kommt eine Beordnung vorliegend in Betracht, wenn wegen der Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage die Mitwirkung eines Verteidigers geboten erscheint. Eine Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage ist vorliegend deshalb zu erwägen, weil die Auseinandersetzung mit einem Sach-

verständigenutachten zumindestens zu erwarten ist, auch wenn das Gericht zunächst von der Einholung eines diesbezüglichen Sachverständigenutachtens abgesehen hat. Bereits der bisherige Verfahrensablauf zeigt, dass für das Bestreiten des Betroffenen, er habe dem Polizeibeamten PK S gegenüber gesagt, gelegentlich „ein Tütchen zu rauchen“, u. a. seine protokollierte Angabe im Rahmen der Blutentnahme spricht. Dort wurde ein vorheriger Konsum generell verneint. Ob und inwieweit dann seine Einlassung, er habe lediglich Hanföl konsumiert, das keine berauschenden Wirkungen erzeuge, zutrifft, bedarf dann einer umfassenden Würdigung ggf. auch unter Hinzuziehung des Sachverständigen im Hinblick auf die Frage, ob die Blutwerte auf den Konsum von Hanföl hindeuten können. Angesichts der naheliegenden Möglichkeit der Einholung eines Sachverständigenutachtens und einer späteren Auseinandersetzung damit, war bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Beordnung eines Pflichtverteidigers gem. § 140 Abs. 2 StPO erforderlich.

33. 1. Eine Sperre nach § 69a StGB kann 10 Monate nach der Tat und etwa 5 Monate nach dem Urteil aufgrund einer durchgeführten psychologischen Maßnahme (38 Gruppenstunden und vier Einzelgespräche) aufgehoben werden, wenn hierdurch Grund zu der Annahme besteht, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist.

2. Ob trotz hoher Tatzeitblutalkoholkonzentrationen eine sofortige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis möglich ist, ist Sache der für das Wiedererteilungsverfahren zuständigen Verwaltungsbehörde.

Amtsgericht Dortmund,

Beschluss vom 16. April 2020

– 729 Cs - 261 Js 1037/19 - 262/19 –

A u s d e n G r ü n d e n :

Das Amtsgericht hat den Angeklagten am 08.11.2019 (Rechtskraft: 16.11.2019) wegen einer Gefährdung des Straßenverkehrs durch Trunkenheit und einer Trunkenheit im Straßenverkehr in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Gesamtgeldstrafe von 75 Tagessätzen zu je 30 € verurteilt. Die Begehung der Taten fand in der Nacht vom 15. auf den 16.06.2019 statt. Bei der ersten Tat wies der Angeklagte eine Blutalkoholkonzentration von 1,96 Promille und bei der zweiten Tat eine Blutalkoholkonzentration von 1,53 Promille auf.

Der Angeklagte hat im Nachgang der Verurteilung bei der Diplom-Psychologin H. in D. eine intensive psychologische Maßnahme durchgeführt. Diese Maßnahme lief seit dem 14.11.2019. Dabei hat der Angeklagte 38 Gruppenstunden und vier Einzelgespräche absolviert. Hierüber hat der Angeklagte eine entsprechende Bescheinigung unter dem 13.03.2020 vorgelegt.

Die Voraussetzungen der Sperrfrist-Aufhebung nach § 69a Abs. 7 StGB liegen dementsprechend vor. Es ergibt sich nämlich etwa 10 Monate nach der Tat und etwa 5 Monate nach dem Urteil aufgrund der durchgeführten psychologischen Maßnahmen Grund zu der Annahme, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Ob trotz der hohen Blutalkoholkonzentrationen eine sofortige Wiedererteilung der Fahrerlaubnis möglich ist, wird Sache der für das Wiedererteilungsverfahren zuständigen Verwaltungsbehörde sein.

34. *) 1. E-Scooter sind Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (Elektrokleinfahrzeuge) und folglich ein Kraftfahrzeug.

2. Eine relative geringe Fahrstrecke mit dem E-Scooter zu morgendlicher Zeit mit wenig Verkehr genügt nicht, um die Regelvermutung für eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 69 II Nr. 2 StGB zu widerlegen, insbesondere, wenn die BAK zum Tatzeitpunkt 1,12 Promille betrug.

Amtsgericht Dresden,
Urteil vom 11. Februar 2020
– 219 Cs 634 Js 55394/19 –

Aus den Gründen:

I. Der ledige und kinderlose Angeklagte wurde am pp. geboren. Seit 2015 studiert er an der Technischen Universität in Dresden im Bereich für regenerative Energiesysteme und befindet sich derzeit im neunten Semester. Er wohnt daher auch in Dresden in einer Studentenwohngemeinschaft. Er bezieht kein Stipendium und keine Studienbeihilfen, sondern monatlich nur das Bundeskindergeld, gegenwärtig in Höhe von 204,00 Euro, und Taschengeld in Höhe von etwa 230,00 Euro von seinen Eltern. Die Wohnkosten für die Studentenwohngemeinschaft in Dresden tragen ebenfalls seine Eltern.

Der Angeklagte ist weder strafrechtlich noch sonst verkehrsrechtlich bislang in Erscheinung getreten.

Seit 30.10.2014 ist der Angeklagte im Besitz der Fahrerlaubnis für die Führerscheinklassen AM (zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder sowie vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge), B (Kraftfahrzeuge mit bis zu 3500 kg zulässiger Gesamtmasse) und L (u. a. Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h).

Mit Beschluss vom 16.12.2019 wurde dem Angeklagten in diesem Verfahren die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen. Daraufhin erfolgte die Sicherstellung seines Führerscheines am 17.12.2019 durch die Polizei.

II. Am 28.09.2019, gegen 4.25 Uhr, fuhr der Angeklagte mit dem E-Scooter Lime, pp., auf der N. Straße in D., obwohl er infolge vorangegangenen Alkoholkonsums fahruntüchtig war. Der Angeklagte fuhr dabei

auf dem Radweg, entgegengesetzt seiner Fahrtrichtung.

Eine bei dem Angeklagten am 28.09.2019 um 5.35 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,12 Promille.

Seine Fahruntüchtigkeit hätte der Angeklagte bei kritischer Selbstprüfung erkennen können und müssen.

Der Angeklagte hat sich damit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

III. Die Feststellungen zur Person des Angeklagten in Abschnitt I. beruhen auf seinen insoweit glaubhaften Einlassungen zu seinen persönlichen Verhältnissen, an deren Richtigkeit zu zweifeln, für das Gericht kein Anlass bestand. Darüber hinaus wurden in der Hauptverhandlung der Auszug aus dem Bundeszentralregister zur Person des Angeklagten vom 21.11.2019 und der aus dem Fahreignungsregister vom 08.01.2020 verlesen.

Die Feststellungen zur Sache in Abschnitt II. beruhen auf den vom Grundsatz her glaubhaften Einlassungen des Angeklagten, den glaubhaften Darlegungen der Zeugin POM pp. sowie den in der Hauptverhandlung verlesenen Schriftstücken, hier dem Protokoll und Antrag auf Feststellung von Alkohol im Blut mit dem ärztlichen Untersuchungsbericht, beides vom 28.09.2019, sowie dem Befundbericht über die Untersuchung auf Ethanolkonzentration des Institutes für Rechtsmedizin an der Medizinischen Fakultät der Technischen Universität D. vom 02.10.2019.

Der Angeklagte führte dabei glaubhaft aus, dass er in der Nacht vom 27. zum 28.09.2019 (von einem Freitag zu einem Sonnabend) unterwegs und zu Besuch gewesen sei bei Freunden, wo er auch Alkohol getrunken habe, ohne sich aber aufgrund des Zeitablaufes noch an Art und Menge des von ihm getrunkenen Alkohols erinnern zu können. Auf dem Weg nach Hause sei er zunächst mit einem ihm bekannten Kommilitonen von der Haltestelle Z.Weg gelaufen bis etwa zum N. P. Im Bereich der dortigen Haltestelle hätten E-Scooter gestanden. Warum er sich entschieden habe, von da an einen E-Scooter zu nutzen, könne er gar nicht mehr sagen. Er habe sich durchaus für fahruntüchtig gehalten. Er habe mittels seines Mobiltelefons bzw. Smartphones per App ohne Probleme die Nutzung des E-Scooters angemeldet und sei dann auf dem Radweg seitlich des Gehweges in seiner gewollten Richtung, aber entgegengesetzt der Verkehrsrichtung, losgefahren, aber nicht gerade weit, vielleicht etwa 100 Meter, da er durch eine Polizeistreife einer allgemeinen Verkehrskontrolle unterzogen worden sei. Dies sei von seinem Verhalten her ohne Probleme verlaufen. Seinen Führerschein habe er jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht bei sich gehabt, habe aber gewusst, dass das Fahren mit einem E-Scooter unter Alkohol genauso behandelt werde wie das Fahren beispielsweise eines Pkw. Für ihn, den Angeklagten, sei dies eine große Dummheit gewesen. Er habe auch nur vorgehabt, mit dem E-Scooter bis zur nächsten Haltestelle zu gelangen, um dann von dort ev. mit dem Bus nach Hause (zu pp.) zu gelangen.

Die Zeugin POM pp. führte glaubhaft aus, dass sie am Morgen des 28.09.2019 eigentlich kurz vor der Beendigung ihres Dienstes mit ihrem Kollegen, dem PHM pp., und daher auf der Rückfahrt zu ihrer Dienststelle, dem Polizeirevier D. S. auf der N. Straße in D., gewesen sei, als ihr in ihrem Dienstfahrzeug auf der N. Straße in Höhe von Hausnummer 14 der Angeklagte sicher mit beiden Beinen auf dem Trittbrett eines E-Scooters stehend auf dem Radweg der N. Straße entgegen gefahren – und damit entgegengesetzt der Fahrtrichtung – gekommen sei. Weit und breit sei kein weiterer Verkehr mehr zu verzeichnen gewesen, sodass sie sich mit ihrem Kollegen entschlossen hätte, den E-Scooter-Fahrer, den Angeklagten, der ohne weitere Auffälligkeiten mit dem E-Scooter gefahren und dann auch zum Stehen gekommen sei, einer allgemeinen Verkehrskontrolle zu unterziehen. Bemerkbar sei beim Angeklagten Alkoholgeruch in der Atemluft gewesen, sodass mit dem im Dienstfahrzeug mitgeführten Messgerät ein Atemalkoholtest beim Angeklagten durchgeführt worden, womit dieser auch einverstanden gewesen sei. Dieser Test habe einen Wert von 0,54 mg/l ergeben. Da damit für sie klar gewesen sei, dass hiermit zumindest der Verdacht auf eine begangene Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 1 StVG vorgelegen habe, sei der Angeklagte zunächst insoweit belehrt und mit auf die Polizeidienststelle verbracht worden zur Durchführung eines erneuten Atemalkoholtestes mit einem geeichten Messgerät, um damit einen verwertbaren Wert zu haben für ein Ordnungswidrigkeitsverfahren. Dieser Wert habe dann bei 0,56 mg/l, sodass nunmehr der Verdacht einer Trunkenheit im Verkehr bestanden hätte. Auch insoweit sei der Angeklagte belehrt worden und mit der hierfür notwendigen Durchführung einer Blutentnahme durch einen Arzt, der dann in die Polizeidienststelle gekommen sei, sei er ebenfalls wieder einverstanden gewesen. Der Angeklagte, so die Zeugin pp. glaubhaft weiter, sei während der gesamten Maßnahmen völlig unauffällig, in keiner Weise irgendwie alkoholisch beeinträchtigt, dabei auch durchweg zugänglich und freundlich-kooperativ gewesen. Die Angaben im Protokoll und Antrag zur Feststellung von Alkohol im Blut zur Aufnahme von Alkohol in den letzten vierundzwanzig Stunden vor dem Vorfall, wo sie drei Flaschen Bier ab 28.09.2019, 0.01 Uhr, notiert habe, seien die eigenen ihr gegenüber gemachten Angaben des Angeklagten gewesen. Dabei sei ihr schon klar gewesen, dass der Konsum von allgemein drei Flaschen Bier mit den Werten der beiden Atemalkoholtests nicht in Übereinklang zu bringen gewesen sei.

Die Zeugin POM pp. wirkte in ihren Aussagen glaubhaft, ohne eine erkennbare Be- und Entlastungstendenz und mit einem guten Erinnerungsvermögen. Ihre Ausführungen stimmen zudem auch überein mit den Einlassungen des Angeklagten und den bisherigen Ermittlungen in Form des Sachstandsberichtes ihres Kollegen, des Polizeibeamten PHM pp. vom 28.09.2019.

Die geständigen Einlassungen des Angeklagten waren jedoch für das Gericht nicht geeignet, sein Ver-

halten zu rechtfertigen oder zu entschuldigen. Aufgrund des verlesenen Protokolls des die Blutprobe entnehmenden Arztes, die einen Wert von 1,12 Promille ergab, stand der Angeklagte äußerlich nicht merkbar unter Alkoholeinfluss. Die vier Grundübungen hatte er sicher absolviert. Lediglich der Drehnystagmus von 13 Sekunden kann als Indiz für eine alkoholische Beeinträchtigung angesehen werden, da ein solcher ohne alkoholische Beeinträchtigung im Allgemeinen deutlich kürzer, mit einer Dauer von ca. 3–5 Sekunden, ausfällt.

Gleichwohl hätte der Angeklagte angesichts der Menge des genossenen Alkohols merken können, dass er nicht mehr mit einem Kraftfahrzeug fahren durfte. Dazu sind auch Elektrokleinstfahrzeuge, also Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb wie ein E-Scooter zu zählen.

IV. Damit hat sich der Angeklagte der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr, strafbar gemäß § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB, schuldig gemacht.

V. Bei der Strafzumessung war vom Strafrahmen des § 316 Abs. 1 StGB, der Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vorsieht, auszugehen.

Im Rahmen der konkreten Strafzumessung war zugunsten des in geordneten Verhältnissen lebenden Angeklagten zu berücksichtigen, dass er sich im Wesentlichen glaubhaft geständig eingelassen und bisher auch noch nie strafrechtlich oder sonst verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten ist, auch wenn er erst seit etwa fünf Jahren, zurückgerechnet vom Tatzeitpunkt, im Besitz einer Fahrerlaubnis war. Der Angeklagte war mit einem gemieteten E-Scooter zu einer sehr morgendlichen Zeit in der Dresdner Südvorstadt unterwegs, wo so gut wie kein Verkehr herrschte, mit Ausnahme des ihm auf der Straße entgegenkommenden Polizeidienstfahrzeuges. Dennoch bestand ausgehend vom Verhalten des Angeklagten keine Gefahren- oder Gefährdungssituation, weder tatsächlich noch abstrakt. Der Angeklagte bewältigte mit dem E-Scooter eher eine Strecke von geringer Distanz, aber nach Auffassung des Gerichts deutlich mehr als nur 100 Meter, wie von ihm erklärt, da die Entfernung zwischen N. Platz und seiner Feststellung durch die Polizei dann auf der N. Straße in Höhe von Hausnummer 14 deutlich größer ist mit mindestens 500 bis 700 Meter. Dass der Angeklagte mit dem E-Scooter auf dem Radweg entgegengesetzt der Fahrtrichtung unterwegs gewesen ist, würde das Gericht nicht seiner Alkoholisierung zuschreiben wollen, sondern einer offenbar auch bei ihm vorhanden gewesenen Bequemlichkeit und Disziplinlosigkeit, wie sie eben sehr oft in unserem ganz normalen Alltag anzutreffen ist. Allerdings das Vorbringen des Angeklagten, den E-Scooter genutzt haben zu wollen bis zu einer Haltestelle, um dann vielleicht doch auf den Bus umsteigen zu können, wirkte wenig plausibel, da die Haltestelleneinrichtungen (mindestens zwei) auf der von ihm befahrenen Fuß- und Radwegseite die Busfahrpläne enthielten entgegengesetzt seiner Fahrtrichtung. Hätte der Angeklagte mit dem E-Scooter ordnungsgemäß den Radweg in seine Fahr-

richtung befahren, wäre es unter Umständen nicht zu einer allgemeinen Verkehrskontrolle gekommen.

Gegen den Angeklagten sprach, dass er nicht geringgradig alkoholisiert war mit 1,12 Promille, auch wenn damit der Grenzwert der sogenannten absoluten Fahruntüchtigkeit nur geringfügig überschritten war. Aber für die Führung von Kraftfahrzeugen liegt der Mindestwert für die unwiderlegliche Annahme von Fahruntüchtigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille. Dies hätte der Angeklagte durchaus erkennen können und auch eine damit verbundene Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, hier in Form des ihm entgegenkommenden Polizeifahrzeuges, da er jederzeit auch vom Radweg hätte abkommen können auf die Straße, und damit bestand für das Gericht auch ein Bezug zum – möglichen – fließenden Straßenverkehr.

Der Angeklagte hat ausgeführt, dass sein Verhalten eine große Dummheit gewesen sei. Darin vermochte das Gericht auch nur bedingt eine gewisse Reue und Einsicht zu erkennen. Der Angeklagte hatte solch eine Menge Alkohol im Blut, welche einen Wert von 1,12 Promille ergab, ohne dass der Angeklagte in irgendeiner Form Dritten gegenüber alkoholisch beeinträchtigt gewirkt hat, lediglich der Zeugin POW pp gegenüber, allerdings nur durch die Wahrnehmung von Alkoholgeruch in dessen Atemluft. Der Angeklagte machte insoweit keine Angaben zu seinem Alltag als Student und seinen Gewohnheiten, wirkte aber auch nicht selbst erschrocken über diesen Promillewert und seine Wirkung auf Dritte. Das Gericht vermisste bei dem noch jungen Angeklagten den Gedanken bzw. Ansatz dahingehend, selbst etwas tun zu müssen zur Aufarbeitung dieses Trunkenheitsdeliktes im Straßenverkehr, ging aber unter Beachtung der Tatsache, dass der Angeklagte auch deutlich beeindruckt war vom vorläufigen Entzug seiner Fahrerlaubnis mit Beschluss vom 16. 12. 2019, dass es sich vorliegend offensichtlich um ein erst- und einmaliges Fehlverhalten handelt.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Umstände und aller weiteren für und gegen den Angeklagten sprechenden Strafzumessungsgesichtspunkte erkannte das Gericht auf eine Geldstrafe in Höhe von 30 Tagessätzen als tat- und schuldangemessen. Die Höhe des Tagessatzes bestimmte das Gericht auf 10,00 Euro unter Beachtung der Einkommens- und Lebenssituation des Angeklagten.

Durch sein Verhalten hat der Angeklagte gezeigt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen charakterlich ungeeignet ist. Anhaltspunkte, wonach der Regelfall des § 69 Abs. 2 Ziffer 2StGB ausnahmsweise nicht vorliegt, waren für das Gericht, auch aus den zuvor ausgeführten Gründen, nicht zu erkennen. Die Fahrerlaubnis war ihm daher zu entziehen und sein Führerschein einzuziehen. Vor Ablauf von noch vier Monaten darf dem Angeklagten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden. Dabei ist das Gericht von der Mindestsperrfrist von sechs Monaten gemäß § 69a Abs. 1 StGB ausgegangen. Bei der Bemessung der Sperrfrist war zugunsten des Angeklagten zu beachten, dass er mit einem Elektrokleinstfahrzeug mit geringer Geschwindigkeit gefahren ist und dabei eine doch

kurze Fahrtstrecke zurückgelegt hatte. Zudem war der Promillegehalt von 1,12 zwar nicht gering, aber den Wert der sogenannten absoluten Fahruntüchtigkeit nur geringgradig übersteigend. Zulasten des Angeklagten sprach, dass er trotz des genannten Promillegehaltes völlig unbeeinträchtigt gewirkt hat auf Dritte, dabei offenbar auch problemlos per App mittels seines Smartphones den E-Scooter zur Nutzung hat anmelden können, und dennoch bisher keine Veranlassung gesehen hat, obwohl Zeit gewesen wäre, etwas zu tun zur Aufarbeitung dieser Trunkenheitsfahrt.

35. Ein Fall des § 11 Abs. 7 FeV, der es der Fahrerlaubnisbehörde erlaubt, die Fahrerlaubnis ohne vorherige Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung zu entziehen, ist auch im Wege einer Gesamtschau nicht anzunehmen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber zeitnah vor der Entziehung einmal unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hat und ein Führen eines Kraftfahrzeugs unter Einfluss von Amphetamin mehr als sechs Jahre vor der behördlichen Entscheidung erfolgt ist.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 18. Februar 2020 – 16 B 1645/19 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung der Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes führt zu keinem für den Antragsgegner günstigeren Ergebnis.

Sein Vortrag erschüttert nicht die Richtigkeit der Entscheidung des Verwaltungsgerichts, dass die unter dem 23. August 2019 verfügte Aberkennung des Rechts des Antragstellers, von seiner EU-Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, rechtswidrig ist. Das Verwaltungsgericht hat dies darauf gestützt, dass die Erteilung dieser Fahrerlaubnis in Polen am 13. September 2016 als Nachweis dafür anzusehen sei, dass der Antragsteller zu diesem Zeitpunkt die Eignungsvoraussetzungen für die erteilten Fahrerlaubnisklassen besessen habe und dass der Antragsgegner nicht nachfolgend Kenntnis von neuen Umständen erlangt habe, die den Fortbestand der von der polnischen Fahrerlaubnisbehörde angenommenen Fahreignung des Antragstellers in Frage stellten. Es könne dahinstehen, ob der Antragsteller wegen missbräuchlicher Einnahme von Amphetamin im Jahre 2013 noch fahrungseignet sei, weil hierauf und auf den Verzicht auf die Fahrerlaubnis vom 18. August 2014 angesichts der Erteilung der EU-Fahrerlaubniserteilung im Jahr 2016 nicht mehr zurückgegriffen werden dürfe. Das Führen eines Kraftfahrzeugs am 2. April 2019 unter dem Einfluss von Cannabis (THC 1,2 ng/ml; THC-Carbonsäure 39 ng/ml) erlaube – mangels eines regelmäßigen Cannabiskonsums – nach der Rechtsprechung des Bundesver-

waltungsgerichts nicht unmittelbar die Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. die Aberkennung des Rechts zum Führen von Kraftfahrzeugen, sondern gebe nur Anlass, die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu prüfen.

Die Richtigkeit dieses Ergebnisses wird durch das Beschwerdevorbringen nicht in Frage gestellt. Es kann offenbleiben, ob der Antragsgegner bei der Beurteilung der Fahreignung des Antragstellers aufgrund des – nach der Ausstellung der EU-Fahrerlaubnis in Polen am 13. September 2016 erfolgten – Führens eines Kraftfahrzeugs am 2. April 2019 unter dem Einfluss von Cannabis im Rahmen einer Gesamtbeurteilung auch das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Amphetamin am 14. Juni 2013 als ein vor der Ausstellung dieser Fahrerlaubnis erfolgtes Verhalten in Ansehung der Regelungen der Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG grundsätzlich noch berücksichtigen darf.

Allein auf diesen vor der Fahrerlaubniserteilung erfolgten Vorfall kann die Aberkennung des Rechts, von der polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, – wovon auch der Antragsgegner ausgeht – wegen der nachfolgenden Erteilung der EU-Fahrerlaubnis im Jahr 2016 nicht gestützt werden.

Auch eine Gesamtschau des für den Erlass der Ordnungsverfügung vom 23. August 2019 anlassgebenden Führens eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss am 2. April 2019 mit dem Vorfall vom 14. Juni 2013 (vgl. zur Möglichkeit einer Gesamtschau EuGH, Beschluss vom 2. Dezember 2010, C-334/09, Scheffler, Rn. 71 f., 77; S. auch EuGH, Urteil vom 26. April 2012, C-419/10, Hofmann, juris, Rn. 65 ff.; OVG NRW, Beschluss vom 28. Mai 2018 – 16 B 1447/17 –; „In der ... Ordnungsverfügung ... bezieht sich der Antragsgegner ausschließlich auf Vorfälle und Erkenntnisse ...“, die durch die nachfolgende Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis gleichsam überholt sind.“; S. auch BayVGH, Beschluss vom 6. April 2009 – 11 CS 08.3394 –, juris, Rn. 16; OVG Saarland, Urteil vom 2. Dezember 2009 – 1 A 358/09 –, juris, Rn. 48 f., 62 bis 68; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 27. Januar 2015 – 12 LA 9/14 –, juris, Rn. 7), vermag die angefochtene Aberkennung ohne eine vorherige weitere Sachaufklärung in Form der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht zu rechtfertigen.

Grundsätzlich führen eine gelegentliche Einnahme von Cannabis und ein – wie vorliegend – fehlendes Trennen von Cannabiskonsum und Fahren nicht (automatisch) auf die Prognose einer mangelnden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot ist vielmehr eine Tatsache, die Bedenken gegen die Fahreignung begründet und nach § 46 Abs. 3 FeV zur Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV führt. Die durch den Verstoß gegen das Trennungsgebot aufgeworfenen Zweifel an der Fahreignung hat die Fahrerlaubnisbehörde zu klären. Damit sie über eine hinreichend abgesicherte Beurteilungsgrundlage für die Prognose verfügt, ob der Betroffene

auch künftig nicht zwischen einem möglicherweise die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen wird, bedarf es in solchen Fällen in der Regel einer medizinisch-psychologischen Begutachtung (§ 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV) (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 37 bis 40).

Zwar unterbleibt nach § 11 Abs. 7 FeV die Anordnung zur Beibringung des Gutachtens, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Von einer hinreichend abgesicherten negativen Prognose mit der Folge, dass § 11 Abs. 7 FeV zur Anwendung kommt, kann hier aber nicht ausgegangen werden. Dazu bedarf es besonderer Umstände des Einzelfalls, aus denen die Behörde die mangelnde Fahreignetheit ohne Weiteres selbst ohne besonderen psychologischen Sachverstand feststellen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 41).

Derartige Umstände sind vorliegend nicht gegeben. Sie ergeben sich namentlich nicht aus einer Gesamtschau der hier in Rede stehenden Vorfälle. Dieses zweimalige Fahren nach dem Konsum von Betäubungsmitteln erlaubt nicht ohne Weiteres eine gesicherte Feststellung der Nichteignung nach Nr. 9 der Anlage 4 zur FeV.

Angesichts der hier vergangenen Zeitspanne von mehr als sechs Jahren, die bei Erlass und Bekanntgabe der angefochtenen Ordnungsverfügung (am 24. August 2019) seit dem Führen des Kraftfahrzeugs unter Amphetaminwirkung (am 14. Juni 2013) vergangen ist, stellt diese Fahrt – auch in Gesamtbeurteilung mit der Fahrt vom 2. April 2019 – keinen besonderen Umstand des Einzelfalls dar, der nach § 11 Abs. 7 FeV hinreichend sicher (vgl. nochmals BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 40 f.), auf eine Nichteignung des Antragstellers schließen lässt. Angesichts dieses erheblichen Zeitraums führt auch die damit zusammenhängende, nicht näher spezifizierte Annahme des Antragsgegners, es liege eine schwerwiegende und nachhaltige Problematik in Bezug auf eine missbräuchliche Einnahme von Betäubungsmitteln vor, nicht zu einem Fall des § 11 Abs. 7 FeV.

Für die Frage des Bestehens von Eignungszweifeln macht es einen Unterschied, ob eine fahreignungsrelevante Zuwiderhandlung erst kurze Zeit oder aber bereits mehrere Jahre zurückliegt, selbst wenn sie nach den maßgeblichen Tilgungsvorschriften noch verwertbar ist (vgl. auch zur Berücksichtigung des Zeitablaufs bei im Ermessen stehenden Gutachtenanordnungen BVerwG, Urteil vom 17. November 2016 – 3 C 20.15 –, BVerwGE 156, 293 = juris, Rn. 36).

Ausgehend hiervon ist eine sechs Jahre zurückliegende Fahrt unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln, auch wenn es sich um Amphetamin handelt, nicht mehr hinreichend aussagekräftig, um im Wege einer Gesamtschau ohne weitere Aufklärung durch

ein medizinisch-psychologisches Gutachten die Prognose zu treffen, dass die Fahreignung fehle, weil eine schwerwiegende und nachhaltige Problematik in Bezug auf eine missbräuchliche Einnahme von Betäubungsmitteln vorliege.

36.1. Ein zweimaliges Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss erlaubt es der Fahrerlaubnisbehörde in der Regel nicht, die Fahrerlaubnis ohne vorherige Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung zu entziehen.

2. § 11 Abs. 7 FeV, der es ausnahmsweise ermöglicht, die Fahrerlaubnis ohne medizinisch-psychologischen Begutachtung zu entziehen, erfordert besondere Umstände des Einzelfalls, aus denen die Behörde die mangelnde Fahreignung des Betroffenen ohne Weiteres selbst feststellen kann. Solche Umstände ergeben sich nicht allein daraus, dass der Betroffene anderthalb bis zwei Jahre nach der Ersttat, einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sowie Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis erneut unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hat.

3. Ein nach der Ersttat eingeholtes, bei der Entscheidung über eine erneute Fahrerlaubnisentziehung fast zwei Jahre altes medizinisch-psychologisches Gutachten kann – im Rahmen der gebotenen Gesamtwürdigung aller relevanten Umstände des Einzelfalls – gegebenenfalls eine erneute medizinisch-psychologische Begutachtung erübrigen. Dies kann der Fall sein bei einem für ein Trennen von Konsum und Fahren von den Gutachtern zwingend für erforderlich erachteten Drogenverzicht, wenn keine Anhaltspunkte bestehen, dass das Gutachten wegen des Zeitablaufs oder aus anderen Gründen nicht mehr aussagekräftig und verwertbar ist.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 17. Februar 2020 – 16 B 885/19 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller führte am 13.06.2016 ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung von Cannabis. Deshalb entzog ihm der Antragsgegner die Fahrerlaubnis. Er erteilte die Fahrerlaubnis am 16.05.2017 neu, nachdem der Antragsteller ein auf den 10.05.2017 datiertes medizinisch-psychologisches Gutachten vorlegte. Danach bestehe bei dem Antragsteller eine Drogengefährdung, der er nur durch vollständige Drogenabstinenz begegnen könne, wie er erkannt habe. Der Antragsteller führte am 26.11.2018 wiederum ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis. Der Antragsgegner entzog seine Fahrerlaubnis mit Ordnungsverfügung vom 21.03.2019. Das Verwaltungsgericht lehnte den Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz ab. Die Beschwerde des Antragstellers blieb vor dem Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen erfolglos.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung des angefochtenen Beschlusses führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis. [...]

Dass die Klage des Antragstellers gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis Erfolg haben wird, ist nicht anzunehmen (s. 1.). Auch die von den Erfolgsaussichten der Klage losgelöste Interessenabwägung geht zulasten des Antragstellers aus (s. 2.).

1. Bei der gebotenen summarischen Prüfung spricht Überwiegendes gegen eine Rechtswidrigkeit der Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 21.03.2019.

Der Antragsgegner hat die Entziehung der Fahrerlaubnis darauf gestützt, dass der Antragsteller nach Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges sei, weil er gelegentlich Cannabis konsumiere und am 26.11.2018 unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt habe.

Das Verwaltungsgericht hat seine – vor Bekanntwerden der Anfang September 2019 veröffentlichten Entscheidungsgründe der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.04.2019 – 3 C 13.17, 3 C 14.17, 3 C 25.17, 3 C 2.18, 3 C 7.18, 3 C 8.18, 3 C 9.18 – ergangene – Ablehnung des Eilantrags des Antragstellers damit begründet, dass dieser am 26.11.2018 nicht erstmals im Sinne dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt, sondern dies bereits am 13.06.2016 getan habe. Es spreche Überwiegendes dafür, die in dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 10.05.2017 im Rahmen des Wiedererteilungsverfahrens aufgestellte positive Prognose als widerlegt anzusehen. Der Antragsteller habe bereits nach relativ kurzer Zeit gezeigt, dass er den Cannabiskonsum und das Führen eines Kraftfahrzeuges nicht trennen könne. Es könne angenommen werden, dass der Antragsteller nicht über eine tragfähige Motivation für eine dauerhafte Beibehaltung einer drogenabstinente Lebensführung verfüge.

Entgegen dem Beschwerdevorbringen durfte das am 13.06.2016 begangene Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Cannabis, das vor der Neuerteilung der Fahrerlaubnis vom 16.05.2017 erfolgte, bei dem Erlass der angefochtenen Ordnungsverfügung vom 21.03.2019 berücksichtigt werden. Die Neuerteilung der Fahrerlaubnis bewirkte nicht – wie der Antragsteller meint – eine Zäsur. Dass nach § 4 Abs. 3 Sätze 1 und 2 StVG (bzw. § 4 Abs. 3 Satz 3 Nr. 1 StVG) Punkte für vor der (Neu-)Erteilung einer Fahrerlaubnis rechtskräftig gewordene Entscheidungen über Zuwiderhandlungen nicht mehr berücksichtigt werden dürfen und diese Punkte gelöscht werden, bezieht sich nicht zugleich auf die den Punkten zugrunde liegenden straf- oder bußgeldrechtlichen Entscheidungen. Diese bleiben im Fahrerlaubnisregister bis zur Tilgungsreife erfasst und können in späteren, etwa auf § 3 Abs. 1 StVG gestützten Entziehungsverfahren herangezogen wer-

den (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 7. August 2014 – 11 CS 14.352 –, juris, Rn. 22; Dauer, in: Hentschel/König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 4 StVG Rn. 52 m. w. N.; zu dem entsprechenden § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG a. F. OVG NRW, Beschluss vom 29.06.2011 – 16 B 212/11 –, juris, Rn. 9 bis 13).

Auch ist die Zeitspanne von weniger als drei Jahren zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss am 13.06.2016 und dem Erlass der angefochtenen Ordnungsverfügung am 21.03.2019 nicht von einer solchen Dauer, dass dieser Gesetzesverstoß nicht mehr geeignet wäre, die Kraftfahreignung des Antragstellers noch in Zweifel zu ziehen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 – 3 C 20.15 –, BVerwGE 156, 293 = juris, Rn. 36).

Daher hat der Antragsteller, wie das Verwaltungsgericht dargelegt hat, am 26.11.2018 nicht erstmals im Sinne der neueren Rechtsprechung des BVerwG unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt, sondern (bereits) zum zweiten Mal.

Zwar erlaubt es ein zweimaliges Auffälligerwerden im Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss in der Regel nicht, ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen anzunehmen und die Fahrerlaubnis zu entziehen. Denn nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ist – als gebundene Entscheidung – die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für die Zwecke nach Absatz 1 anzuordnen, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden (sofern nicht gemäß § 11 Abs. 7 FeV die Nichteignung bereits feststeht). Dies erfasst neben der Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder die Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen auch die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis. Zeitlich nacheinander liegende Fahrten unter einer die Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis sind wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr gemäß § 24a StVG (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 12, 40; Dauer, in: Hentschel/König/ Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 14 FeV Rn. 21, 25).

Bei dem in der Vergangenheit liegenden Führen eines Kraftfahrzeugs durch einen gelegentlichen Konsumenten von Cannabis unter Einfluss dieses Betäubungsmittels kommt es für die hinsichtlich einer Entziehung der Fahrerlaubnis maßgebliche Gefahrenprognose darauf an, ob hinreichend sicher ist, dass er künftig – also etwa auch unter dem Eindruck einer Ahndung seiner Zuwiderhandlung als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG – das Trennungsgebot beachten wird. Um das beurteilen zu können, bedarf es regelmäßig besonderen psychologischen Sachverständs und einer entsprechenden fachlichen Beurteilung und damit einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 17 bis 22, 34 bis 40).

Das insoweit regelmäßig einzuholende medizinisch-psychologische Gutachten ist nur dann nach § 11 Abs. 7 FeV entbehrlich, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Dies erfordert besondere Umstände des Einzelfalls, aus denen die zuständige Behörde die mangelnde Fahreignung ohne Weiteres selbst feststellen kann. Dazu kann etwa ein mit Blick auf die Verkehrssicherheit besonders verantwortungsloser Umgang mit dem Cannabiskonsum, der die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahelegt, zählen (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 41).

Ein derartiger Umgang mit der Einnahme von Cannabis ergibt sich hier nicht aus der Höhe der in der Blutprobe des Antragstellers festgestellten Werte (1,8 ng/ml THC, 13 ng/ml THC-COOH).

Eine hinreichend abgesicherte negative Prognose i. S. d. § 11 Abs. 7 FeV folgt auch nicht allein daraus, dass der Antragsteller durch die Fahrt vom 26.11.2018 die positive Prognose in dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 10.05.2017 widerlegt hat. Dass er (entgegen der Prognose) anderthalb Jahre nach der Begutachtung und der anschließenden Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis erneut unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug geführt hat, begründet zwar erhebliche Zweifel an seiner Kraftfahreignung. Jedoch existiert ebenso wie für den Fall des einmaligen Verstoßes gegen das Trennungsgebot nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV kein Erfahrungssatz, dass derjenige, der zwei Mal das Trennungsgebot verletzt hat, dies in der Zukunft noch einmal tun wird (vgl. insoweit BVerwG, Urteil vom 11.04.2019 – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 41, zum einmaligen Verstoß gegen das Trennungsgebot).

Der Senat verkennt nicht, dass nach einem zweiten Verstoß – hier zudem nach der Entziehung der Fahrerlaubnis und anschließenden Gutachteneinholung – eher von einer Gefahr einer künftigen erneuten Wiederholung auszugehen ist. Ein entsprechender Automatismus besteht jedoch nicht. Daher begründet auch das Vorliegen einer Wiederholungstat anderthalb oder zwei Jahre nach der Erstat oder nach einer medizinisch-psychologischen Begutachtung nicht aus sich heraus eine hinreichend abgesicherte negative Prognose i. S. d. § 11 Abs. 7 FeV. Insoweit hat stets eine Gesamtwürdigung aller relevanten Umstände des Einzelfalls zu erfolgen.

Vorliegend ergibt sich aus einer derartigen Gesamtwürdigung im maßgeblichen Zeitpunkt der Zustellung der Ordnungsverfügung am 23.03.2019 die hinreichend abgesicherte Prognose, dass der Antragsteller zum Führen eines Kraftfahrzeugs nicht geeignet ist. Bei ihm besteht eine Drogengefährdung, der er nur durch eine vollständige Drogenabstinenz begegnen kann. Das ergibt sich aus dem medizinisch-psychologischen Gutachten der DEKRA vom 10.05.2017, in dem insoweit auf S. 17 ausgeführt ist: „Früher bestehende Fehleinschätzungen des Wirkungsprofils der Drogen und die mit dem Konsum verbundenen Risiken bestehen inzwischen nicht mehr. Hierzu gehört auch, dass Herr X. erkannt hat, dass bei weiter fort-

gesetztem Drogenkonsum das Risiko des Verlustes an Verhaltenskontrolle besteht, sicherlich auch hinsichtlich der Entscheidung, ein Kraftfahrzeug zu führen.“

Unter Zugrundelegung dieser fachlichen Einschätzung konnte die Fahrerlaubnisbehörde des Antragsgegners davon ausgehen, dass der Antragsteller die zum Führen eines Kraftfahrzeuges erforderliche Eignung nicht (mehr) besitzt, nachdem dieser den von den Gutachtern zwingend für erforderlich erachteten Drogenverzicht nur ca. anderthalb Jahre nach der Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis wieder aufgeben und durch seine Fahrt unter Cannabiseinfluss am 26. 11. 2018 belegt hat, dass sich auch das gutachterlicherseits aufgezeigte Risiko eines Verlustes an Verhaltenskontrolle – auch – hinsichtlich der Entscheidung, ein Kraftfahrzeug zu führen, realisiert hat.

Dem steht nicht entgegen, dass zwischen der Erstellung des [...]Gutachtens vom 10. 05. 2017 und dem nunmehr anlassgebenden Vorfall am 26. 11. 2018 etwas über anderthalb Jahre liegen und bis zu der Zustellung der Ordnungsverfügung am 23. 03. 2019 mehr als ein Jahr und zehn Monate vergingen. Es bestehen vorliegend keine Anhaltspunkte dafür, dass dieses Gutachten wegen des Zeitablaufs oder aus anderen Gründen nicht mehr aussagekräftig und damit nicht mehr verwertbar wäre.

Soweit der Antragsteller geltend macht, dass eine Cannabisabstinenz von Rechts wegen nicht generelle Voraussetzung der Fahreignung bzw. eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens ist, ist dieser Vortrag zwar zutreffend; ihm kommt aber im konkreten Fall des Antragstellers keine Relevanz zu. Mit seinem weiteren, unter dem 15. 07. 2019 erfolgten Vorbringen, es habe damals ein „besonders strenges“ Abstinenzverbot bestanden vor dem Hintergrund „früheren Regelkonsums“, wohingegen aktuell allenfalls Gelegenheitskonsum gegeben sei, stellt er die Aussagekraft des [...]Gutachtens für die genannten Zeitpunkte ebenfalls nicht durchgreifend in Frage. Denn es ist nicht ersichtlich, dass sich die Ausgangslage vor Erstellung des Gutachtens vom 10. 05. 2017 wesentlich anders dargestellt hätte als die Situation vor der Zustellung der Ordnungsverfügung. Ein bei der Gutachtenerstellung bestehender regelmäßiger (Cannabis-)Konsum ergibt sich weder aus dem medizinisch-psychologischen Gutachten noch aus dem Verwaltungsvorgang. Zudem lag dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 10. 05. 2017 ebenfalls eine vorherige Abstinenzphase zugrunde. Es ist auch nicht anzunehmen, dass bei der Zustellung der Ordnungsverfügung am 23. 03. 2019 ein Gelegenheitskonsum nur noch in einem so geringen Ausmaß vorgelegen hätte, dass im Gegensatz zu dem Gesetzesverstoß vom 26. 11. 2018 ein Überschreiten des THC-Grenzwerts von 1,0 ng/ml ausgeschlossen gewesen wäre. Entsprechendes lässt sich schon nicht dem Beschwerdevortrag entnehmen. Es ist auch nicht erkennbar, dass die in dem Gutachten vom 10. 05. 2017 beschriebene Drogengefahr in der Zeit zwischen der Cannabisfahrt am 26. 11. 2018 und der Zustellung der Ordnungsverfügung am 23. 03. 2019 (nachhaltig)

entfallen wäre. Dies ergibt sich namentlich nicht aus dem (in Kopie vorgelegten) forensisch-toxikologischen Befund vom 10. 10. 2019. Soweit danach eine sechs Zentimeter lange Haarsträhne des Antragstellers unauffällig war, spricht dies für einen Verzicht auf Cannabiskonsum (erst) seit Anfang April 2019.

Auch die von den Erfolgsaussichten der Klage losgelöste Interessenabwägung geht zulasten des Antragstellers aus. Das öffentliche Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs überwiegt sein privates Interesse an der vorläufigen Beibehaltung bzw. Nutzung seiner Fahrerlaubnis. Zwar ist mit der sofortigen Durchsetzung der Entziehungsverfügung ein erheblicher und letztlich nicht wieder gutzumachender Verlust an persönlicher Mobilität für den Antragsteller verbunden. Von der nötigen Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen kann angesichts der am 13. 06. 2016 und am 26. 11. 2018 begangenen Verstöße gegen § 24a Abs. 2 StVG und der nach dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 10. 05. 2017 nötigen stabilen Drogenabstinenz jedoch nicht ausgegangen werden. Angesichts des Risikos, das von einem (womöglich) ungeeigneten Kraftfahrzeugführer für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgeht, ist es in Abwägung der widerstreitenden Interessen nicht verantwortbar, dem Antragsteller bis zur definitiven Klärung seiner Fahreignung vorerst die weitere Verkehrsteilnahme zu erlauben. Das gilt auch dann, wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis ein Arbeitsverhältnis des Antragstellers gefährden sollte (vgl. auch OVG NRW, Beschluss vom 04. 12. 2017 – 16 B 390/17 –, juris, Rn. 29).

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

37. Die Fahrerlaubnisbehörde muss die Vorlagefrist grundsätzlich nicht so bemessen, dass der Betroffene die Möglichkeit hat, innerhalb der Frist ein Drogenabstinenzprogramm zu absolvieren, um seine Fahreignung wiederzuerlangen (siehe: BayVGH, Beschluss vom 16. 08. 2018 – 11 CS 18.1398).

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 23. Dezember 2019 – 14 L 3150/19 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 4. November 2019 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg. [...]

In formeller Hinsicht genügt die Anordnung der sofortigen Vollziehung dem in § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO normierten Begründungserfordernis. [...]

Die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 4. November 2019 erweist sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen

summarischen Prüfung auch in materieller Hinsicht als offensichtlich rechtmäßig. Die in der Hauptsache erhobene Klage wird voraussichtlich erfolglos bleiben.

Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung maßgeblich, hier also der 4. November 2019 (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2008 – 3 C 26.07 –, Rn. 16, juris; OVG NRW, Beschluss vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –, Rn. 6, juris).

Die Verfügung findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –). Nach dieser Vorschrift hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Wenn bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis Konsum und Fahren getrennt werden und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen stattfindet, kann die Fahreignung allerdings bejaht werden, Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV. Die Fahrerlaubnisbehörde darf gemäß § 11 Abs. 8 FeV jedoch von der fehlenden Kraftfahreignung ausgehen, wenn der Betroffene sich weigert, sich untersuchen zu lassen oder ein (rechtmäßig) angefordertes Gutachten nicht (rechtzeitig) beibringt.

Danach ist der Antragsgegner zu Recht davon ausgegangen, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet ist. Denn der Antragsteller ist der nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2, § 11 Abs. 6 FeV rechtmäßigen Begutachtungsaufforderung vom 29. Juli 2019 nicht nachgekommen.

Die Gutachtensanforderung erweist sich als formell und materiell rechtmäßig. Die Gutachtensanforderung genügt zunächst den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV, da sie sowohl die Rechtsgrundlagen nennt als auch die konkreten Fragestellungen enthält. Der Antragsgegner hat die Begutachtungsstelle benannt und eine Frist von 3 Monaten für die Vorlage des Gutachtens gesetzt. Ebenso wird der Antragsteller auf die Folgen der Nichtvorlage des Gutachtens hingewiesen.

Die Begutachtungsaufforderung ist auch materiell rechtmäßig ergangen. 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.

Ausweislich des rechtskräftigen Beschlusses vom 5. April 2019 im Verfahren [...], zugestellt am 12. April 2019, steht fest, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert hat und am 15. Juni 2017 den Konsum von Cannabis und das Führen eines Kraftfahrzeugs im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nicht trennen konnte. Das fehlende Trennungsvermögen ergab sich aus dem festgestellten THC-Wert von 5,1 ng/ml im Blutserum. [...]

Der Erlass der Gutachtenanordnung ist auch ohne Ermessensfehler erfolgt. Denn in der Regel ist die

Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich, wenn ein gelegentlicher Cannabiskonsum feststeht und einmalig gegen das Trennungsgebot verstoßen wurde (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, Rdnr. 51 ff.; VG Düsseldorf, Beschluss vom 8. Oktober 2019 – 6 L 2406/19 –, juris).

Nach diesen Maßstäben hat der Antragsgegner das Ermessen, ob er die medizinisch-psychologische Untersuchung anordnet, fehlerfrei betätigt, indem er das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs mit der Belastung des Antragstellers mit der Gutachtenerstellung abgewogen hat und richtigerweise zu dem Ergebnis gelangt ist, dass nur durch die Vorlage des medizinisch-psychologischen Gutachtens festgestellt werden kann, ob der Antragsteller auch zukünftig ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis führen wird.

Die Anordnung ist auch verhältnismäßig, da nach der geänderten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Fahreignetheit des Antragstellers aufgrund des gelegentlichen Cannabiskonsums und des einmaligen Verstoßes gegen das Trennungsgebot nicht feststeht (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14/17 – juris).

Danach liegen die Voraussetzungen des § 11 Abs. 7 FeV bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten nach einer einmaligen Cannabisfahrt über dem Grenzwert deshalb nicht vor, weil es keinen allgemeinen Erfahrungssatz des Inhalts gibt, dass derjenige, der einmal gegen das Trennungsgebot verstoßen hat, dies künftig erneut tun wird. Die Kammer schließt sich der insofern geänderten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an.

Die mit Verfügung vom 29. Juli 2019 gesetzte Frist von 3 Monaten ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Dabei ist die Frist nach den Umständen des Einzelfalls festzulegen. Sie muss so bemessen sein, dass dem Betroffenen unter Berücksichtigung der konkreten Umstände eine fristgerechte Vorlage des geforderten Gutachtens möglich und zumutbar ist. Dabei muss eine Gutachterstelle zur Erstellung des Gutachtens über die aktuelle Fahreignung tatsächlich in der Lage sein. Dies ist bei einer Frist von 3 Monaten in der Regel der Fall (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, Rdnr. 51 ff.).

Die Fahrerlaubnisbehörde muss die Frist entgegen der Ansicht des Antragstellers grundsätzlich nicht so bemessen, dass der Betroffene die Möglichkeit hat, innerhalb der Frist ein Drogenabstinenzprogramm zu absolvieren, um seine Fahreignung wiederzuerlangen. Denn der Sinn der Gutachtensanordnung besteht in der Klärung, ob der Betroffene gegenwärtig geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, Rdnr. 51 ff.; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 16. August 2018 – 11 CS 18.1398 – juris; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 8. September 2015 – 10 S 1667/15 – juris).

Ist er dies nicht, so ist eine Verlängerung der Frist regelmäßig aus Gründen der Effektivität der Gefahrenabwehr untunlich, da ein derartiges Vorgehen regelmäßig nicht mit dem übergeordneten Interesse des Schutzes der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern zu vereinbaren ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 6. Juli 2012 – 16 A 1928/11 –).

Es kann dahinstehen, ob hier vor Erlass der Ordnungsverfügung eine Fristverlängerung noch möglich und vertretbar gewesen wäre. Denn der Antragsteller hat nach Erhalt der Anhörung vom 11. September 2019 gegenüber dem Antragsgegner keine Belange geltend gemacht, die den Antragsgegner zu einer Fristverlängerung hätten veranlassen können, so dass er mit seiner Entziehungsverfügung am 4. November 2019 nach Aktenlage entschieden hat und zu Recht vermutet hat, dass der Antragsteller an der Überprüfung seiner Kraftfahreignung nicht mitwirkt und so einen bestehenden Eignungsmangel verbergen will. Nach den obenstehenden Grundsätzen kommt es für die gerichtliche Überprüfung allein auf diesen Zeitpunkt an, so dass der diesbezügliche Vortrag des Antragstellers im gerichtlichen Verfahren unberücksichtigt bleiben muss.

Da der Antragsteller das geforderte Gutachten nicht vorgelegt hat, hat der Antragsgegner nach § 11 Abs. 8 FeV im Ergebnis zu Recht die fehlende Kraftfahreignung des Antragstellers unterstellt und dies zum Anlass der Entziehung der Fahrerlaubnis genommen (vgl. dazu OVG NRW, Beschluss vom

22. November 2001 – 19 B 814/01 – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2002, S. 427 (428/431); Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, Rdnr. 51 ff.).

Auch die Interessenabwägung im Übrigen geht zu Lasten des Antragstellers aus. Denn in aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 50 ff., juris; BVerfG, Beschluss vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, Rn. 4, juris; OVG NRW, Beschluss vom 11. September 2012 – 16 B 944/12 –, Rn. 11, juris; OVG NRW, Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 16 B 1106/12 –, Rn. 7, juris).

Rechtliche Bedenken gegen die in der Ordnungsverfügung vom 4. November 2019 getroffenen sonstigen Entscheidungen bestehen ebenfalls nicht. [...]



6.–7. März 2020 in München

Veranstalter:

- Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin e.V. (DGRM)
- Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)
- Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)
- Deutsche Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. (DGAUM)
- Deutsche Gesellschaft für Allgemeinmedizin und Familienmedizin e.V. (DEGAM)
- Münchner Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge e.V. (MAS)
- Verband-Deutscher-Kraftfahrereignungsberater e.V. (VDK)
- Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF)
- Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V. (BNV)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial: Prof. Dr. med. MATTHIAS GRAW Tagungspräsident und Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, München.	Sup I - 5
Abstracts*): Medikamente und Drogen im Straßenverkehr	
Cannabis als Arzneimittel – vom verkehrsmedizinischen zum arztrechtlichen Problem M. GRAW , München.	Sup I - 6
Medizinisches Cannabis im Straßenverkehr J. GEILE , M. GRAW , A. MAAS , E. DOBERENTZ , B. MADEA , Bonn/München	Sup I - 6
Speichel als alternative Matrix zur Bewertung etwaiger Beeinflussungen durch zentral wirksame Medikamente J. NEUMANN , S. LIERHEIMER , M. BÖTTCHER , Dessau	Sup I - 7
Opiode – Prävalenz nicht überprüfter Medikation oder nicht entdecktem Missbrauch bei chemisch-toxikologischen Abstinenzkontrollen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik T. FRANZ , C. WIEDFELD , G. SKOPP , F. MUBHOFF , München . .	Sup I - 8
Z-Substanzen – Prävalenz nicht überprüfter Medikation oder nicht entdecktem Missbrauch bei chemisch-toxikologischen Abstinenzkontrollen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik C. WIEDFELD , T. FRANZ , G. SKOPP , F. MUBHOFF , München . .	Sup I - 8
Der CEDIA® Probenkontroll-Assay – Einsatzmöglichkeiten und Grenzen S. FRANZ , G. SKOPP , M. BÖTTCHER , F. MUBHOFF , München .	Sup I - 9
Bewegung, Vulnerabilität und Unfall	
Mobilitätseinschränkungen und Lebensqualität bei älteren Patienten mit Schwindel in der Primärversorgung – Ergebnisse der Kohortenstudie Mobile-TRA K. BÜHLER , L. SANFTENBERG , J. GENSICHEN , E. GRILL , München.	Sup I - 10

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

	Seite
Unfallbedingte Halswirbelsäulenverletzungen in zwei Todesfällen älterer Frauen – rechtsmedizinische Aspekte C. S. SCHWARZ, K. UEBBING, T. GERMEROTT, Mainz	Sup I - 10
Typische Verletzungsmuster in Abhängigkeit von der Fahrzeugart – Fokus Zweirad A. TANK, L. H. GRAß, B. HARTUNG, Düsseldorf	Sup I - 11
Datenfusion als Mittel zur Anreicherung von Unfalldatenbanken M. BÄUMLER, Dresden	Sup I - 11
Außergewöhnliche Verkehrsunfälle und deren Relevanz für das autonome Fahren – Ein aktueller Fall als Diskussionsgrundlage R. PILLER, Gebenbach	Sup I - 12
 Mobilität im Alter und Rückmeldefahrt	
Physiologische und kognitive Veränderungen bei normalen und pathologischen Alterungsprozessen und deren Effekt auf Rückmeldefahrten M. TOEPPER, P. SCHULZ, M. DRIESSEN, Bielefeld	Sup I - 12
DoBoLSiS: Eine Längsschnittstudie zur Entwicklung verkehrssicherheitsrelevanter Personenmerkmale im höheren Lebensalter M. KARTHAUS, G. RUDINGER, E. WASCHER, S. GETZMANN, Dortmund	Sup I - 13
Anwendung von digitalen Testverfahren bei älteren Kraftfahrern M. HERLE, D. BRIEBER, J. KANTOR, Mödling	Sup I - 13
Die Fahrverhaltensbeobachtung als diagnostisches Instrument im Rahmen der Beurteilung der Fahrtauglichkeit älterer Kraftfahrer. Lässt sich die Qualität der Verkehrsteilnahme mittels psychophysischer Testverfahren vorhersagen? V. BERTKE, M. TOEPPER, P. SCHULZ, T. WAGNER, Bielefeld	Sup I - 14

	Seite
Entwicklung eines Screening-Verfahrens zur Einschätzung der Fahrsicherheit bei Personen mit kognitiver Beeinträchtigung L. ZELLNER, F. HERPICH, F. BRIEBER, M. HERLE, P. ZWANGER, A. BRUNNAUER, Wasserburg am Inn	Sup I - 15
Erfassung und Rückmeldung der Fahrkompetenz von älteren Pkw-Fahrern mittels eines tabletbasierten Bewertungssystems bei einer Fahrt im Realverkehr K. SCHLEINITZ, L. RÖBGER, Dresden	Sup I - 15
Feedback im Kontext einer Rückmeldefahrt L. ZWICKER, B. SCHLAG, T. GEHLERT, Dresden	Sup I - 16
Mobilität, Leistungsfähigkeit und Alter	
Medikamente im Straßenverkehr – ein Überblick G. SKOPP, München	Sup I - 16
Verkehrsdelinquenz und Eignungsmängel bei Senioren A. VOIGT, T. WAGNER, Dresden	Sup I - 17
Unabhängigkeit und Lebensqualität – Die Bedeutung von Mobilität für hochbetagte Menschen in Senioreneinrichtungen S. AREND, München	Sup I - 17
Forensisches Brainstorming über Beleuchtung und Sehwaahrnehmung der Personen mit normaler Sehphysiologie im Straßenverkehr K. HILMI OR, Esslingen am Neckar	Sup I - 18
Altern, Gesundheit und kognitive Leistungsfähigkeit bei Helikopterpiloten im Rettungsdienst (HEMS) – Risikoabschätzungen im Rahmen der Age 60-Rule B. HERBIG, H. BAUER, München	Sup I - 19
Achtung Blaulicht – Ergebnisse einer Trainingsevaluation zur Verkehrssicherheit im Rettungsdienst M. PROHN, B. HERBIG, München	Sup I - 19

Forum für Verkehrssicherheit München

In München fand am 6. und 7. März 2020 das Forum für Verkehrssicherheit statt. Trotz der sich anbahnenden Corona-Problematik fanden rund 120 Teilnehmer den Weg in den Walther-Straub-Hörsaal am Institut für Rechtsmedizin.

Das Forum für Verkehrssicherheit steht in der Nachfolge des langjährigen VDK/DGVM-Symposiums in Recklinghausen (bis 2018) und findet zukünftig zweijährlich statt.

Ein wesentliches Ziel ist den Veranstaltern die Förderung und interdisziplinäre Vernetzung jüngerer Wissenschaftler, die sich mit verkehrssicherheitsrelevanten Themen beschäftigen. Darüber hinaus soll aber auch die spezifische Möglichkeit zu Fortbildungen und Projektvorbereitungen z. B. in Form von Workshops genutzt werden.

Der thematische Schwerpunkt lag in diesem Jahr auf dem Fokus „Verkehrssicherheit und demographischer Wandel“, wobei im Themenblock „Medikamente im Straßenverkehr“ auch das hochaktuelle Problem der Cannabisverordnung und des Medikamentenprivilegs diskutiert wurde.

Der besondere Stellenwert des Forums ist auch daran zu erkennen, dass der Veranstalterkreis im Sinne der erwünschten Interdisziplinarität entsprechend groß ist: Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin e. V. (DGRM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP), Deutsche Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e. V. (DGAUM), Deutsche Gesellschaft für Allgemeinmedizin und Familienmedizin e. V. (DEGAM), Münchner Arbeitskreis für Straßenfahrzeuge e. V. (MAS), Verband-Deutscher-Kraftfahrereignungsberater e. V. (VDK), Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF), Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e. V. (BNV) DGVM, VDK, DGRM, DGVP, DGAUM, DEGAM, MAS, BVF und BNV richteten die Veranstaltung gemeinsam aus. Unterstützt wurde das Forum für Verkehrssicherheit München von ADAC, BADS und UDV.

Wir freuen uns, dass der Blutalkohol die Möglichkeit bietet, die Abstracts in dieser Form einem breiten Publikum anbieten und damit auch den Einen oder die Andere anregen zu können, 2022 selbst nach München zu kommen.

Für die Veranstalter:

Prof. Dr. med. MATTHIAS GRAW

Tagungspräsident 2020 und Präsident der DGVM

Institut für Rechtsmedizin, München

M. GRAW

Cannabis als Arzneimittel – vom verkehrsmedizinischen zum arztrechtlichen Problem

Wer Cannabis konsumiert und unter dessen Wirkung ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, handelt zumindest ordnungswidrig (§ 24a StVG); bei entsprechenden geistigen oder körperlichen Auffälligkeiten („be-rauschende Wirkung“) kann allerdings auch der Straftatbestand einer Trunkenheitsfahrt (§ 315c, § 316 StGB) erfüllt sein.

Bezüglich THC gilt gemäß Fahrerlaubnisverordnung (FeV), dass derjenige, der regelmäßig (täglich oder ge-wohnheitsmäßig) Cannabis konsumiert, in der Regel nicht in der Lage sei, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Ausnahmen seien nur in seltenen Fällen mög-lich, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit gegeben ist, dass Konsum und Fahren getrennt werden und wenn keine Leistungsmängel vorliegen.

In § 24a Abs. 2 StVG wird ebenso wie wortgleich in Abschnitt 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraft-fahreignung (2019) ausgeführt, dass eine entsprechende Ausnahme gilt, wenn die nachgewiesene Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels her-rührt („Arzneimittelprivileg“).

Am 6. März 2017 (Bundesgesetzblatt 2017) trat das Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften in Kraft. Seither sind neben cannabisblütigen Fertigarzneimitteln oder Rezepturarzneimitteln auf Betäubungsmittelrezept auch Cannabisblüten verschreibungsfähig. Mit dieser Änderung ergeben sich nicht nur neue Aspekte in der Beurteilung der Fahrsicherheit und Fahreignung, sondern auch relevante medizinische (Evidenz) und arztrechtliche (Heilversuch, Aufklärung) Fragen. Der Off-Label-Use im Rahmen eines individu-ellen Heilversuchs und die ultima-ratio-Regel gemäß § 13 Abs. 1 S. 2 BtMG („Die Anwendung ist insbesondere dann nicht begründet, wenn der beabsichtigte Zweck auf andere Weise erreicht werden kann“) begründen die reelle Gefahr einer strafrechtlichen Verfolgung des verschreibenden Arztes.

E-Mail: matthias-graw@med.uni-muenchen.de

*Institut für Rechtsmedizin der Universität Bonn¹⁾
Institut für Rechtsmedizin der LMU München²⁾*

J. GEILE¹⁾, M. GRAW²⁾, A. MAAS¹⁾, E. DOBERENTZ¹⁾, B. MADEA¹⁾

Medizinisches Cannabis im Straßenverkehr

In Deutschland können seit dem 10. März 2017 Cannabisblüten und -zubereitungen bei Patienten mit einer schwerwiegenden Erkrankung verordnet werden. Dies hat u. a. eine zunehmende verkehrsmedizinische Rele-vanz, da einerseits ein stetiger Anstieg von Cannabis-Verordnungen verzeichnet wird und andererseits bei Can-nabispatienten im Straßenverkehr die sog. Medikamentenklausel nach § 24 StVG greift, sofern hierbei eine bestimmungsgemäße Einnahme vorausgegangen ist. Es besteht zwar eine gesetzliche Informationspflicht des Arztes gegenüber dem Patienten vor der ersten Verordnung, allerdings liegen keine Einschränkungen bei den zur Verordnung berechtigten Facharztgruppen, z. B. hinsichtlich einer verkehrsmedizinischen Qualifikation, vor.

Im Rahmen dieser retrospektiven Studie sollte daher anhand von 16 Fällen zwischen 2017 und 2019 die bestimmungsgemäße Einnahme bei Cannabispatienten im Straßenverkehr sowie die Qualität der ärztlichen Ver-ordnungen untersucht werden.

Bei den 16 Fällen handelte es sich ausschließlich um männliche Personen mit einem Durchschnittsalter von 30 Jahren, bei denen entweder medizinische Cannabisblüten, Sativex® oder Dronabinol verschrieben bzw. eine Verschreibung angegeben wurde. Die Grunderkrankungen umfassten chronische Schmerzen, ADHS, Multiple

Sklerose, Hemiplegie sowie nicht näher bezeichnete psychiatrische Grunderkrankungen. In fast der Hälfte der Fälle fehlten Angaben zur Grunderkrankung. In 7 Fällen lag keine bestimmungsgemäße Einnahme des medizinischen Cannabis vor. Bei 4 Personen konnten Betäubungsmittel oder Alkohol festgestellt werden. Eine Komedikation mit Opioiden, Methylphenidat oder Antidepressiva lag bei 4 Personen vor.

Es zeigte sich insgesamt ein deutlicher Unterschied der durchschnittlich gemessenen THC-Konzentration hinsichtlich der bestimmungsgemäßen und nicht bestimmungsgemäßen Einnahme (5,8 ng/ml vs. 14,5 ng/ml). Den Betäubungsmittelrezepten bzw. den ärztlich ausgestellten Bescheinigungen waren teilweise nur sehr vage Angaben hinsichtlich der Einnahme und in den meisten Fällen keine konkreten Anweisungen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entnehmen.

E-Mail: Julian.Geile@ukbonn.de

MVZ Labor Dessau

J. NEUMANN, S. LIERHEIMER, M. BÖTTCHER

Speichel als alternative Matrix zur Bewertung etwaiger Beeinflussungen durch zentral wirksame Medikamente

Einleitung / Fragestellung: Polypharmazie insbes. bei älteren Kraftfahrern kann auf Grund unerwünschter Arzneimittelwirkungen oder mangelnder Compliance zu einem erhöhten Unfallrisiko führen. Die Datenlage zur Prävalenz von mit zentral wirksamen Medikamenten in Zusammenhang stehenden Verkehrsauffälligkeiten ist gering und könnte durch polytoxikologische Speichelanalytik verbessert werden. Speichel (SP) ist eine leicht „vor Ort“ zu gewinnende Körperflüssigkeit und erlaubt bei Kenntnis des SP/Serum-Ratios der nachgewiesenen Medikamente eine Abschätzung der möglichen Beeinflussung des Individuums.

Methodik: Gepaarte SP- und Serumproben von Patienten mit bekannter Medikation und Dosis von insges. 10 Psychopharmaka oder 2 Analgetika aus zwei Kliniken (96 + 50 Patienten) wurden mit validierten LC-MS/MS Methoden vermessen. Für beide Studien lag ein bewilligter Ethikantrag vor. Weiterhin wurden 475 Speichelproben von 475 überwiegend suchtmedizinischen Patienten mit einer standardisierten LC/MS-Ion-Trap Methode („Toxyper“) vermessen und mit zwei Spektrenbibliotheken (Bruker und Maurer/Wissenbach/Weber, >4500 Substanzen) ausgewertet.

Ergebnisse: Die Konzentrationen der Medikamente in beiden Matrices korrelierten sehr gut ($r = 0.61$ bis 0.97), so dass die substanzspezifischen SP/Serum-Ratios bestimmt werden konnten (0.06 bis 8.12). Von den 475 mit dem Toxyper vermessenen Speichelproben waren 95 % für mindestens eine Substanz positiv. Es konnten 1339 Nachweise von insges. 143 Substanzen erbracht werden (z. B.: 14 Antidepressiva mit 163 Nachweisen).

Diskussion: Die guten Korrelationen zwischen SP- und Serumkonzentrationen zeigen wie auch andere neuere Studien, dass Rückschlüsse von der SP-Konzentration auf die Blutkonzentration möglich sind. Die Eignung von SP für ungerichtete polytoxikologische Suchanalysen konnte ebenfalls belegt werden. SP kann daher als geeignete Matrix für Prävalenzstudien von zentral wirksamen Medikamenten im Straßenverkehr berücksichtigt werden.

E-Mail: jasna.neumann@laborpraxis-dessau.de

FTC München

T. FRANZ, C. WIEDFELD, G. SKOPP, F. MUBHOFF

Opioide – Prävalenz nicht überprüfter Medikation oder nicht entdecktem Missbrauch bei chemisch-toxikologischen Abstinenzkontrollen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik

Einleitung / Fragestellung: Bekanntermaßen hat insbesondere der Missbrauch von Opioiden gerade in den USA (Opioid-Krise) zugenommen. Laut einer Studie der OECD ist in Deutschland die Anzahl der opioidbedingten Todesfälle zwar geringer, jedoch werden vergleichsweise viele Schmerzmittel verschrieben und eingenommen. Im polytoxikologischen Standard-Screening für CTU-Untersuchungen werden diese Opioide nicht erfasst. Lediglich bei einem Verdacht auf eine vorangegangene Opioid- bzw. Opiat-Aufnahme soll das Screening um die Gruppe der Opioide erweitert werden. Diese Entwicklungen führen zu der Fragestellung, ob im Rahmen polytoxikologischer Screenings Aufträge für eine Analyse auf Opioide angemessen erteilt werden oder eine relevante Dunkelziffer vorhanden ist.

Methodik: Die Analysendaten von ca. 15.000 Haarproben, welche in den Jahren 2018/19 im FTC-München im Rahmen eines polytoxikologischen Screenings zur Fahreignungsdiagnostik untersucht wurden, wurden anonymisiert auf die Anwesenheit der nicht im Standardscreening erfassten Opioide (Buprenorphin, Tilidin, Tramadol, Oxycodon und Fentanyl) retrospektiv ausgewertet. Neben der generellen Erhebung der Prävalenz soll bei den positiven Fällen anhand der Angaben aus den Anträgen auch berücksichtigt werden, ob eine Einnahme bekannt war oder vermutet wurde und ob eine zusätzliche Untersuchung überhaupt beauftragt war.

Ergebnisse: Die vorläufigen Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Prävalenzzahlen im Vergleich zur allgemeinen Positivrate mit 3,7 % schon relevant sind. Kritisch erscheint, dass nur in 17 % der positiven Fälle ein erweitertes Screening auf Opioide tatsächlich angefordert wurde. Bei den positiv gemessenen Fällen war nur in 25,7 % der Fälle eine Einnahme angegeben worden.

Diskussion: Aufträge für eine Analyse auf Opioide werden anscheinend nicht angemessen erteilt. Eine an sich verpflichtende Untersuchung zumindest bei bekannter Einnahme von Opioiden erfolgt anscheinend nicht adäquat.

E-Mail: t.franz@ftc-muenchen.de

FTC München

C. WIEDFELD, T. FRANZ, G. SKOPP, F. MUBHOFF

Z-Substanzen – Prävalenz nicht überprüfter Medikation oder nicht entdecktem Missbrauch bei chemisch-toxikologischen Abstinenzkontrollen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik

Einleitung / Fragestellung: Trotz ähnlichem Wirkspektrum sind im Gegensatz zu ausgewählten Benzodiazepinen die Z-Substanzen (Zolpidem, Zopiclon) nicht im polytoxikologischen Standardscreening zur Fahreignungsdiagnostik enthalten. Die Verkaufs- und Verschreibungszahlen an Medikamenten zeigen jedoch, dass der Absatz dieser Wirkstoffe in den letzten Jahren immens zugenommen hat und sie häufig als scheinbar nebenwirkungsärmere Alternativen zu Benzodiazepinen eingenommen werden, jedoch ein ähnlich hohes Abhängigkeitspotenzial besitzen.

Methodik: Die Analysendaten von ca. 15.000 Haarproben, welche in den Jahren 2018/19 im FTC-München im Rahmen eines polytoxikologischen Screenings zur Fahreignungsdiagnostik untersucht wurden, werden anonymisiert auf die Anwesenheit der Substanzen Zolpidem und Zopiclon retrospektiv ausgewertet. Neben der generellen Erhebung der Prävalenz soll bei den positiven Fällen anhand der Angaben aus den Anträgen auch

berücksichtigt werden, ob eine Einnahme bekannt war oder vermutet wurde, eine zusätzliche Untersuchung überhaupt beauftragt war und ob eine ehemalige Abhängigkeit von Benzodiazepinen bestand.

Ergebnisse: Die vorläufigen Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Prävalenzzahlen generell sehr gering sind (Benzodiazepine 0,1 % und Z-Substanzen 1 %), die der Z-Substanzen aber höher liegt als bei den durch das Routinescreening erfassten Benzodiazepinen. Ein um die Z-Substanzen erweiterter Untersuchungsauftrag liegt nur in den wenigstens Fällen vor, selbst wenn eine Einnahme bekannt ist, insbesondere auch dann nicht, wenn ein ehemaliger Missbrauch von Benzodiazepinen bekannt war.

Diskussion: Aufträge für eine Analyse auf Z-Substanzen werden anscheinend nicht angemessen erteilt. Eine verpflichtende Untersuchung zumindest bei bekanntem Missbrauch von Benzodiazepinen sollte überdacht werden.

E-Mail: c.wiedfeld@ftc-muenchen.de

FTC München

S. FRANZ, G. SKOPP, M. BÖTTCHER, F. MUBHOFF

Der CEDIA® Probenkontroll-Assay – Einsatzmöglichkeiten und Grenzen

Einleitung / Fragestellung: Bei Abstinenzkontrollverfahren ist die Analyse von Urinproben das Mittel der Wahl für viele Betroffene. Laut geltender Vorschrift sind Urinproben unter Sichtkontrolle abzugeben, um Manipulationen auszuschließen. Neben dem immunochemischen Nachweis relevanter Substanzgruppen wird angeboten, einen CEDIA® Probenkontroll-Assay (Sample Check) als Probenintegritätstest zu verwenden. Eine negative Beeinflussung kann vorliegen, wenn bestimmte Substanzen einer Urinprobe zugefügt wurden und daneben vorhandene Drogen ggf. auch chemisch angegriffen werden. Es stellt sich die Frage, inwieweit der Test auf relevante Störsubstanzen anspricht, aber auch, ob er ohne Manipulation zu auffälligen Befunden führen kann.

Methodik: Anhand eines Probandenkollektives wurde überprüft, inwieweit der vorgeschlagene Akzeptanzbereich (85–105 %) des Probenkontroll-Assays nicht eingehalten wird, obwohl keine Manipulation erfolgte. Zudem wurde eine Literaturrecherche zu möglichen Störsubstanzen und deren Detektionsmöglichkeiten vorgenommen.

Ergebnisse: Ca. 6 % der untersuchten Urinproben fielen aus dem Akzeptanzbereich des Sample Checks, ohne dass von einer Manipulation auszugehen war. Durch Zugabe bestimmter Substanzen kann bei immunochemischen Vortests ein falsch-negatives Ergebnis erzielt werden, z. B. Acetylsalicylsäure, Borsäure, Chrom(VI)-oxid, Glucuronidase, Peroxid und Zitronensäure. Betroffen sind Analyten wie Ethylglucuronid, Morphin und THC-COOH.

Diskussion: Der CEDIA® Probenkontroll-Assay kann als sinnvolle Ergänzung im Rahmen eines Qualitätsmanagements eingesetzt werden. Bei der Interpretation von nicht im Referenzbereich liegenden Werten ist jedoch Vorsicht zu wahren, damit kein unbegründeter Manipulationsverdacht erhoben wird. Andererseits spricht der Assay auf viele relevante Störsubstanzen nicht an, so dass eine Urinprobe in einem forensischen Setting niemals ohne Aufsicht gewonnen werden darf.

E-Mail: s.franz@ftc-muenchen.de

MobilE-Net München

K. BÜHLER, L. SANFTENBERG, J. GENSICHEN, E. GRILL

Mobilitätseinschränkungen und Lebensqualität bei älteren Patienten mit Schwindel in der Primärversorgung – Ergebnisse der Kohortenstudie Mobile-TRA

Einleitung / Fragestellung: Schwindel als häufiges Beschwerdebild älterer hausärztlicher Patienten kann eine Vielzahl an Ursachen haben. Diese vulnerable Bevölkerungsgruppe ist in ihrer Mobilität bzw. körperlichen Aktivität vermutlich stark eingeschränkt. Ziel der vorliegenden Studie ist die Identifikation von Zusammenhängen zwischen körperlicher Aktivität, erlebten Einschränkungen in Mobilität und der subjektiv eingeschätzten generischen und krankheitsspezifischen Lebensqualität bei Schwindelpatienten in der Primärversorgung.

Methodik: Es handelt sich um eine Kohortenstudie, wobei Hausarztpatienten mit Schwindelsymptomatik verschiedener Ursachen ab 65 Jahren befragt wurden. Die Zielgrößen körperliche Aktivität, Mobilität, generische und krankheitsspezifische Lebensqualität wurden mit validierten Fragebögen erhoben, die von den Patienten schriftlich beantwortet worden waren. Die Datenanalyse erfolgt mittels multipler Regression.

Ergebnisse: Derzeit liegen Daten von 160 Patienten (davon 113 weiblich) aus dem Raum München und Dresden vor. Die Datenextraktion ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen, zum Kongresstermin werden die Ergebnisse aber vorliegen.

Diskussion: Wir erwarten, dass Schwindelpatienten ein erhöhtes Risiko für eine eingeschränkte Mobilität bzw. körperliche Inaktivität haben.

Ferner erwarten wir, dass Patienten mit vermehrter Mobilität bzw. körperlicher Aktivität im Vergleich zu Patienten mit reduzierter Mobilität bzw. körperlicher Aktivität eine höhere generische und krankheitsspezifische Lebensqualität berichten.

E-Mail: katja@buehler-net.de

Institut für Rechtsmedizin Mainz

C. S. SCHWARZ, K. UEBBING, T. GERMEROTT

Unfallbedingte Halswirbelsäulenverletzungen in zwei Todesfällen älterer Frauen – rechtsmedizinische Aspekte

Einleitung: Verschiedene Faktoren, darunter die im Alter häufig vorkommende Knochendichteminderung, führen zu einer erhöhten Anfälligkeit älterer Menschen für knöcherne Verletzungen, auch bei Unfällen mit verhältnismäßig geringer Krafteinwirkung. Gleichzeitig resultieren in dieser Bevölkerungsgruppe tendenziell schwerere gesundheitliche Folgen als bei jüngeren Personen. Beides gilt auch für Verletzungen der Halswirbelsäule (HWS). Anhand zweier Sektionsfälle aus dem Institut für Rechtsmedizin Mainz werden biomechanische, klinische und forensische Aspekte von Brüchen der oberen bis mittleren HWS diskutiert.

Falldarstellungen:

Fall 1: Eine 86 Jahre alt gewordene Frau stürzte auf der Treppe, in der Folge trat Gangunsicherheit auf. Nach mehrtägiger klinischer Behandlung verstarb die Patientin infolge kardiorespiratorischer Komplikationen. Der zugrunde liegende Bruch des 5. Halswirbelkörpers wurde erst in der Obduktion festgestellt.

Fall 2: Eine 94 Jahre alt gewordene Frau saß nicht angeschnallt auf der Rückbank eines Pkw, als dieser frontal mit der rechten Seite eines zweiten Fahrzeugs kollidierte. In der Obduktion wurden neben Weichgewebsverletzungen der oberen Gesichtshälfte Brüche des 1., 3. und 4. Halswirbels festgestellt.

Diskussion: Verletzungen der Atlantoaxialregion werden unter anderem nach stumpfer Gewalteinwirkung gegen die obere Gesichtshälfte beobachtet, Brüche der mittleren HWS bei gewaltsamer Hyperextension. Kardi-

orespiratorische Komplikationen können akut oder im Verlauf auftreten, wobei auch mechanische Beeinträchtigungen der Atmung durch retropharyngeale Hämatome vorkommen. Diese können mit einer flächenhaften Verfärbung der Halshaut einhergehen, die neben der Unfallanamnese die Diagnosefindung erleichtern kann, zumal bildgebende Untersuchungen nicht immer zu eindeutigen Diagnosen führen.

E-Mail: c.schwarz@uni-mainz.de

Institut für Rechtsmedizin, Düsseldorf

A. TANK, L. H. GRAB, B. HARTUNG

Typische Verletzungsmuster in Abhängigkeit von der Fahrzeugart – Fokus Zweirad

Einleitung / Fragestellung: Typische Verletzungsmuster aufgrund von Unfällen, die bei der Nutzung bestimmter Fahrzeugarten entstehen, sind nicht zwangsläufig zu erwarten. Dennoch existieren Verletzungen, die Rückschlüsse auf das genutzte Fahrzeug zulassen (z. B. Gurtmarke, Skidaumen, etc.). Der Beitrag setzt sich mit den typischen Verletzungsmustern von Fahrradfahrern, Pedelec-fahrern und Motorradfahrern auseinander.

Methodik: Es wurde eine selektive Literaturrecherche in den einschlägigen Datenbanken durchgeführt.

Ergebnisse: Selbstverständlich unterscheiden sich die Verletzungen der Verunfallten in Abhängigkeit von Lebensalter, getragener Schutzausrüstung, Unfallgegner (Alleinunfall vs. Kollision), begleitenden Intoxikationen (z. B. Abstützreaktionen) u. v. m.

In dem Beitrag wird auch auf die Unterschiede der jeweiligen Nutzergruppen und die Unterscheidung der Verletzungen in Abhängigkeit vom Tragen eines Helms eingegangen.

Diskussion: Die Kenntnis solcher Charakteristika kann für die rechtsmedizinische Routinetätigkeit im Einzelfall von großem Nutzen sein.

E-Mail: anne.tank@med.uni-duesseldorf.de

Technische Universität Dresden, IAD

M. BÄUMLER

Datenfusion als Mittel zur Anreicherung von Unfalldatenbanken

Unfalldatenbanken zeichnen sich in der Regel durch eine ausführliche Beschreibung des Unfalls aus. Informationen über die jeweiligen Pre-Crash-Phasen beruhen hingegen oft auf Annahmen.

Es soll daher eine Methodik aufgezeigt werden, wie Informationen über die Normalfahrt, z. B. aus Verkehrsbeobachtungen, verwendet werden können, um nachträglich Informationen über die jeweiligen Pre-Crash-Phasen zu generieren.

E-Mail: maximilian.baeumler@tu-dresden.de

Büro für Unfallanalytik, Gebenbach

R. PILLER

Außergewöhnliche Verkehrsunfälle und deren Relevanz für das autonome Fahren – Ein aktueller Fall als Diskussionsgrundlage

Vom Büro für Unfallanalytik wurde im Auftrag eines Landgerichts ein Verkehrsunfall zwischen einem Pkw und einer Fußgängerin rekonstruiert.

Zwischen dem Pkw und der Fußgängerin kam es zu keiner Berührung, trotzdem wurde diese so schwer verletzt, dass sie zum Pflegefall wurde.

In dem Vortrag wird der Unfallablauf rekonstruiert und die Vermeidbarkeit des Unfalls für den Pkw-Fahrer dargestellt.

Es bedarf der Diskussion, ob ein autonom fahrendes Fahrzeug, auch derartige Situationen erkennen und den sich anbahnenden Unfall vermeiden können muss.

E-Mail: piller@buero-unfallanalytik.de

EvKB Bielefeld, Psychiatrie und Psychotherapie

M. TOEPPER, P. SCHULZ, M. DRIESSEN

Physiologische und kognitive Veränderungen bei normalen und pathologischen Alterungsprozessen und deren Effekt auf Rückmeldefahrten

Einleitung / Fragestellung: Der Anteil älterer Menschen in der Bevölkerung steigt und damit auch der Anteil älterer Kraftfahrer. Alterungsprozesse gehen mit hirnstrukturellen, hirnfunktionellen und kognitiven Veränderungen einher, die die Fahrkompetenz beeinträchtigen können, insbesondere gilt dies für ältere Menschen mit Demenz. Unklar ist, ob und wann Rückmeldefahrten helfen können, die Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer mit und ohne Demenz zu verbessern.

Methodik: Übersicht über fahrrelevante Veränderungen im Alter sowie die Ergebnisse eigener Studien im Hinblick auf den Nutzen von Feedback.

Ergebnisse: Bei gesunden älteren Kraftfahrern deutet die Studienlage insgesamt auf einen Nutzen von Feedback auf die Fahrkompetenz hin, während der Nutzen von Feedback im Falle einer Demenz aufgrund eingeschränkter Krankheitseinsicht und beeinträchtigter Selbsteinschätzung begrenzt zu sein scheint.

Diskussion: Basierend auf empirischen Erkenntnissen wird diskutiert, ob, wann und in welcher Intensität bzw. Häufigkeit Rückmeldefahrten bei älteren Kraftfahrern mit und ohne Demenz einen potentiellen Nutzen erbringen könnten.

E-Mail: max.toepper@evkb.de

Technische Universität Dortmund, Arbeitsforschung

M. KARTHAUS, G. RUDINGER, E. WASCHER, S. GETZMANN

DoBoLSiS: Eine Längsschnittstudie zur Entwicklung verkehrssicherheitsrelevanter Personenmerkmale im höheren Lebensalter

Im Laufe des Lebens verändern sich sensorische, motorische und kognitive Funktionen, die höchst relevant für das Autofahren sind. Altersbedingte Beeinträchtigungen dieser Funktionen können, ebenso wie eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes oder Veränderungen im persönlichen Umfeld, die Fahrtüchtigkeit von Personen beeinträchtigen und das Unfallrisiko erhöhen.

Querschnittstudien deuten darauf hin, dass insbesondere der Altersbereich zwischen 70 und 75 Jahren kritisch für fahrtüchtigkeitsrelevante Veränderungen ist. Welche konkreten Veränderungen sensorischer, motorischer und kognitiver Funktionen sowie anderer Personenmerkmale in diesem Zeitraum mit Veränderungen im Fahrverhalten einhergehen, lässt sich jedoch nur über eine längsschnittliche Betrachtung erfassen.

Zu diesem Zweck werden in der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) finanzierten Längsschnittstudie DoBoLSiS etwa 400 ältere Autofahrer und Autofahrerinnen im Alter von 67 bis 76 Jahren an insgesamt vier Messzeitpunkten über einen Zeitraum von 5 Jahren hinweg untersucht. Dabei kommen unter anderem Befragungen (zur Erfassung der individuellen Fahrgewohnheiten, Einstellungen, dem allgemeinen Gesundheitszustand, usw.) sowie kognitive Leistungstests, Fahrten in einem Fahrsimulator und neurophysiologische Verfahren zum Einsatz.

Die zu verschiedenen Messzeitpunkten erhobenen Daten sollen Aufschluss über den zeitlichen Verlauf verkehrssicherheitsrelevanter Personenmerkmale im höheren Lebensalter geben und mögliche Einfluss- und Risikofaktoren für eine mögliche Beeinträchtigung der Fahreignung und damit ein erhöhtes Unfallrisiko aufdecken. Diese Befunde sollen als Basis für die Entwicklung und Anwendung altersspezifischer Maßnahmen dienen, die zum Erhalt und/oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren beitragen.

E-Mail: karthaus@ifado.de

SCHUHFRIED GmbH Mödling

M. HERLE, D. BRIEBER, J. KANTOR

Anwendung von digitalen Testverfahren bei älteren Kraftfahrern

Einleitung / Fragestellung: Der demografische Wandel, führt auch zu einer zunehmenden Anzahl an mobilen Senioren. Im Folgenden werden zwei Studien vorgestellt, die die Anwendbarkeit digitaler Testverfahren bei gesunden und beeinträchtigten älteren Personen im Kontext der Fahreignung zum Thema haben.

Methodik: In Studie 1 wurden gesunde ältere Menschen über 65 Jahren mit einer umfangreichen Reihe verkehrspsychologischer und neuropsychologischer Testverfahren getestet und die Ergebnisse anhand standardisierter Fahrproben validiert. Bei Studie 2 handelt es sich um eine laufende Studie, in der gesunde ältere Menschen sowie neurologische und psychiatrische Patienten mit einem Screening zur Erfassung der Fahreignung/Fahrtüchtigkeit im klinischen Kontext getestet werden.

Ergebnisse: Die Studienergebnisse zeigen, dass digitale Testverfahren auch bei älteren Personen die Vorhersage der Fahreignung erlauben. Eine breite Palette von kognitiven Funktionen, die mit verkehrspsychologischen und neuropsychologischen Tests gemessen wurden, zeigten signifikante Korrelationen mit dem Fahrverhalten. Insgesamt gesehen war die Vorhersagevalidität von Testbatterien höher als jene von Einzeltests. Interessanterweise ergaben sich bei bestimmten neuropsychologischen Tests auch Hinweise für deren inkrementelle Validität in Kombination mit verkehrspsychologischen Tests.

Diskussion: Digitale Tests können bei gesunden und beeinträchtigten älteren Menschen das Fahrverhalten valide vorhersagen. Diese Ergebnisse untermauern die Zulässigkeit der derzeit gängigen Praxis, digitale Tests für die Feststellung der Fahreignung sowie für die Überprüfung im klinischen Kontext zu verwenden.

E-Mail: herle@schuhfried.at

DEKRA Bielefeld

V. BERTKE, M. TOEPPER, P. SCHULZ, T. WAGNER

Die Fahrverhaltensbeobachtung als diagnostisches Instrument im Rahmen der Beurteilung der Fahrtauglichkeit älterer Kraftfahrer. Lässt sich die Qualität der Verkehrsteilnahme mittels psychophysischer Testverfahren vorhersagen?

Einleitung / Fragestellung: Angesichts der Zunahme älterer Kraftfahrer und des damit verbundenen altersbedingten Abbaus von körperlichen und kognitiven Fähigkeiten besteht Handlungsbedarf zur Abschätzung der Fahrtauglichkeit von Senioren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Neben dem Einsatz psychometrischer, computergestützter Tests, stellt auch die psychologische Fahrverhaltensbeobachtung (FVB) ein Instrument zur Erfassung der (aktuellen) Qualität der Verkehrsteilnahme dar. Dabei geht es um die Überprüfung kognitiver Fähigkeiten, nicht um Verkehrsregeln.

Methodik: In der Studie wurden 90 Senioren (ab 65 Jahre, ein Teil MCI-Patienten) sowohl medizinisch, neuropsychologisch und mittels Computertest (Corporal Plus) untersucht. Der Corporal Plus beinhaltet im Gegensatz zu anderen Tests, u. a. eine Arbeitsgedächtnisaufgabe. Speziell das Arbeitsgedächtnis wird für einen großen Teil der Fahrfehler im Verkehr verantwortlich gemacht (zentrale Exekutive). Weiter wurde im Rahmen einer FVB eine nach fachlichen Gesichtspunkten ausgewählte Strecke abgefahren und die Anzahl und Qualität der Fehler erfasst.

Ergebnisse: Senioren zeigten bekannte „typische“ Fahrfehler: besonders in komplexen Verkehrssituationen wie Kreuzungen und wechselnden Verkehrsverhältnissen. Diese waren statistisch eindeutig mit bestimmten kognitiven Funktionen korreliert (u. a. Belastbarkeit, Arbeitsgedächtnis, Reaktionszeit).

Diskussion: Abgeleitet von den Ergebnissen, sollte über den verpflichtenden Einsatz von z. B. sogenannten Rückmeldefahrten oder Computertests nachgedacht werden. Die Ergebnisse könnten in eine „Ampelabstufung“ münden, welche je nach Farbe eine weitere Abklärung erforderlich machen (z. B. Facharzt, Neuropsychologe, Fahrtraining).

Ein transparentes, ökonomisches und einfaches Verfahren, basierend auf diesen Erkenntnissen, könnte sowohl für die Verkehrsbehörden eine Reduktion der Unsicherheit bedeuten, als auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

E-Mail: volkmar.bertke@dekra.com

Kbo-Inn-Salzach-Klinikum, Neuropsychologie

L. ZELLNER, F. HERPICH, F. BRIEBER, M. HERLE, P. ZWANZGER, A. BRUNNAUER

Entwicklung eines Screening-Verfahrens zur Einschätzung der Fahrsicherheit bei Personen mit kognitiver Beeinträchtigung

Einleitung / Fragestellung: Im Zuge des demographischen Wandels nimmt auch die Anzahl von Senioren im Straßenverkehr zu, die einer alters- oder krankheitsbedingten Abnahme der kognitiven Leistungsfähigkeit und damit verbundenen Einschränkungen der Fahrsicherheit unterliegen.

Methodik: In einem ersten Schritt wurde die empirische Evidenz zum Zusammenhang zwischen kognitiven Kompetenzen und dem Fahrverhalten von Patienten mit neurokognitiven Beeinträchtigungen erfasst. Zur externen Validitätsprüfung werden in einem zweiten Schritt kognitiv beeinträchtigte (MMST ≥ 18 und < 27 ; N = 40) und gesunde (MMST ≥ 27 ; N = 40) Probanden einer ausführlichen neuropsychologischen Leistungsuntersuchung mit anschließender Fahrprobe als externes Kriterium und der Erfassung klinischer sowie fahranamnestischer Daten unterzogen.

Ergebnisse: Eine a priori durchgeführte Literaturrecherche verdeutlicht die empirische Evidenz, derzufolge beeinträchtigte Fahrverhaltensweisen mit einer Einschränkung insbesondere dreier neuropsychologischer Funktionsbereiche assoziiert sind: Aufmerksamkeit ($r = \text{bis zu } .68$), exekutive Funktionen ($r = \text{bis zu } .64$) und visuell-räumliche Leistungen ($r = \text{bis zu } .49$). Als konstruktvalide erwiesen sich Untersuchungsverfahren wie der Trail-Making-Test-A/B und Linienausrichtungstest. Anhand der bisherigen Trendanalysen (N = 24) ließ sich hypothesenkonform zeigen, dass die genannten Funktionsbereiche zwischen kognitiv beeinträchtigten und gesunden Probanden im Fahrverhalten hinreichend gut differenzieren.

Schlussfolgerung: Mithilfe dieses tabletgestützten Screeningverfahrens steht ein valides und zeitökonomisches Messinstrument zur Einschätzung der Fahrsicherheit älterer Kraftfahrer in der klinischen Praxis zur Verfügung.

E-Mail: Leonhard.Zellner@kbo.de

TÜV / DEKRA arge tp 21 Dresden

K. SCHLEINITZ, L. RÖBGER

Erfassung und Rückmeldung der Fahrkompetenz von älteren Pkw-Fahrern mittels eines tabletbasierten Bewertungssystems bei einer Fahrt im Realverkehr

Einleitung / Fragestellung: Es wird immer wieder die Frage zur Fahrkompetenz von älteren Fahrern aufgeworfen. Daher werden verschiedene Maßnahmen zum einen zur Erfassung und zum anderen zum Erhalt der Fahrkompetenz diskutiert. Eine aussichtsreiche Möglichkeit ist die Fahrkompetenz-Rückmeldefahrt (BROCKMANN, 2017). Das Ziel dieser Studie bestand darin, die Fahrkompetenzen von älteren Pkw-Fahrern im Realverkehr mit einem neuen standardisierten Erhebungsinstrument zu erfassen und zurückzumelden.

Methodik: Es wurde ein tabletbasiertes Bewertungssystem (eLFE – elektronische Fahrkompetenz-Erfassung) eingesetzt, welches auf Basis des Fahraufgabenkatalogs zur Bewertung des Fahrverhaltens entwickelt wurde (STURZBECHER et al., 2014; STURZBECHER et al., 2016). Das Fahrverhalten wird mit Hilfe von 5 (situationübergreifenden) Fahrkompetenzbereichen über 8 verschiedene (situationsspezifische) Fahraufgaben bewertet. Insgesamt nahmen 188 Fahrer an einer Rückmeldefahrt unter Begleitung eines amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer (aaSoP) von TÜV und DEKRA teil, wobei die Daten von 178 (\bar{x} 71,6 Jahre, 74 % Männer) ausgewertet werden konnten.

Ergebnisse: Die meisten Fahrer wurden in einer globalen Einschätzung durch die aaSoP als sicher klassifiziert. Durch detaillierte Auswertungen entlang der Dimensionen des Bewertungssystems konnten gleichwohl

verschiedene typische Defizitbereiche identifiziert werden. Konform mit bisherigen Befunden (u. a. UHR et al., 2016) zeigten sich Schwierigkeiten in Kreuzungsbereichen, z. B. eine ungenügende Verkehrsbeobachtung und Geschwindigkeitsanpassung beim Überqueren von gleichrangigen Kreuzungen, sowie eine mangelhafte Fahrzeugpositionierung an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen. Ferner wurde ein großer Teil der Verkehrsgefährdungen durch eine ungenügende Verkehrsbeobachtung bei Fahrstreifenwechseln festgestellt.

Diskussion: Aufgrund der Ergebnisse zeigt sich eIFE als geeignetes Werkzeug zur Erfassung und zur anschließenden Rückmeldung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer. Dieser Befund wird durch die erhobenen Rückmeldungen der aaSoP zum Umgang mit eIFE unterstützt.

E-Mail: katja.schleinitz@argetp21.de

Technische Universität Dresden, Verkehrspsychologie

L. ZWICKER, B. SCHLAG, T. GEHLERT

Feedback im Kontext einer Rückmeldefahrt

Einleitung / Fragestellung: Im Zuge des demografischen Wandels wächst nicht nur der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung, sondern auch an der Gruppe der aktiven Pkw-Fahrer. Die Wirksamkeit von Trainings zum Erhalt der Fahrkompetenz wurde in anderen Studien bereits nachgewiesen, wobei diese in der Regel sehr aufwendig und damit kaum praxistauglich sind. Es stellt sich die Frage, ob sich durch ein einzelnes, lerntheoretisch fundiertes Feedback im Kontext einer Rückmeldefahrt ähnliche Effekte erzielen lassen.

Methodik: Mit 135 älteren Probanden (ab 70 Jahren) wurden je zwei reale Versuchsfahrten auf einer standardisierten Strecke durch Dresden durchgeführt. Die Probanden erhielten entweder keine Rückmeldung (Kontrollgruppe), nur eine summative Rückmeldung nach der ersten Fahrt oder zusätzlich eine formative Rückmeldung während der Fahrt. Zur standardisierten Beobachtung während der Fahrten sowie zur Rückmeldung wurde ein tabletbasiertes Tool entwickelt (ERIKA – Elektronisches Rückmeldeinstrument über die Kompetenzen Älterer), das sich speziell an den Problembereichen Älterer orientiert.

Ergebnisse: Statistische Analysen bestätigen die Wirksamkeit der Rückmeldefahrt und geben Hinweise auf mögliche Prädiktoren im Hinblick auf die Fehlerzahl und die Möglichkeiten zur Verbesserung. Außerdem legt die Befragung der Probanden und der Fahrtbegleiter eine sehr hohe Akzeptanz der Rückmeldefahrt nahe.

Diskussion: Das einmalig gegebene qualifizierte Feedback führt zu einer signifikanten Steigerung der Fahrkompetenz und stellt eine ebenso wirksame, aber weniger aufwendige Alternative zum Training dar. Dies lässt sich vor allem auf die Konzipierung des Rückmeldegesprächs zurückführen, in welchem die Probanden nicht nur objektive Hinweise erhielten, sondern vor allem auch in ihrer Selbstreflexion und Bildung von Handlungsintentionen unterstützt werden sollten.

E-Mail: lisa.zwicker@tu-dresden.de

FTC München

G. SKOPP

Medikamente im Straßenverkehr – ein Überblick

Ca. 15 bis 20 % aller zugelassenen Arzneimittel können prinzipiell die Fahrsicherheit beeinträchtigen. Man schätzt, dass jeder 4. Unfall durch erwünschte oder unerwünschte Wirkungen von Medikamenten verursacht wird, und dass bei jedem 10. Unfalltod der Fahrer unter Einwirkung eines Psychopharmakons stand. Andererseits kann die Einnahme eines Medikamentes die zuvor krankheitsbedingt eingeschränkte oder aufgehobene Fahrsicherheit wiederherstellen oder zumindest verbessern.

Bisher stehen nur wenige Erhebungen für die Einschätzung der Leistungsfähigkeit eines Fahrers bei einer Arzneimittelbehandlung zur Verfügung. Zusätzlich lässt die hohe pharmakokinetische und pharmakodynamische Variabilität oft nur eine grobe Abschätzung des tatsächlichen Risikos zu.

Nachfolgend soll die Beziehung zwischen Wirkstoff und Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der pharmakologischen Wirkungen behandelt werden. Es werden Medikamentengruppen mit potenziell verkehrsrelevanten Auswirkungen sowie Wechselwirkungen mit Alkohol vorgestellt, ergänzt durch Fallbeispiele aus der täglichen Praxis.

E-Mail: g.skopp@ftc-muenchen.de

DEKRA Dresden

A. VOIGT, T. WAGNER

Verkehrsdelinquenz und Eignungsmängel bei Senioren

Einleitung / Fragestellung: Die Kohorte der älteren Menschen nimmt in den Industrieländern zu und ist somit auch stärker im Verkehr vertreten. Es gibt eine ständige Debatte über die Fahrfähigkeit und Unfallbeteiligung älterer Fahrer, die auf eine verminderte kognitive und körperliche Leistungsfähigkeit zurückzuführen ist. Einzu-führende Maßnahmen sollten ein sicheres Verkehrsumfeld für alle und das Recht auf Mobilität und Autonomie für ältere Menschen in Einklang bringen. Das Ziel dieses von der DEKRA geförderten Forschungsprojekts war es, aus realistischen Daten Risikoindikatoren zu finden, um geeignete Sicherheitsmaßnahmen für die Zukunft zu entwickeln.

Methodik: Dazu wurden 400 archivierte Fallakten der Fahrbehörden der Stadt Dresden systematisch analysiert.

Ergebnisse: Die Ergebnisse zeigten, dass es bis auf Demenz keine individuellen Risikofaktoren wie Krankheiten oder Unfallkriterien gibt, die in der Regel die durch Experten, zumeist medizinische Sachverständige bestimmten, Eignungsvoraussetzungen vorhersagen. Das alleinige Vorliegen einer chronischen Krankheit (mit Ausnahme von Demenz), eines Wahrnehmungs- oder Kognitions mangels oder einer körperlichen Behinderung führt nicht zum Entzug des Fahrrechts. Es gibt jedoch bestimmte Kombinationen von Risikofaktoren (Alter über 80 Jahre, Multimorbidität), die als Anhaltspunkte für die Frage nach der Fahrtüchtigkeit älterer Fahrer dienen können.

Diskussion: Es ist wichtig, dass zukünftige Maßnahmen ältere Menschen fair behandeln und immer den Einzelfall im Hinblick auf Kompensationsmöglichkeiten und -chancen berücksichtigen. Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit und Autonomie älterer Fahrer könnten verkehrspsychologische Untersuchungen, qualifizierte Feedbackfahrten sowie die Weiterentwicklung und Nutzung von Fahrerassistenzsystemen sein.

E-Mail: anne.voigt@mailbox.tu-dresden.de

KWA Kuratorium Wohnen im Alter München

S. AREND

Unabhängigkeit und Lebensqualität – Die Bedeutung von Mobilität für hochbetagte Menschen in Senioreneinrichtungen

Hochbetagte Menschen – mit einem Lebensalter von über 80 Jahren – sind so mobil wie nie zuvor. Die Generali Altersstudie von 2017 „Wie ältere Menschen in Deutschland denken und leben“ hat beispielsweise ermittelt, dass im Jahre 1985 lediglich 3 % der 80 bis 85-jährigen Senioren noch selbständig Auto gefahren sind, 2015

waren es bereits 38 %. Keine Frage: Der Besitz und die Nutzung des eigenen PKW ist für viele hochbetagte Menschen ein Ausdruck von Unabhängigkeit und Autonomie. Und mehr noch: Gerade in ländlichen Regionen mit einem mancher Ort nur unzulänglichen Angebot des ÖPNV ist das eigene Auto zwingend notwendig, um in der eigenen Häuslichkeit verbleiben zu können. Ansonsten wäre der tägliche Einkauf oder der Weg zum nächsten Arzt nicht zu bewerkstelligen. Auch daran wird deutlich, dass im Zuge des demografischen Wandels nicht nur die Fragen zu unseren sozialen Sicherungssystemen in einen stärkeren Fokus rücken, sondern alle gesellschaftlichen Bereiche tiefgreifende Veränderungen erfahren. Dabei gewinnt auch das Thema Mobilität, vor allem der Straßenverkehr und die KFZ-Nutzung an Bedeutung. Dies gilt auch für die Bewohnerinnen und Bewohner von Senioreneinrichtungen, denen man allgemein, in der öffentlichen Wahrnehmung die Nutzung eines eigenen KFZ nicht mehr zutraut.

Von KWA Kuratorium Wohnen im Alter, einem gemeinnützigen Träger von Senioreneinrichtungen, wurden erstmals Daten von hochbetagten Bewohnerinnen und Bewohner der Senioreneinrichtungen erhoben, die noch ein eigenes KFZ besitzen und nutzen. Sie fühlen sich nach eigenem Bekunden mehrheitlich den Herausforderungen des Straßenverkehrs gewachsen, nennen aber auch konkrete Belastungen bei der Nutzung des Autos. Sie würden sich daher auch für spezielle Schulungsangebote, die speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind, interessieren bzw. daran teilnehmen.

E-Mail: arend-stefan@kwa.de

Esslingen am Neckar

K. HILMIR OR

Forensisches Brainstorming über Beleuchtung und Sehwarnnehmung der Personen mit normaler Sehphysiologie im Straßenverkehr

Einleitung / Fragestellung: Im Straßenverkehr hängt die Sehfunktion der Verkehrsteilnehmer (Fahrer und Fußgänger) u.a. von der Beleuchtung, die die Grundlage für die Sehfunktion bringt, ab. Die Beleuchtung wird generell und für Straßenverkehr eher von Nicht-Medizinern bestimmt. Die forensische Fragestellung über Beleuchtung im Straßenverkehr sollte die natürliche und künstliche Beleuchtung mit menschlicher Sehphysiologie kombinieren.

Methodik: Die verschiedenen physikalischen und optischen Aspekte der natürlichen und künstlichen Beleuchtung haben eine große Schwankungsbreite als z.B. Lichtstärke, Wellenlängenzusammensetzung, Lichttemperatur. Die menschliche Sehfunktion hat physiologisch eine große Schwankungsbreite in vielen beleuchtungsbedingten Situationen, die sich in Millisekunden ändern können. Die Zusammenhänge zwischen Beleuchtung und normaler Sehfunktion wird von augenärztlicher und forensischer Seite erörtert.

Ergebnisse: Die menschliche Sehfunktion ist in physiologisch normalen Personen für die natürliche Beleuchtung optimiert. Die Variablen der natürlichen Beleuchtung ändern sich über den ganzen Tag hinweg. Die künstliche Beleuchtung im Verkehr (Straßen-, Stadt- und Scheinwerferbeleuchtung) ist dagegen meistens konstant. In beiden Beleuchtungsformen kommen durch die Bewegung ununterbrochene Veränderungen vieler Faktoren und dazu noch Effekte (wie Schatten, Silhouetten) vor, die eine ständige Anpassung benötigen. In einigen Fällen kann die Sehfunktion trotz angeblich ausreichenden Beleuchtungsgegebenheiten für die Sehfunktion nicht ausreichen.

Diskussion: Die Sehfunktion kann sich im Straßenverkehr vielen neuen Situationen anpassen. Bei forensischen Fragestellungen ist es angebracht, auch bei sehphysiologisch Normalpersonen nachzuforschen, ob in jedem einzelnen Fall die Sehfunktion in den gegebenen Beleuchtungsvariablen optimal oder ausreichend ist.

E-Mail: hilmi.or@gmail.com

Ludwig-Maximilians-Universität München, Arbeitsmedizin

B. HERBIG, H. BAUER

Altern, Gesundheit und kognitive Leistungsfähigkeit bei Helikopterpiloten im Rettungsdienst (HEMS) – Risikoabschätzungen im Rahmen der Age 60-Rule

Einleitung / Fragestellung: In 2012 hat die EU die sogenannte Age 60-Rule eingeführt, nach der professionelle Piloten über 59 Jahre aufgrund des potenziell erhöhten Risikos von plötzlichen medizinisch-bedingten Ausfällen („sudden incapacitation“) nicht mehr alleine fliegen dürfen. Als Risiko für die Flugsicherheit wird auch eine mögliche sinkende Flugleistung älterer Piloten gesehen, da gut belegt ist, dass bestimmte, auch für das Fliegen relevante, kognitive Fähigkeiten mit höherem Alter abnehmen. Das vorgestellte Projekt erweitert vorhandene Studien und untersucht vor diesem Hintergrund die Beziehung zwischen Alter(n), Gesundheit, kognitiven Anforderungen und Flugleistung.

Methodik: Neben der Leistung im Flugsimulator bei alterskritischen Aufgaben werden längsschnittliche Daten der flugmedizinischen Untersuchungen der letzten 10 Jahre in einem multimethodalen Ansatz genutzt, um Veränderungen in der Pilotengesundheit und Risikofaktoren zu untersuchen. Methoden aktueller kardiovaskulärer Risikobewertung werden dabei ebenso verwendet wie Verfahren zur Ermittlung des biologischen Alters.

Ergebnisse: 160 aktive HEMS-Piloten aus 4 Ländern im Alter von 29 bis 73 Jahren nahmen teil. Unter Kontrolle von Erfahrung fand sich ein U-förmiger Zusammenhang der Pilotenleistung mit dem Alter ($R^2 = .10$, $\beta = .16$) – jüngere und ältere Piloten zeigten bessere Leistungen als mittelalte Piloten ohne gleichzeitig eine höhere Beanspruchung aufzuweisen. Dieser potenzielle „healthy worker effect“ spiegelte sich in einem kurvilinearen Zusammenhang zwischen physiologischer Dysregulation und Alter – jüngere und ältere Piloten zeigten eine geringere Dysregulation als mittelalte Piloten (Gesamtmodell $R^2 = .20$, $p = .03$).

Diskussion: Die Ergebnisse werden im Hinblick darauf diskutiert, ob ältere Piloten potenziell die Flugsicherheit in HEMS beeinträchtigen. Vor dem Hintergrund, dass auch andere Hochrisiko-Berufe von vergleichbaren Anforderungen und Risiken betroffen sind, wird diskutiert, ob allgemeine Regulierungen wie die Age 60-Rule zukünftig sinnvoll sind oder welche individualisierten Maßnahmen stattdessen genutzt werden könnten.

E-Mail: britta.herbig@med.lmu.de

Ludwig-Maximilians-Universität München, INM / Arbeitsmedizin

M. PROHN, B. HERBIG

Achtung Blaulicht – Ergebnisse einer Trainingsevaluation zur Verkehrssicherheit im Rettungsdienst

Einleitung / Fragestellung: Sondersignalfahrten haben ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko und sind mit besonderen Anforderungen verbunden. Daher soll untersucht werden, wie gut sich ein speziell für Einsatzfahrer entwickeltes simulatorbasiertes Training auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

Methodik: Es wurde eine langfristige, ganzheitliche Evaluation eines simulatorbasierten Trainings auf den Ebenen Reaktion (Trainingsevaluation), Lernen (Wissenstest und Einstellungsfragebögen), Verhalten (Fahrprofile realer Einsatzfahrten) und Resultate (erlebte Belastung und Beanspruchung) durchgeführt. Alle Versuchspersonen wurden in drei Versuchsgruppen eingeteilt, von denen eine als Warte-Kontrollgruppe diente und eine weitere zur Kontrolle von Testeffekten genutzt wurde.

Ergebnisse: 147 Rettungsdienstmitarbeiter (33.7 ± 9.5 Jahre, 22.4 % weiblich) konnten zu mindestens zwei Testzeitpunkten gemessen werden. Es wurden 1468 Rettungsdienstschichten gemessen. Das Training wird im Schnitt mit „Gut“ (Note 1.8) bewertet. Trainingsteilnehmer haben im Vergleich zu Nicht-Teilnehmern einen signifikanten Wissenszuwachs. Die Risikowahrnehmung bei Normalfahrten wird als einzige Einstellungsvariable positiv durch das Training beeinflusst. In den Fahrprofilen zeigten sich Verringerungen der mittleren und maximalen Geschwindigkeiten als einzige Veränderung des Verhaltens. In der Resultateebene wurden keine belastba-

ren Effekte gefunden. Allerdings zeigte sich, dass sich die Dauer der Einsatzfahrten insgesamt trotz verringerter Geschwindigkeit nicht verlängerte.

Diskussion: Das Training wirkte sich nur in wenigen verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten positiv aus, hatte allerdings auch keinerlei negative Folgen. Die gefundenen Ergebnisse waren replizierbar und nachhaltig. Hervorzuheben ist die positive Entwicklung in einem der wichtigsten Verhaltensaspekte, der Geschwindigkeit, die als größter Einflussfaktor auf die Verkehrssicherheit gilt.

E-Mail: maria.prohn@med.uni-muenchen.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:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

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

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift *Blutalkohol* sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift *Blutalkohol*.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal *Blutalkohol* can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 4 · Juli 2020 · Jahrgang 2020

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., BADS**
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. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neiße-Bemünde)

GW ISSN 0006-5250

INHALTSVERZEICHNIS

A. Szewczyk, C. Hof, A. Müller, D. Kocyigit, H. Jungen, N. Aboutara, S. Iwersen-Bergmann, H. Andresen-Streichert Vorkommen und Bedeutung von Pregabalin bei Verkehrsdelikten in Deutschland	197
B. König, F. Hoffmann Kursleiteraudits – ein Instrument im Rahmen des Qualitätsmanagements von § 70 FeV-Kursen	204
Aus der Forschung Wissenschaftlicher Alkoholselbsterfahrungsversuch in der richterlichen Fortbildung (Püschel/Graw/Zwenger/Kollra/Brieler)	211
Zur Information New report on the progress made reducing road deaths in Europe since 2010	215
Finnish study finds different profiles among drink and drug drivers	217
Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern	218
Erste gesicherte Unfallzahlen zu E-Scootern im öffentlichen Straßenverkehr	220
Rechtsprechung 38. Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 14. Mai 2020 – Belehrung und Unterrichtung im Strafverfahren –	221
39. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 27. April 2020 – Kein Absehen von Regelfahrverbot wegen mit Priesteramt verbundener Sakralpflichten –	227
40. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 27. März 2020 – Voraussetzungen für die Unterbringung nach § 64 StGB –	228
41. Oberlandesgericht Dresden, Beschluss vom 7. April 2020 – Berücksichtigung generalpräventiver Aspekte bei Verurteilung wegen Trunkenheitsfahrt mit tödlichen Folgen –	230
42. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 31. März 2020 – Fernwirkung unverwertbarer Angaben des Betroffenen in Bezug auf das Ergebnis der Blutprobe –	231
43. Landgericht Leipzig, Beschluss vom 6. April 2020 – Übermüdung als ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Mangel i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB –	232
44. Landgericht Hechingen, Beschluss vom 22. Juni 2020 – Formerfordernis für Beschwerde und relative Fahrsicherheit i. S. d. § 316 StGB –	234
45. Amtsgericht Mühlhausen, Urteil vom 22. Mai 2020 – Absehen vom Regelfahrverbot wegen Verstoß gegen § 24a I StVG –	235

46. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 18. Mai 2020	
– Entziehungsverfügung nach § 11 Abs. 8 FeV/Frist für Gutachtenvorlage/nachträgliche Tilgung –	238
47. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Beschluss vom 13. Mai 2020	
– Erfolgreiche Anfechtung eines gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde erklärten Verzichts auf die Fahrerlaubnis –	239
48. Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 22. April 2020	
– MPU-Anordnung nach einmaliger Trunkenheitsfahrt mit BAK < 1,6 Promille –	241
49. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 1. April 2020	
– Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 3 S. 1 StVG bei anhängigem Ordnungswidrigkeitenverfahren –	243
50. Verwaltungsgericht Lüneburg, Beschluss vom 18. Mai 2020	
– Darlegungserfordernisse für Behauptung der unbewussten Aufnahme von Betäubungsmittel –	243
51. Verwaltungsgericht Cottbus, Beschluss vom 11. Mai 2020	
– Voraussetzungen für MPU-Anordnung gemäß § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 6, 7 FeV –	246

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf¹⁾
Institut für Rechtsmedizin, Uniklinik Köln²⁾

ANNE SZEW CZYK¹⁾, CHRISTINA HOF²⁾, ALEXANDER MÜLLER¹⁾, DIDEM KOCYIGIT¹⁾, HILKE JUNGEN¹⁾,
NADINE ABOUTARA¹⁾, STEFANIE IW ERS EN-BERGMANN¹⁾, HILKE ANDRESEN-STREICHERT¹⁾, ²⁾

Vorkommen und Bedeutung von Pregabalin bei Verkehrsdelikten in Deutschland

Eine Prävalenzstudie

The occurrence and relevance of Pregabalin in traffic offences

A prevalence study

I. Einleitung

Der Arzneistoff Pregabalin (Handelsname Lyrica[®]) gehört zu der Gruppe der Antikonvulsiva und ist neben dem Einsatz als Antiepileptikum auch zur Behandlung neuropathischer Schmerzen und generalisierter Angststörungen zugelassen [3].

Durch die Bindung an präsynaptische Kalzium-Kanäle wird die Freisetzung der Neurotransmitter Glutamat, Noradrenalin und Substanz P reduziert und damit die neuronale Erregbarkeit gesenkt [5].

Je nach Dosierung wirkt Pregabalin antikonvulsiv, schmerzlindernd sowie angstlösend bzw. beruhigend. Sehr häufig bis häufig werden unerwünschte Arzneimittelwirkungen wie Benommenheit, verschwommenes Sehen, Desorientierung, Trunkenheitsgefühl, aber auch Euphorie beschrieben [3].

Aufgrund dessen wurde dem Wirkstoff schon früh nach Markteinführung 2004 ein Abhängigkeitspotential zugeschrieben. Auch der Fachinformation wurde ein Nachtrag über einen möglichen Missbrauch zugefügt. So heißt es, dass vor allem bei Patienten mit einem Drogenmissbrauch in der Vorgeschichte bei der Verordnung von Pregabalin Vorsicht geboten ist und diese Patienten überwacht werden sollten [3]. Konsumenten begründen die Einnahme von Pregabalin, vor allem von Mengen weit über der max. Tagesdosis von 600 mg, mit einer Wirkverstärkung anderer Drogen, mit der Linderung von Opioid-Entzugssymptomen, aber auch mit der direkten psychotropen Wirkung des Pregabalins [3, 4].

Pregabalin wird trotz hoher Serumkonzentrationen (therapeutischer Bereich: 2–5 mg/L) [1] aufgrund seines eher sauren Charakters und seiner starken Hydrophilie beim „General Unknown Screening“ auf basische Substanzen nicht erfasst.

Die durchgeführte Studie soll Aufschluss über die Prävalenz von Pregabalin im Untersuchungsgut (Proben, welche in polizeilichem Auftrag im Rahmen von Verkehrsdelikten entnommen wurden), sowie dessen Relevanz hinsichtlich eines Einflusses auf die Fahr-sicherheit geben und somit die Entscheidung darüber, ob eine Erfassung in der Routineanalytik zukünftig zwingend notwendig ist, erleichtern.

II. Material und Methoden

Blutproben von Verkehrsdelikten im Zeitraum Januar 2016 bis Oktober 2017 aus den Einzugsgebieten Hamburg, Köln und Aachen wurden retrospektiv untersucht.

Mit dem MassTox® TDM Series A Kit von Chromsystems (Gräfelfing, Deutschland) wurden je 20 µl der Serumproben nach einer einfachen Proteinfällung und anschließender 1 zu 10 Verdünnung mittels LCMS/MS in einem Gradientenlauf über vier Minuten quantitativ gemessen. Die Analysen erfolgten über eine UPLC (ACQUITY System) gekoppelt mit einem Tandem-Massenspektrometer XEVO-TQ von Waters (Milford, MA, USA).

Bei positivem Nachweis von Pregabalin erfolgte eine Auswertung der ärztlichen Untersuchungsergebnisse und der Polizeiprotokolle („Torkelbögen“) hinsichtlich möglicher Angaben zur Medikation sowie zu festgestellten Ausfallerscheinungen.

Die bereits vorliegenden chemisch-toxikologischen Untersuchungsergebnisse hinsichtlich illegaler Drogen, Alkohol und bestimmter zentral wirksamer Medikamente wurden bei den positiven Pregabalin-Fällen in die Gesamtbeurteilung einbezogen.

III. Ergebnisse

Insgesamt wurden 704 Fälle in die Untersuchung eingeschlossen. Hierbei wurden elf von 261 der Kölner Fälle positiv auf Pregabalin getestet, acht von 213 Aachener Fällen und vier von 230 Hamburger Fällen (Tab. 1). Aus der Untersuchung ergibt sich eine Gesamtprävalenz von 3,3 % (Abb. 1).

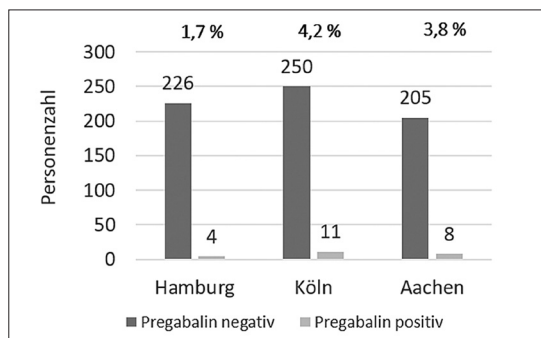


Abb. 1: Anzahl positiver Fälle/Prävalenz.

Es gaben acht aller Pregabalin-positiven Personen gegenüber den blutentnehmenden Ärzten eine Pregabalin-Einnahme an, 65 % machten keine Angabe.

In fünf Fällen lagen die Serumkonzentrationen über 5 mg/L (22 %) und somit oberhalb des therapeutischen Bereiches (2–5 mg/L), in jeweils neun Fällen lagen die Konzentrationen im therapeutischen bzw. im untertherapeutischen Bereich (Abb. 2).

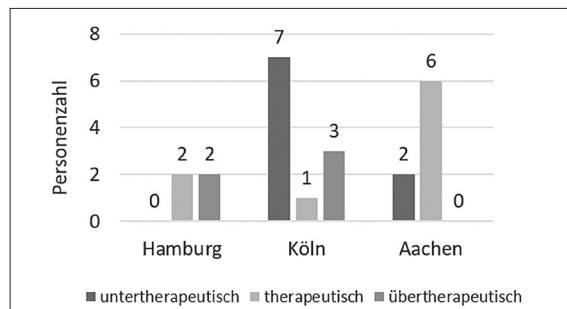


Abb. 2: Einstufung der Serumkonzentration.

Bei der Auswertung der positiven Fälle im Hinblick auf einen multiplen Substanzgebrauch wurde in 87 % der Fälle die Einnahme mindestens einer weiteren Substanz nachgewiesen (Abb. 3).

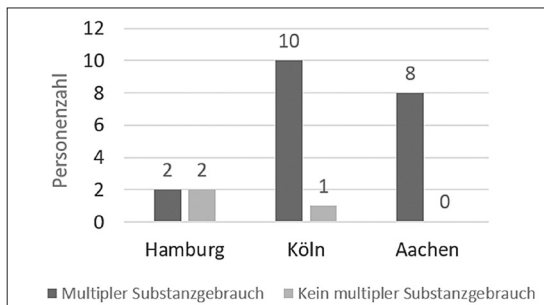


Abb. 3: Multipler Substanzgebrauch.

In 13 Fällen wurden Benzodiazepine zusätzlich eingenommen, gefolgt von Psychopharmaka und Alkohol (Abb. 4).

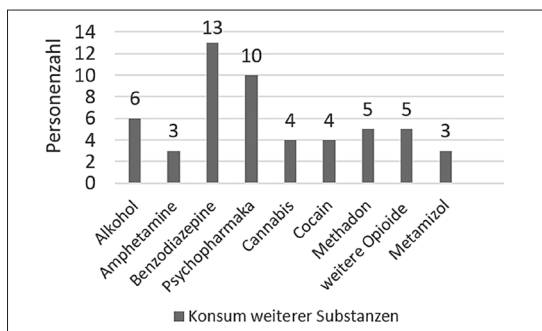


Abb. 4: Zusätzlich nachgewiesene Substanzen.

Die Altersspanne betrug 27 bis 73 Jahre, 14 von 23 der Pregabalin-positiven Personen (61 %) waren im Alter von 30 bis 49 Jahren (Abb. 5).

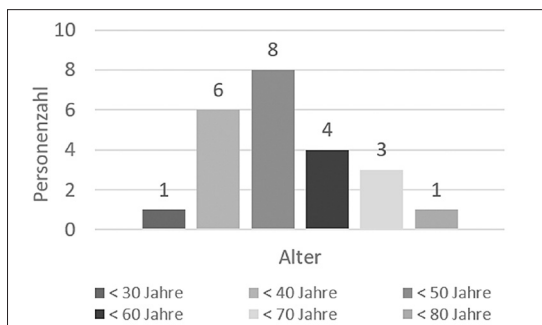


Abb. 5: Alter der Pregabalin-positiven Personen.

Einzugs- gebiet	Fall-Nr.	Alter in Jahren	Körperliche Auffällig- keiten	Angabe einer Pregabalin- Einnahme	Pregabalin- Serumkonzentration*	Weitere Substanz- einnahme
Köln	F1	27	ja	nein	0,12 mg/L	< Amphetamin, Psychopharmaka
	F2	48	ja	nein	0,23 mg/L	< Alkohol, Methadon, Benzodiazepine
	F3	42	ja	nein	0,58 mg/L	< Methadon, Cocain, Heroin, Benzodiazepine
	F4	39	nein	ja	0,69 mg/L	< Alkohol, Amphetamin, Psychopharmaka
	F5	54	ja	ja	0,77 mg/L	< Alkohol, Cocain, Psychopharmaka, Benzodiazepine, Metamizol
	F6	64	nein	ja	1,65 mg/L	< /
	F7	44	ja	nein	1,84 mg/L	< Opioide
	F8	38	ja	nein	3,56 mg/L	= Zolpidem, Paracetamol
	F9	48	ja	nein	9,25 mg/L	> Alkohol, Methadon, Benzodiazepine
	F10	36	ja	nein	13,3 mg/L	> THC, Psychopharmaka, Methadon, Cocain, Opioide, Benzodiazepine
	F11	35	ja	nein	13,6 mg/L	> THC, Methadon, Cocain, Benzodiazepine
Hamburg	F12	38	nein	nein	3,10 mg/L	= THC, Benzodiazepine
	F13	65	ja	nein	4,10 mg/L	= / („Blutverdünner“, Insulin)
	F14	73	nein	ja	6,20 mg/L	> /
	F15	50	nein	ja	8,70 mg/L	> Psychopharmaka
	F16	47	nein	nein	ca. 0,029 mg/L	< Psychopharmaka
Aachen	F17	47	nein	nein	0,39 mg/L	< Psychopharmaka, Benzodiazepine
	F18	50	ja	nein	2,06 mg/L	= THC, Psychopharmaka, Benzodiazepine
	F19	53	k.A.	k.A.	2,30 mg/L	= Alkohol, Benzodiazepine
	F20	65	ja	nein	2,30 mg/L	= Alkohol, Psychopharmaka, Opioide
	F21	43	ja.	ja	2,71 mg/L	= Amphetamin, Benzodiazepine, Opioide, Metamizol
	F22	34	nein	ja	2,80 mg/L	= Diphenhydramin
	F23	42	ja	ja	3,26 mg/L	= Psychopharmaka, Metamizol

Tab. 1: * = therapeutischer Bereich; < untertherapeutischer Bereich; > übertherapeutischer Bereich;
LOQ (Limit of Quantification): 0,1 mg/L; k.A. = keine Angabe.

IV. Diskussion

Insgesamt stellte sich die Prävalenz von Pregabalin in den drei eingeschlossenen Regionen Deutschlands mit 3,3 % als eher gering dar und zeigte keine gravierenden Unterschiede zwischen den Regionen.

Obwohl sich nur in vier Fällen des Hamburger Untersuchungsgutes Pregabalin nachweisen ließ, wurden in zwei Fällen Pregabalin-Serumkonzentrationen von mehr als 5 mg/L gemessen (F14 und F15, siehe Tab. 1). Da aber beide Personen keine körperlichen Auffälligkeiten aufwiesen und auch eine Pregabalin-Einnahme angegeben wurde, lässt das eher auf eine ärztlich verordnete Einnahme einer höheren Dosis schließen.

Dagegen wurden bei Person F13 trotz einer therapeutischen Pregabalin-Serumkonzentration physisch-psychische Auffälligkeiten wie Gleichgewichtsprobleme, unsicherer Gang sowie glasige Augen bei der ärztlichen Untersuchung festgestellt. Es wurden hier keine weiteren Substanzen nachgewiesen. Der Proband hatte die Einnahme von „Blutverdünner“ und „Insulin“ angegeben, was auf das Vorliegen einer diabetischen Grunderkrankung hinweist, in deren Folge häufig neuropathische Schmerzen auftreten, eine Indikation für Pregabalin.

Laut ärztlicher Beurteilung war Person F13 aufgrund körperlicher Auffälligkeiten und Medikamenteneinfluss deutlich merkbar beeinträchtigt und somit nicht fahrfähig. Die festgestellten Ausfallerscheinungen dürften allerdings nicht alleine ursächlich auf eine Pregabalin-Aufnahme zurückzuführen sein.

In allen acht positiven Fällen aus dem Aachener Raum wurden therapeutische oder untertherapeutische Pregabalin-Konzentrationen gemessen. In zwei Fällen fand sich eine weitere Substanz (F16 und F22) und in sechs Fällen mindestens zwei weitere Substanzen (F17–F21 und F23), wobei sich meist Benzodiazepine und Psychopharmaka zusätzlich nachweisen ließen (Tab. 1). Illegale Substanzen konnten nur bei Person F18 (THC) und Person F21 (Amphetamin) nachgewiesen werden.

Im Kölner Kollektiv wurden mit elf Fällen die meisten Pregabalin-Positiven ermittelt.

Obwohl in sieben Fällen nur untertherapeutische Serumkonzentrationen gemessen wurden, ließen sich in fünf Fällen (F1 bis F5) mindestens zwei weitere Substanzen nachweisen. Die Personen F3 und F5 nahmen unter anderem Cocain als illegale Substanz auf, die Personen F1 und F4 Amphetamin (Tab. 1). Des Weiteren wurden bei der ärztlichen Untersuchung in den Fällen F1, F2, F5 und F7 ein schleppender Gang und ein verlangsamtes Verhalten mit Verdacht des Einflusses von Medikamenten bzw. Drogen festgestellt. Bei Person F3 waren eine verwaschene Sprache und verengte Pupillen auffällig.

Die drei Fälle mit den höchsten Pregabalin-Serumkonzentrationen (>9 mg/L) gehören ebenfalls dem Kölner Kollektiv an (F9, F10 und F11). Hier ist besonders auffällig, dass auch jeweils mindestens drei weitere Substanzen konsumiert wurden. In allen drei Fällen ließen sich unter anderem Methadon und Benzodiazepine, in zwei Fällen zusätzlich Cocain nachweisen. Der Verdacht einer missbräuchlichen Pregabalin-Einnahme liegt daher nahe. Diese Personen zeigen ein kritisches Konsumverhalten.

Hinsichtlich des Alters der Personen mit einer Pregabalin-Aufnahme war auffällig, dass bis auf eine Person alle über 30 Jahre alt waren und die Spanne bis ins höhere Lebensalter reicht (27–73 Jahre). Das Screening auf Pregabalin sollte demnach nicht auf eine bestimmte Altersgruppe beschränkt werden. Bei drei der vier über 60-Jährigen lag ein Monokonsum vor, bei den unter 60-Jährigen wurde neben Pregabalin mindestens eine weitere Substanz nachgewiesen.

Im Jahr 2012 wurde in Finnland eine vergleichbare Studie durchgeführt [2]. Auch hier wurden Blutproben von überprüften Verkehrsteilnehmern gezielt auf Pregabalin untersucht. Es wurde eine Prävalenz von 5,3 % ermittelt. Besonders auffällig war, dass in nahezu 50 % der positiven Fälle übertherapeutische Serumkonzentrationen nachgewiesen wurden. Aber auch hier zeigte sich – vergleichbar mit den Ergebnissen unserer Studie –, dass in diesen Fällen meist ein multipler Substanzgebrauch vorlag. In der finnischen Studie wurden im Durchschnitt neben der Aufnahme von Pregabalin vier weitere Substanzen aufgenommen, wobei sich Benzodiazepine als häufigste Co-Substanzen nachweisen ließen. Im Gegensatz zu unseren Ergebnissen waren die Pregabalin-positiven Personen jüngeren Alters, zwischen 20 und 40 Jahren [2].

V. Fazit

Insgesamt ist die absolute Zahl der Fälle, in denen Pregabalin im wirksamen Bereich nachgewiesen werden konnte, gering (13/704), so dass ein zusätzlicher personeller und finanzieller Aufwand für eine standardmäßige Analyse auf Pregabalin derzeit für die in der Studie eingeschlossenen Einzugsgebiete Deutschlands nicht zwingend erforderlich scheint. Auch die Bewertung der Fälle hinsichtlich einer bestimmungsgemäßen oder missbräuchlichen Pregabalin-Einnahme konnte nur eingeschränkt erfolgen, da in den meisten Fällen Angaben über eine mögliche ärztliche Verschreibung fehlen. Eine Beurteilung, ob Pregabalin alleine zu einer Fahrunsicherheit führt, ist anhand dieser Daten nicht möglich, da der multiple Substanzgebrauch in den meisten positiven Fällen das Zustandsbild beeinflusst.

Zusammenfassung

In dieser Studie wurden das Vorkommen und die Bedeutung des Antikonvulsivums Pregabalin bei Verkehrsdelikten untersucht. Für die Einzugsgebiete Hamburg, Köln und Aachen wurde für den Untersuchungszeitraum eine Gesamt-Prävalenz von 3,3 % ermittelt. Eine Beurteilung des konkreten Einflusses von Pregabalin auf die Fahrtüchtigkeit bei diesen Fällen ist abschließend nicht sicher möglich, da in fast allen positiven Fällen (20/23) mindestens eine weitere Substanz nachgewiesen wurde. Dennoch lässt sich aus den Ergebnissen ableiten, dass bei Verkehrsdelikten eine standardmäßige Analyse von Pregabalin in den untersuchten Einzugsgebieten nicht zwingend notwendig ist, da Pregabalin in keinem der hier untersuchten Fälle alleine als ausschlaggebend für eine verminderte Fahrsicherheit angesehen wurde.

Schlüsselwörter

Pregabalin – Fahrsicherheit – Verkehrsdelikte – multipler Substanzgebrauch – LCMS/MS

Summary

The aim of the study was to determine the occurrence and relevance of Pregabalin – an anticonvulsant drug – in traffic offences. A total prevalence of 3.3 % was detected in the areas of Hamburg, Köln and Aachen. Judged by the identification of at least one additional substance in most of the cases (20/23), the specific influence of Pregabalin on the safety of driving cannot be certainly evaluated in these cases. Still the results show, that a standard analysis of Pregabalin in cases of traffic offences is not necessary in the examined areas, as in none of the cases Pregabalin was viewed as the sole decisive factor for the reduced driving safety.

Keywords

Pregabalin – driving safety – traffic offences – use of multiple substances – LCMS/MS

Literatur

- [1] Hiemke C., Raumann P., Bergemann N. et al; AGNP Consensus Guidelines for Therapeutic Drug Monitoring in Psychiatric 2011; 44: 195–235
- [2] Kriikku P., Wilhelm L., Rinatalo J. et al; Pregabalin serum levels in apprehended drivers; Forensic Science International Volume 243, Oct. 2014, pages 112–116
- [3] Pfizer Pharma GmbH: Fachinformation „Pregabalin® Hartkapseln“ Stand: Mai 2019
- [4] Schnellgrove B.; Missbrauch und Abhängigkeit von Pregabalin (Lyrica®) unter Konsumenten illegaler Drogen; 2015 Seite 25–26
- [5] www.gelbe-liste.de/wirkstoffe/Pregabalin_48440

Danksagung

Wir bedanken uns für die finanzielle Unterstützung dieser Studie durch den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.).

Anmerkungen

Die Daten des Hamburger Kollektivs wurden im Rahmen einer Bachelorarbeit mit dem Titel „Prävalenz missbräuchlicher Verwendung von Pregabalin im Straßenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, sowie Etablierung einer routinetauglichen Analytik“ veröffentlicht. Die Ergebnisse der Gesamtstudie wurden beim 14. Gemeinsamen Symposium der DGVP und DGVM 2018 in Saarbrücken als Poster vorgestellt. Ein Extrakt des Posters wurde in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit (Volume 65; 2.2019) veröffentlicht (<https://trid.trb.org/view/1606503>).

Anschrift für die Verfasser

Anne Szewczyk
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
E-Mail: a.szewczyk@uke.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

Kursleiteraudits – ein Instrument im Rahmen des Qualitätsmanagements von § 70 FeV-Kursen

Maintaining high quality in § 70 FeV courses: Auditing the instructor

1. § 70 FeV-Kurse

Kurse nach § 70 FeV sind ein seit Jahrzehnten etablierter und erfolgreicher Bestandteil der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung nach vorangegangenen Verstößen im Straßenverkehr. Besonders in den Bereichen Alkohol- und Drogenverstöße haben die Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung viel Gutes für die Reduktion der Rückfallwahrscheinlichkeit und damit die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit getan (BRIELER & KALWITZKI 2016). Die Rückfallquoten 3 Jahre nach Kursteilnahme fallen vergleichbar niedrig aus wie diejenigen mit einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach positivem Gutachtenergebnis. Um diese positiven Effekte mit gleichbleibend hoher Qualität sicherzustellen, unterliegen die Kurse nach § 70 FeV u. a. verbindlichen Voraussetzungen für die Anerkennung der Kursträger und der Kursprogramme durch die Länder sowie der regelmäßigen Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

Neben der korrekten Einhaltung des vorgegebenen formalen Rahmens ist die Ausgestaltung der Kursinhalte wesentlich, die in der Hand des jeweiligen Kursleiters liegt. Da Kurse nach § 70 FeV von nur einem Kursleiter durchgeführt werden, ist neben einer zuverlässigen Dokumentation die regelmäßige Durchführung von Kursleiteraudits eine Möglichkeit, den korrekten Kursablauf zu überwachen und zu überprüfen.

2. Anerkennung und Begutachtung

§ 70 FeV-Kurse wurden erstmals in der Fahrerlaubnis-Verordnung ab dem 01.01.1999 gesetzlich verankert. Im Rahmen der damit eingeführten Akkreditierung der Träger als Zertifizierstellen wurden durch die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der BASt, fachlich beraten durch einen Fachausschusses, Richtlinien für den Begutachtungsprozess erarbeitet. Seitens der Akkreditierungsstelle wurde auf der 9. Sitzung des Fachausschusses im Jahr 2002 unter Hinweis auf die zugrunde liegende Norm ISO 17011, in der „ausdrücklich die Inaugenscheinnahme (witness) von Produktionsvorgängen oder Dienstleistungen durch Vertreter einer Akkreditierungsstelle vorgesehen“ ist, festgestellt, dass „es der Akkreditierungsstelle vorbehalten bleiben muss, innerhalb des Akkreditierungszeitraums von fünf Jahren auch an Kurssitzungen teilzunehmen“ (BASt 2002a, 5).

In Folge der dadurch ausgelösten fachlichen Stellungnahmen, die auf die kritischen Aspekte und sogar negativen Effekte für die Kurswirksamkeit hinwiesen, und intensiver Diskussionen, wurde auf der 21. Sitzung des Fachausschusses im Jahr 2008 vor dem Hintergrund der Auffassung des Deutschen Akkreditierungsrat (DAR) mitgeteilt, dass aus den Normen „eine Teilnahme am Kernprozess ‚Durchführung von Kursen‘ nicht abgeleitet werden kann. Da bei Teilnahme der Akkreditierungsstelle an den Kurssitzungen eine Störung des

psychologischen Prozesses nicht ausgeschlossen sei, regte der DAR an, die fachgerechte Durchführung von Kursen anhand der vom Träger durchgeführten Aufzeichnungen zu überprüfen. Auch in anderen Akkreditierungsbereichen sei bei der Gefahr von Störungen (z. B. in Laboren, bei Fertigungsprozessen) eine unmittelbare Beobachtung durch Begutachter der jeweiligen Akkreditierungsstelle nicht möglich. Die Überprüfung der Kompetenz erfolge in diesen Fällen auch mittelbar über entsprechende Aufzeichnungen“ (BAST 2008, 3f.). Den Kursleiteraudits kommt somit ein entsprechend größeres Gewicht für die Vertrauensbildung und die Überwachung der festgeschriebenen Qualitätsstandards zu.

Nicht abschließend geklärt wurden zum damaligen Zeitpunkt die aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen geäußerten Bedenken. Einzelne Anerkennungsbehörden hatten in ihre Anerkennungsbescheide explizit aufgenommen, dass ggf. ein Behördenmitarbeiter an einem Kurs teilnimmt. Vor dem Hintergrund der gültigen Datenschutzgrundverordnung müssen alle Teilnehmer der Teilnahme Dritter an einer Kurssitzung bzw. an einem vollständigen Kurs zustimmen (Artikel 7 EU-DSGVO). Nach Artikel 4 Nr. 10 EU-DSGVO bezeichnet der Ausdruck „Dritter“ eine natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder andere Stelle, außer der betroffenen Person, dem Verantwortlichen, dem Auftragsverarbeiter und den Personen, die unter der unmittelbaren Verantwortung des Verantwortlichen oder des Auftragsverarbeiters befugt sind, die personenbezogenen Daten zu verarbeiten. Dies bedeutet, dass Ausbildungskandidaten und Auditoren ohne Zustimmung der Kursteilnehmer teilnehmen können. Alle Externe (Dritte), wie z. B. Gutachter in Ausbildung/Fortbildung, Vertreter von Anerkennungsbehörden etc. bedürfen der expliziten einstimmigen Zustimmung aller Teilnehmer (Erwägungsgrund 32 der EU-DSGVO).

3. Durchführung von Audits

„Zur Sicherstellung einer einheitlichen Durchführungsqualität der Kurse sind außerdem regelmäßige Kursleiteraudits durchzuführen.“ (KOLLBACH 2016, 293). Als Kursleiterauditoren arbeiten erfahrene Kollegen. Sie verfügen neben den für die Kursleitertätigkeit notwendigen Qualifikationen, nämlich einem Abschluss als Diplom-Psychologe oder ein gleichwertiger Masterabschluss, daran anschließend einer Ausbildung zum Kursleiter für Kurse nach § 70 FeV, über mindestens zweijährige einschlägige Berufserfahrung mit wenigstens 12 eigenständig durchgeführten Kursen nach § 70 FeV. Sie erhalten darüber hinaus eine spezifische Einweisung für ihre Tätigkeit, z. B. durch den zuständigen Qualitätsmanagementbeauftragten. Orientierung im laufenden Prozess bieten beigegebene Unterlagen, u. a. die zugehörigen Verfahrensanweisungen im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems. In jährlichen Fortbildungen werden Themen besprochen, die in der fortlaufenden Dokumentation über das Jahr als relevant auftreten. Im Rahmen dieser regelmäßigen Fortbildungen kann ein reger Austausch zwischen den Auditoren über Schwierigkeiten und Erfolge in den Abläufen geschehen und diskutiert werden, welche Verfahrensweisen beibehalten und welche eventuell optimiert werden sollten.

Die Erfahrungsberichte der Kollegen, der rege Austausch und die Dokumentation der Prozesse ermöglichen einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess der Kursleiteraudits und sichern damit die gleichbleibende und steigende Qualität der Kurse nach § 70 FeV zur Wiederherstellung der Fahreignung.

Kursleiteraudits erfolgen in den ersten zwei Jahren der Tätigkeit neuer Kursleiter über jeweils einen vollständigen Kurs, danach innerhalb von drei Jahren über jeweils eine Kurssitzung (Richtlinie 2014, 129). Diese Audits folgen zum einen einem vorgegebenen Sche-

ma, widergespiegelt in einem einheitlichen Kriterienkatalog, zum anderen ist es möglich und sinnvoll, vorab mit dem jeweiligen Kursleiter Themenbereiche abzustimmen, für die sich der Kursleiter Hilfe oder Anregungen wünscht. Dies können z.B. Bereiche sein, in denen sich der Kursleiter noch unsicher fühlt oder für die er sich eine Bereicherung der eigenen Arbeit erhofft. Zu diesem Zweck erfolgt bereits in der Vorbereitung eines Audits, wenn ein Termin gefunden ist, eine Kontaktaufnahme zwischen Auditor und Kursleiter, um festzustellen, ob es auf Seiten des Moderators besondere Fragen oder Wünsche gibt, auf die der Auditor besonderes Gewicht legen soll. Eine solche Absprache gibt auch dem Auditor noch einmal die Möglichkeit, sich speziell auf die individuellen Anforderungen des jeweiligen Audits vorzubereiten.

Es besteht grundsätzlich die Gefahr, dass in einem Audit eine Atmosphäre von Druck oder Stress entsteht, da es sich nun mal um eine Beurteilungssituation handelt. Es sollte aber vermieden werden, ein ‚Machtgefälle‘ zwischen den Kollegen aufkommen zu lassen, stattdessen sollte sich der Auditor um eine kollegiale Beziehung bemühen, die sich bei neuen Kollegen in Richtung einer Mentor/Mentee-Beziehung entwickeln kann. Unter Kollegen mit egalitärer Arbeitserfahrung ist in der Regel noch mehr Fingerspitzengefühl gefragt.

Eine vertrauensvolle Atmosphäre und einfühlsames Vorgehen sind die Grundlagen dafür, dass es dem Kursleiter möglich ist, konstruktive Kritik anzunehmen und auch mutig genug zu sein, während des Kursverlaufs gemachte Vorschläge des Auditors direkt in die Arbeit umzusetzen. Es gilt für den Auditor, sich gut in die Situation des Kursleiters hineinzusetzen, abzuwägen, ob es sich z.B. um einen erfahrenen oder ‚jungen‘ Kursleiter handelt und entsprechend sein Verhalten und die Art und Weise der Rückmeldungen zu gestalten.

Die Dynamik einer solchen Interaktion wird dadurch verkompliziert, dass ja außer dem Kursleiter und dem Auditor in der Situation auch noch die Kursteilnehmer anwesend sind.

Für die anwesenden Kursteilnehmer während eines Audits kann die Situation manchmal schwierig sein, insbesondere, wenn ein eintägiges Audit zu einem Zeitpunkt stattfindet, an dem der Kurs schon weiter fortgeschritten ist (3. oder 4. Kurstag). Zwischen Kursleiter und den Teilnehmern, sowie zwischen den Teilnehmern untereinander hat sich bereits ein Vertrauensverhältnis entwickelt, das jetzt durch die Anwesenheit einer bisher unbekannt Person irritiert wird. Sinnvoll ist es daher, das Audit schon zu Beginn des Kurses anzukündigen, zu erklären, worum es sich dabei handelt, in welchem Rahmen es steht und vor allem deutlich zu machen, dass nicht etwa die Kursteilnehmer, sondern der Kursleiter und nur der Kursleiter im Fokus des Audits steht.

Die Rollen von Kursleiter und Auditor sollten für die Teilnehmer nachvollziehbar erklärt und im Verlauf auch getreulich ausgefüllt werden. Es besteht insbesondere bei unerfahrenen Kursleitern sonst die Gefahr, dass der Auditor als kompetenter wahrgenommen wird und das Kursgeschehen sich auf ihn anstatt auf den Kursleiter ausrichtet. Dies entspräche jedoch nicht dem Zweck des Audits. Der Auditor sollte daher nur in das Kursgeschehen eingreifen, wenn er ausgesprochene Verfahrens- oder Informationsfehler feststellt. Die Teilnehmer sollen sich am Kursleiter orientieren und diesen ernst nehmen, dies ist wichtig für die Vermittlung der Kursinhalte, das Durchsetzen der Vertragsregeln und die Akzeptanz von Anregungen für Verhaltensänderungen.

Auch wenn der Kursleiter ähnlich erfahren oder sogar erfahrener ist als der Auditor, besteht die Gefahr, dass der Auditor sich unpassend in das Kursgeschehen einmischt. Es kann z.B. schwierig zu beobachten sein, wenn der Kursleiter Inhalte in einem anderen Stil

oder einer anderen Reihenfolge vermittelt, als es der Auditor von seiner eigenen Arbeit gewohnt ist. Die Erfahrung vieler Audits lehrt jedoch, dass dieses „Ertragen“ oft zu sehr nützlichen Erkenntnissen führt, dahingehend, dass auch eine andere Vorgehensweise zu sinnvollen Ergebnissen führt, vielleicht zu anderen, aber ebenfalls förderlichen Reaktionen der Kursteilnehmer.

Damit Audits ihren maximalen Nutzen entfalten können, ist eine fehlerfreundliche Atmosphäre in der gesamten Organisation nützlich. Dies in dem Sinne, dass mit Fehlern offensiv umgegangen wird, sie also sobald erkannt gemeldet werden, damit sie bearbeitet werden und grundlegende Regelungen gefunden werden können, um ähnliche Vorkommnisse in der Zukunft sicher zu vermeiden.

4. Rückmeldungen für den Kursleiter

Eine Rückmeldung an den Kursleiter erfolgt zum einen anhand vorgegebener Kriterien und zum weiteren in individuell frei formulierten Informationen. Neben der schriftlich fixierten Rückmeldung erfolgen im individuellen Gespräch nach jedem Audit-Tag, bei Bedarf auch schon in den Pausen des Kurses, die entsprechenden Hinweise auf positive und verbesserungswürdige Aspekte der Kursgestaltung. Evtl. macht der Auditor Vorschläge, in welcher Weise Kursinhalte anders gestaltet werden oder mit Verhaltensweisen einzelner Teilnehmer unterschiedlich umgegangen werden könnte. Bei mehrtägigen Audits kann so festgestellt werden, inwieweit es dem Kursleiter gelingt, die vorgeschlagenen Änderungen gleich konstruktiv in die Kursgestaltung einfließen zu lassen.

Neben der schriftlichen erfolgt eine mündliche Rückmeldung in Form eines Gespräches zwischen Auditor und auditiertem Kursleiter direkt im Anschluss an das Audit. Hier können sich beide austauschen, ihre Wahrnehmungen abgleichen, eventuelle Missverständnisse klären und falls gewünscht, bei mehrtägigen Audits Änderungen und Aufgaben für den nächsten Kurstag vereinbaren. Wichtig ist hierbei die Grundhaltung, dass Auditor und Kursleiter „auf Augenhöhe“ sind, die Situation letztlich eine Lernmöglichkeit für beide Beteiligte ist und es nicht darum geht, von oben herab Anweisungen zu erteilen. Natürlich mit der Ausnahme, wenn Verstöße gegen Rahmenbedingungen festgestellt werden sollten oder der Kursleiter Kursteilnehmern gegenüber aus Unwissenheit falsche Informationen gegeben hat. In diesen Situationen muss der Auditor korrigierend eingreifen und klar vermitteln, wie die korrekten Abläufe und Informationen sein müssen. Solange es sich jedoch lediglich um unterschiedliche Vorgehensweisen handelt, ein und dieselben Inhalte zu vermitteln, bietet ein Austausch über die positiven und negativen Erfahrungen mit den jeweiligen Methoden, vielleicht auch in unterschiedlichen Situationen (etwa Kursprogrammen oder Teilnehmerzusammensetzung) das größtmögliche Lern- und Verbesserungspotential. Hier gelingt dann auch der Schritt, dass eine reine Erfüllung von Auflagen, die der Gesetzgeber an Träger von § 70-Kursen stellt, sich in eine Bereicherung der täglichen Arbeit verwandelt.

Weiterhin gibt der auditierte Kursleiter dem Auditor eine Rückmeldung darüber, wie er seine Anwesenheit im Kurs und die Besprechung der Beobachtungen/das Feedback erlebt hat.

Der Kontakt zwischen Auditor und Kursleiter wird bei Bedarf nach Ende des Audits fortgeführt, falls später Fragen auftauchen, die im Zusammenhang des Audits vergessen wurden. Insbesondere für noch unerfahrene Kollegen ist eine fortgesetzte Betreuung hilfreich und es entsteht während eines insbesondere mehrtägigen Audits ein Vertrauensverhältnis zwischen Auditor und Kursleiter.

Kursleiteraudits werden so organisiert, dass sich über die Jahre die Auditoren bei den verschiedenen Kursleitern abwechseln, sprich, dass nicht immer derselbe Auditor einen Kollegen auditiert. Das ist für beide Seiten interessanter und nutzbringender. Überhaupt ist das Auditieren eine dankbare Tätigkeit: Man erhält als Auditor Einblick in die Arbeitsweise und -methoden von Kollegen, woraus sich Anregungen für die eigene Arbeit ergeben. Als auditiertes Kursleiter bekommt man konstruktives Feedback durch einen erfahrenen Kollegen und die Möglichkeit, sich über die Eindrücke, die man von Kursteilnehmern gewonnen hat und die Gedanken, die man sich dazu macht, ebenso zu möglicher gezielter Einflussnahme, auszutauschen. Das ist sehr befruchtend, vor allem, weil Kursleiter normalerweise allein arbeiten und diese Möglichkeit des Austausches direkt in der Situation nicht gegeben ist. Diese Möglichkeit ist sonst nur in der regelmäßigen Supervision im Nachhinein gegeben.

5. Dokumentation

Die Ergebnisse der Audits werden in geeigneter Weise dokumentiert und archiviert, z. B. auf standardisierten Formblättern. Die Einstufung der Arbeitsweise der Kollegen kann mit Hilfe von für die Tätigkeit wesentlichen Kategorisierungen erfolgen, die spezifisch für die angestrebten Ziele entwickelt werden. In den Anforderungen an Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung durchführen, wurden Aufzeichnungen über die Ergebnisse der Kursleiteraudits gefordert, „aus denen sowohl die Stärken als auch die Schwächen des Kursleiters hervorgehen“; diese müssen „Angaben zur Vermittlungskompetenz und Kursgestaltung des Kursleiters enthalten“. (BAST 2002b, 13) Folgende Kategorien wurden vorgeschlagen:

- Authentizität
- Flexibilität
- Engagement
- Kooperation
- Umgang mit Konfliktsituationen
- Beziehungsfähigkeit
- Umgang mit Regeln
- Interaktionsverhalten
- Anwendung der Kursmethoden
- Fachwissen
- Didaktik

Um ein einheitliches Verständnis der inhaltlichen Abgrenzung der einzelnen Kategorien zu erreichen, wurden Definitionen zur Erläuterung, was damit jeweils gemeint ist, entwickelt (s. Abb.1). Diese sind Grundlage für die spezifische Einweisung bzw. Fortbildung (jährlich) neuer Auditoren; auch stehen sie über das QM-Dokument im konkreten Audit zur Verfügung.

Beziehungsfähigkeit	Der Kursleiter verkörpert den Teilnehmern gegenüber Sicherheit, Empathie und Freundlichkeit. Weder bevorzugt noch benachteiligt er einzelne. Die Trennung zwischen Problemen des Kunden und den eigenen geschieht mühelos; der Kursleiter lässt sich nicht „vor einen Karren spannen“ oder fällt in therapeutische Co-Abhängigkeit. Individuelle und Gruppenbelange halten sich die Waage.
---------------------	--

Abb. 1: Konkretisierung der Auditkategorie "Beziehungsfähigkeit".

Die Definitionen helfen auch, dem Kursleiter daran orientiert bei Bedarf die Einstufung genauer zu erläutern. Die Einstufung erfolgt hier nach Zahlen zwischen 1 und 10, wobei 10 die beste Leistung meint. Bei einer Einstufung unter 5 werden zwischen Auditor und auditiertem Kursleiter in Zusammenarbeit mit Qualitätsmanagementbeauftragtem und ggf. fachlicher Leitung Maßnahmen vereinbart und durchgeführt, um die Leistung spezifisch und zielorientiert zu verbessern. Für diese kontinuierliche Verbesserung ist wesentlich, dass in den Rückmeldebögen die Wahrnehmungen möglichst konkret inhaltlich nachvollziehbar beschrieben werden. So kann aus den Rückmeldebögen Fortbildungsbedarf abgeleitet werden (z.B. Visualisierungstechniken durch Moderationstrainer, Sprech- und Stimmtraining sowie Rollenspieltraining durch Schauspieltrainer).

Zusätzlich zu einer Einstufung in diesen Kategorien erfolgt eine weitere, frei formulierte schriftliche Rückmeldung für den Auditierten. Den Kursleitern wurden vom Auditor z. B. folgende Empfehlungen und Tipps gegeben:

- Zielführende Hinweise zur Gestaltung der Gesprächsführung, z. B. Nachfragen noch deutlicher eröffnen
- Ziele klarer veranschaulichen und visualisieren
- Stärkere Beachtung jedes einzelnen Teilnehmers
- Teilnehmer*innen untereinander zum Austausch anregen
- Teilnehmer*innen aktivieren, z. B. selbst schreiben lassen bei Deliktanalyse
- Handlungsoptionen nutzen, z. B. eine neue Sitzordnung zu wählen
- Bei der Nicht-Einhaltung der Regeln die Konsequenzen, z. B. die Abmahnung, deutlich formulieren, und eine Verbindung zum Kursziel (Planung) herstellen
- Aktiviere stärker das Thema Angst bei den Konsummotiven
- Zwischen den Übungen den Übergang schlüssig und fließend gestalten

Die Kombination von strukturierter und freier Rückmeldung erlaubt die Freiheitsgrade, dem Auditierten individuell gerecht werden zu können und gleichzeitig können für den standardisierten Anteil Jahresdurchschnitte für die Bewertungen und über die Jahre Tendenzen ausgegeben werden. Gem. Richtlinie (2014, 129) werden die Auswertung dieser Aufzeichnungen und daraus abgeleitete Maßnahmen in den Auditbericht integriert.

Für die Akzeptanz des Verfahrens „Audit“ innerhalb eines Unternehmens ist die gelebte Fehlerkultur in dieser Organisation wesentlich, also der allgemeine Umgang mit Fehlern. Sinnvoll für das offene Eingeständnis von Fehlern, die Verantwortungsübernahme für diese und die Bereitschaft, daraus zu lernen, ist es, mit Fehlern sachlich umzugehen. Natürlich sollen Fehler vermieden werden, gleichzeitig müssen sie bei Auftreten sachlich angemessen bearbeitet werden und Prozesse so umgestaltet werden, dass die Auftretenswahrscheinlichkeit für die Zukunft minimiert wird. Eine Grundhaltung, die Fehler eher als Wachstumschance sieht, denn als Gelegenheit, Personen zu demütigen, ist langfristig kompetenzfördernd. Nur dann kann ein Audit für alle Beteiligten zu einer erfreulichen Gelegenheit werden, die eigene Arbeitsweise kritisch zu hinterfragen, klüger und besser zu werden.

Zusammenfassung

Kursleiteraudits sind eine Verpflichtung im Rahmen der Richtlinien für Anforderungen an Träger von § 70-Kursen. Sie unterstützen eine gleichbleibend hohe Durchführungsqualität dieser Kurse. Je nach Erfahrung der Kursleiter erfolgen Audits über die gesamte Dauer eines Kurses oder einzelne Kurssitzungen. Die Dokumentation der Rückmeldungen an die Kursleiter wird u. a. für die Bestimmung von Fortbildungsbedarf genutzt.

Schlüsselwörter

Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung § 70 FeV – Qualitätsmanagement – Audits – Kursleiterkompetenz

Summary

The obligatory audits for the instructors of driver rehabilitation courses according to § 70 FeV are helpful in maintaining high quality for these courses. There are one-day or multiple-day audits, depending on the instructor's experience. Further education is based on the audit's results.

Keywords

driver rehabilitation course – quality management – audit – trainer performance

Literatur

- BAST (2002a) Protokoll der 9. Sitzung des Fachausschusses „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ am 3. Juli 2001 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (unveröffentl.)
- BAST (2002b) Anforderungen an Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen (Stand: 24.09.2002)
- BAST (2008a) Protokoll der 21. Sitzung des Fachausschusses „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ am 5. Juni 2008 in der Bundesanstalt für Straßenwesen (unveröffentl.)
- Brieler, P. & Kalwitzki (2016). Geregelt verkehrspsychologische Interventionen im System der Fahreignungsbeurteilung. In: P. Brieler, B. Kollbach, U. Kranich & K. Reschke (Hrsg.), *Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen*. Bonn: Kirschbaum
- Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerscharz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U. & Brieler, P. (2011). Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 57, 142–148
- Kollbach, B. (2016). Aufrechterhaltung der Qualifikationen. In: P. Brieler, B. Kollbach, U. Kranich & K. Reschke (Hrsg.), *Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen*. Bonn: Kirschbaum
- König, B., Zentgraf, M. & Brieler, P. (2014). Rehabilitation drogenauffälliger Kraftfahrer durch das Kursprogramm GOOD (§ 70 FeV). *Verhaltenstherapie & psychosoziale Praxis*, 41, 569–578
- Kühne, M. & Hundertmark, K. (2016). Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Heft M 265*. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag
- Richtlinie (2014). Richtlinie über die Anforderungen an Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 FeV) und deren Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen. *VkBl.* (68) Amtlicher Teil, 125–132

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Birgit König M.Sc.
IFS Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: koenig@ifs-seminare.de

Aus der Forschung

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf¹⁾
 Institut für Rechtsmedizin, Ludwig-Maximilians-Universität, München²⁾
 Verwaltungsgericht München³⁾
 Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg⁴⁾
 Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V., Hamburg⁵⁾

KLAUS PÜSCHEL¹⁾, MATTHIAS GRAW²⁾, DIETMAR ZWERGER³⁾, HANS-GÜNTER KOLLRA⁵⁾,
 PAUL BRIELER^{4),5)}

Wissenschaftlicher Alkoholselfsterfahrungsversuch in der richterlichen Fortbildung

Die Fortbildungstagung an der Deutschen Richterakademie (Tagungsstätte Trier, Veranstalter: Bayerisches Staatsministerium der Justiz; 24.06.–28.06.2019) hatte die Thematik „Drogen und Alkohol im Straßenverkehr“. Zum Programm gehörte (wieder) ein wissenschaftlich begleiteter Trinkversuch (Alkoholselfsterfahrungsversuch, ASV).

Es nahmen 33 Richter und Richterinnen teil, darunter waren 12 Frauen (36,4 %) und 21 Männer (63,6 %). Die Altersverteilung lag zwischen 29 und 60 Jahren mit einem Mittelwert von 43,5 Jahren.

Zum Ablauf: Die Teilnehmer konnten zwischen Bier, Weiß- und Rotwein wählen, zudem standen nicht-alkoholische Getränke bereit. Nach Einhalten einer Karenzzeit wurde eine Atemalkoholmessung und eine Blutentnahme zwecks Blutalkoholbestimmung vorgenommen. Begleitend sowie am nächsten Morgen wurden weitere Daten erhoben (Fragebögen). Parallel zum Trinktest wurde ein Reaktionstest durchgeführt.

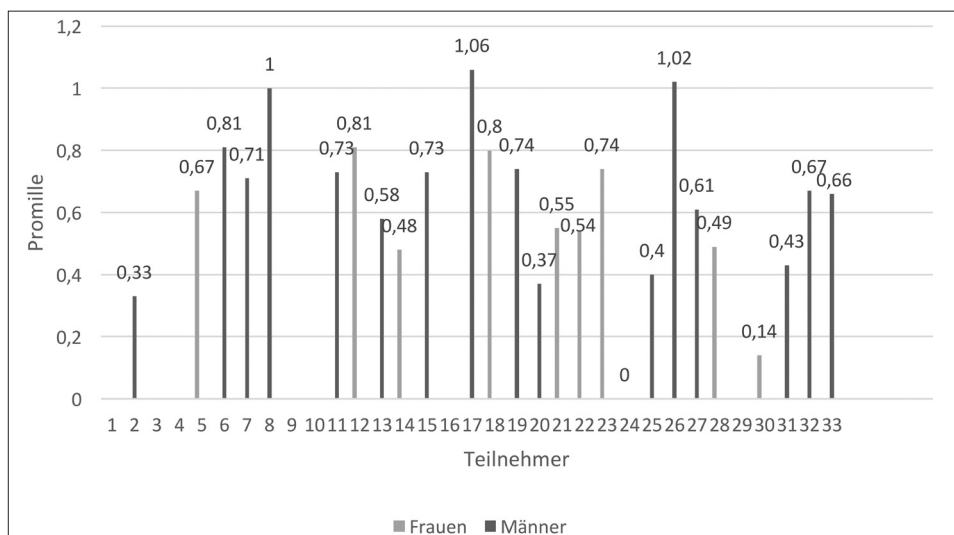


Abb. 1: Blutalkohol-Konzentrationen (BAK) bei den 33 Teilnehmern.

Ergebnisse

Am häufigsten wurde die Ziel-BAK von 0,5 ‰ und 0,8 ‰ gewählt, und zwar von doppelt so vielen Männern wie Frauen. Ausschließlich Männer hatten die höhere Ziel-BAK von 1,1 ‰ gewählt, nur Frauen dagegen die niedrigere Ziel-BAK von 0,3 ‰.

Die erzielten BAK-Werte lagen zwischen 0,0 ‰ und 1,06 ‰. Der Mittelwert betrug 0,62 ‰ mit einer Standardabweichung von 0,25 ‰ (bei den Männern betrug der Mittelwert 0,68 ‰, bei den Frauen 0,52 ‰). Die Mittelwerte der 4 Ziel-BAK-Gruppen (0,3, 0,5, 0,8, 1,1 ‰) betragen 0,07, 0,56, 0,69 und 0,94 ‰. Da sehr moderat getrunken wurde, wurden die Ziele 0,8 und 1,1 ‰ im Schnitt nicht erreicht, die höchste BAK betrug „nur“ 1,06 ‰. Problemlos erreicht dagegen wurde die Ziel-BAK von 0,5 ‰, sogar im Schnitt leicht überschritten (0,56 ‰).

Insgesamt wurde zwischen 15,0 g und 96,0 g Alkohol konsumiert mit einem Mittelwert von 55,9 g. Die Trinkzeit betrug zwischen 0,5 und 1,17 Stunden, Mittelwert = 0,92 Stunden. Die Alkoholbelastung pro kg Körpergewicht und Stunde betrug zwischen 0,32 und 1,63 g Alkohol/kg/h, im Schnitt 0,83 g Alkohol/kg/h.

Die Vorerfahrung mit Alkohol wurde mit dem Audit-C erhoben.

Punkte	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Frauen	2	1	–	5	2	2	–	–	–
Männer	–	1	1	10	4	2	2	1	–
Gesamt	2	2	1	15	6	4	2	1	–

Tab. 1: Verteilung der AUDIT-C-Gesamtpunkte.

Nach der Definition der S3-Leitlinie „Screening, Diagnose und Behandlung alkoholbezogener Störungen“ hatten bei diesem Trinktest 9 weibliche Teilnehmer einen riskanten Alkoholkonsum (9 von 12 = 75,0 ‰), bei den männlichen waren es ebenfalls 9, aber von 21 (= 42,9 ‰) mit einem riskanten Alkoholkonsum. Teilnehmer mit höheren AUDIT-C-Gesamtwerten gaben eher eine höhere Ziel-BAK an ($\rho=0,60$ $p=0,00$), sie tranken auch mehr (Korrelation mit der Alkoholmenge: $\rho=0,50$ $p=0,01$), und es gab eine signifikante Korrelation mit der erreichten BAK (Blut) ($\rho=0,47$ $p=0,02$).

Vegetative Symptome während des Trinktests traten nicht auf, das Befinden unmittelbar nach dem Trinktest wurde als positiv empfunden: Fast alle Teilnehmer (96,7 ‰) fühlten sich wohl, etwas mehr als die Hälfte gab Müdigkeit und Durst an (65,5 ‰). Die Hälfte der Teilnehmer hatte Schwindelgefühle (50 ‰), nur wenige verspürten Übelkeit (17,9 ‰), Traurigkeit (17,2 ‰), waren gereizt (13,8 ‰) oder hatten Kopfschmerzen (24,1 ‰). Es gab keine signifikanten Zusammenhänge zwischen dem Befinden, der konsumierten Alkoholmenge und der BAK. Die Einschätzung des eigenen Alkoholisierungsgrades korrelierte schwach mit der konsumierten Alkoholmenge ($\rho=0,35$, $p=0,06$), auch mit der erreichten BAK (Blut) ($\rho=0,38$, $p=0,06$).

Würden Sie noch Auto fahren? Diese Frage beantworteten 4 Teilnehmer mit ja. Davon hatten 2 nur sehr wenig getrunken, für die anderen beiden gilt dies nicht: Trotz ihrer Alkoholisierung (0,73 und 1,0 ‰) hielten sie sich durchaus noch für fast uneingeschränkt fahrsicher (Stufe 8). Beide Teilnehmer hatten aber auch hohe AUDIT-C-Werte, waren also alkoholgewohnt und fühlten sich deswegen vielleicht noch in der Lage, trotz der Alkoholo-

lisierung Auto fahren zu können. Die Einschätzung des eigenen Alkoholisierungsgrades dieser beiden: Der Teilnehmer mit der BAK von 1 ‰ schätzte sich auf Stufe 5 ein, der andere auf Stufe 3 – bei einer bestehenden Alkoholgewöhnung wohl eine adäquate Einschätzung.

An dem Reaktionstest beteiligten sich 12 Teilnehmer. Beim Vergleich der Trefferzahlen im nüchternen Zustand mit den Trefferzahlen im alkoholisierten Zustand ergab sich, dass die Hälfte dieser Teilnehmer sich alkoholisiert verschlechtert, die andere Hälfte sich aber alkoholisiert deutlich verbessert hatte.

Morgens nach dem Alkoholselbsterfahrungsversuch haben 32 Teilnehmer einen Fragebogen ausgefüllt. 29 Teilnehmer haben nach dem Trinktest noch weiter getrunken, aber sehr maßvoll (durchschnittliche Trinkmenge 29,9 g Alkohol, Minimum 8,0 g, Maximum 57,2 g). Die 3 Teilnehmer, die nicht weiter getrunken hatten, hatten deutlich weniger Punkte im AUDIT-C. Die Gefühle der 29 Teilnehmer, die weiter getrunken haben: 15 Teilnehmer beschrieben sie als „gut“ oder auch „sehr gut“, „o.k.“, „heiter“, „angeheitert“, „fröhlich“, „entspannt“. 7 Teilnehmer fühlten sich „betrunken“ oder „angetrunken“. Einer beschrieb auch negative Gefühle: Er fühlte sich „müde“. Die Schlaflänge betrug im Schnitt 7,3 Stunden (Minimum 3, Maximum 11 Stunden). Die Schlafgüte wurde unterschiedlich eingeschätzt, es gab keinen Zusammenhang zwischen der Schlaflänge bzw. -güte und der konsumierten Alkoholmenge.

Erbrechen und Übelkeit wurde von nur 1 Teilnehmer angegeben, dieser hatte eine mittlere Vorerfahrung mit Alkohol (AUDIT-C-Wert 5), eine BAK von etwas über 1 ‰, beim „Nachtrunk“ aber wenig getrunken; Schwindelgefühle wurden von 6 Teilnehmern angegeben, diese hatten z.T. mehr getrunken (BAK über 1 ‰), z.T. aber auch wenig (BAK 0,33 ‰) oder moderat (BAK zwischen 0,54 und 0,74 ‰). Auch beim „Nachtrunk“ wurde moderat getrunken (Trinkmengen zwischen 8,0 und 57,0 g). 4 Teilnehmer gaben andere vegetative Reaktionen an, wie Herzrasen, Krämpfe, Durst über Nacht und Nachtschweiß. Auch diese Teilnehmer wiesen nur geringere oder mittlere Alkoholkonzentrationen (0,0 bis 0,81 ‰) auf und hatten auch beim „Nachtrunk“ nur relativ geringe Trinkmengen (zwischen 19,2 und 38,4 g Alkohol) getrunken.

Trotz des insgesamt sehr moderaten Trinkverhaltens im ASV und beim „Nachtrunk“ gab es dennoch am nächsten Tag einige Katerbeschwerden, wenn auch der Hangover-Gesamtwert niedrig ausfiel (Mittelwert 2,0 und eine geringe Streuung). Am häufigsten wurde „Müdigkeit“ angegeben (96,9 %), gefolgt von „Durst“ (84,4 %), „Schwerfälligkeit“ (75,0 %) und „Konzentrationsproblemen“ (74,2 %). „Schwitzen“ und „Kopfschmerzen“ wurden von etwas mehr als der Hälfte der Teilnehmer angegeben (59,4 bzw. 54,8 %).

Erkenntnisse der Teilnehmer aus dem Trinkversuch

1) Für die berufliche Tätigkeit

Viele Teilnehmer schreiben, dass große Trinkmengen erforderlich sind, um strafrechtlich relevante BAK-Werte zu erreichen – der Trinkversuch habe gezeigt, welche Mengen man trinken müsse, um höhere BAK-Werte zu erzielen – Erkenntnisse aus dem Trinkversuch ermöglichen einen besseren Umgang mit den Einlassungen der Angeklagten – die Trinkmengenangaben seien meist falsch – ein Teilnehmer meint sogar, bei Trunkenheit im Verkehr sei grundsätzlich vorsätzliches Handeln anzunehmen – ein anderer Teilnehmer meint, wenn eine Trinkgewöhnung fehlt, wisse man, wann man nicht mehr Auto fahren

kann – alles andere sei eine Schutzbehauptung – Kritik wird auch an den Messgeräten geübt: Die Atemalkoholmessungen seien sehr unzuverlässig.

2) Für den künftigen Umgang mit Alkohol

Ein Teilnehmer rät, öfter mal auf Alkohol zu verzichten – es gäbe mittlerweile etliche wohlschmeckende alkoholfreie Biere – die meisten der Teilnehmer sehen aber keine Notwendigkeit, ihren bisherigen Umgang mit Alkohol in Zukunft zu verändern, da sie meistens sehr moderat trinken – allerdings fragt sich auch einer der Teilnehmer, warum er immer noch weiter trinken müsse, auch wenn es nicht gut sei.

Literatur

- AWMF (2016) S3-Leitlinie „Screening, Diagnose und Behandlung alkoholbezogener Störungen“ (Stand 28.02.2016)
- Haffner H-Th, Skopp G, Graw M [Hrsg.] (2012) Begutachtung im Straßenverkehr. Heidelberg: Springer
- IfR (o. J.) Pi-mal-Daumen-BAK. Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin Mainz
- Minge M, Kollra H-G, Brieler P (2017) Sicherheitsrisiko „Hangover“. Review aktueller Entwicklungen in der Forschung. Blutalkohol 54: 1–23
- Orth B, Töppich J (2012) Rauschtrinken und durchschnittlicher Alkoholkonsum bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Deutschland. Suchttherapie 13: 6–14
- Penning R et al. (2013) Measurement of alcohol hangover severity: development of the Alcohol Hangover Severity Scale (AHSS). Psychopharmacology 225: 803–810
- WHO (2010) MHGAP Intervention Guide for mental, neurological and substance disorders in non-specialized health settings

Anschrift für die Verfasser

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstraße 11
20999 Hamburg
E-Mail: brieler@ifs-seminare.de

Zur Information

New report on the progress made reducing road deaths in Europe since 2010

The Baltic States, together with Greece and Portugal, were the best performing countries in the EU according to a new report on the progress made reducing road deaths in Europe since 2010.

Estonia will be awarded this year's European Transport Safety Council Performance Index (ETSC's PIN) today. This Baltic State now has a level of road mortality (road deaths per million inhabitants) comparable to the Netherlands – a remarkable accomplishment and a reflection of significant investment and strategic leadership on road safety over several years.

The new analysis also shows that two of Europe's traditional leaders on road safety: the Netherlands and the United Kingdom, while remaining relatively safe when compared on road mortality, had more road deaths in 2019 than in 2010. France, Sweden and Germany have also shown disappointing progress over the last nine years with only modest reductions in deaths. Bulgaria and Romania remain Europe's worst performers in terms of road mortality and have also made below-average reductions in recent years.

The EU, and its member states, agreed a target to cut road deaths by half in the decade to 2020. With one year left until full data for 2020 are available, that target will almost certainly be missed. That is likely to be the case even taking account of the significant drop in road deaths that have occurred in several countries in recent months as a result of Covid-19 lockdown policies.

ANTONIO AVENOSO, Executive Director of the ETSC, commented:

“While progress across Europe has disappointed over the last nine years, some countries have been quietly undergoing a road safety revolution. We're delighted to award Estonia this year for its remarkable progress, following Ireland's win in 2019.”

“Overall, EU member states will need to step up a gear to hit the new targets for 2030. But the recent response to the Covid-19 epidemic may signal a way forward. A dramatic shift to walking and cycling in urban areas, combined with infrastructure changes and lower speed limits, could have a massive impact on road death and injury. But if we just revert to business-as-usual after this crisis, the results could be even worse than before. There are danger signs already in the large numbers of speeding offences being reported as lockdowns are lifted, which only adds to the work of over-stretched police and emergency services.”

Road safety in the EU is likely to see a boost over the next decade thanks to new legislation on minimum vehicle and infrastructure safety standards agreed last year. But much will depend on the detailed technical standards for the new laws, which are currently being worked out. ETSC is particularly concerned about the requirements for Intelligent Speed Assistance (ISA) technology for new cars, and “direct vision” standards (to improve visibility around the vehicle for drivers) for new heavy goods vehicles, which both risk being watered down following motor industry pressure.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 17. Juni 2020)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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

Finnish study finds different profiles among drink and drug drivers^{*)}

Collisions caused by drink drivers who only use alcohol, and drug drivers differ in terms of timing and types of accidents and it is common for drug users to use several intoxicants at the same time according to new research by the Finnish Crash Data Institute (OTI), an European Transport Safety Council (ETSC) member.

The latest OTI substance abuse report looked at fatal collisions investigated in Finland over the period 2014–2018 and drivers who had been driving under the influence of alcohol or drugs or both.

The investigators found that the majority of drink-drivers who caused a fatal collision had not used drugs other than alcohol. It was more common for drug drivers to use alcohol or drugs that affect their ability to drive at the same time. Sixty-five percent of those who drove under the influence of drugs were mixed users.

In terms of timing, collisions involving only alcohol-using drivers were focused on weekends and night-time: half of drink-driving collisions occurred between Friday night and Sunday morning. However, collisions caused by drivers under the influence of drugs were more evenly distributed throughout the week and did not focus on specific times.

There are clear differences in the statistics between so-called “traditional” drink-drivers and drug drivers. Drink-drivers typically were involved in single vehicle collisions, on the road alone at night with no other people involved in the collision, except other passengers in their vehicle. Drug drivers caused more crashes. And this was due to the fact that drug drivers drive on the roads more often during the day when there is more traffic, according to the researchers.

In 2014–2018, 320 people died in motor vehicle collisions caused by intoxicated drivers. Of these, 248 were intoxicated drivers, 54 were passengers with an intoxicated driver, and 18 were in another vehicle.

In addition to these motor vehicle collisions four pedestrians and one cyclist were killed in collisions caused by intoxicated drivers in 2014–2018.

A total of 18 cyclists who had ridden while intoxicated died between 2014 and 2018. Typically, the level of intoxication was high, at least 1.2 g/l.

Intoxicated drivers were also more likely to be unbelted.

The authors recommend the use of alcohol interlocks, which are particularly effective at reducing rates of reoffending among drink-drivers.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 25. Mai 2020)

^{*)} <https://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/ajankohtaista/30.4.2020-oti-huumeiden-vaikutuksen-alaisena-kuolemaan-johtaneita-onnettomuuksia-aiheuttaneet-kuljettajat-usein-paihteiden-sekakayttajia/>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat: Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss verhindern*)

Beschluss

- Junge Menschen, die insbesondere dem risikoorientierten Lebensstiltypus 5 der BAST-Studie (2014) entsprechen, sollen mit altersgerechten Botschaften und Vermittlungswegen auch in Schule und Berufsschule über die Gefahren des Fahrens unter Drogeneinfluss sensibilisiert werden, um nachhaltig Einstellungen und Verhaltensweisen in Bezug auf die Risiken im Straßenverkehr zu verändern. Entsprechende moderne Präventionsansätze sind verpflichtend in die schulischen und berufsschulischen Curricula aufzunehmen.
- Vor dem Hintergrund des gestiegenen Wirkstoffgehalts von THC bei Cannabis sowie des zunehmenden Konsums dieser Droge sollte eine verstärkte Aufklärung über die Auswirkungen von Drogen auf das Fahrvermögen erfolgen, um einer Verharmlosung der gegebenen Risiken entgegenzuwirken.
- Mit dem Ziel, die Dimension von Mischkonsum von Drogen im Straßenverkehr besser erkennen zu können, sollte die Polizei mit den entsprechenden technischen Hilfsmitteln und mit ausreichenden Finanzierungsmitteln ausgestattet werden. Darüber hinaus sollten bei angeordneten Blutuntersuchungen mehrere Substanzen grundsätzlich gleichzeitig erfasst werden.
- Zur Unterscheidung von missbräuchlicher Einnahme von Cannabis und medizinisch-indizierter Medikation sollten ein einheitliches Nachweisdokument für Cannabis-PatientInnen¹⁾ sowie für Polizistinnen und Polizisten einheitliche Handlungsanleitungen erarbeitet und zur Verfügung gestellt werden.

Erläuterung

Vor dem Hintergrund der Verpflichtung der im aktuellen Koalitionsvertrag festgeschriebenen „Vision Zero“, die Zahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr mittelfristig auf null zu senken²⁾, müssen Fahrten unter Drogeneinfluss verhindert werden.

Die Einnahme von illegalen Drogen hat zahlreiche körperliche und psychische Auswirkungen, wie z. B. die Einschränkung des Reaktions- oder Konzentrationsvermögens. Insbesondere die Kombination verschiedener Substanzen führt zu unvorhersehbaren Wechselwirkungen³⁾. Im Straßenverkehr kann das fatale Folgen haben.

*) Beschluss des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 11. Mai 2020, auf der Basis einer Empfehlung des Vorstandsausschusses „Junge Kraftfahrer“ unter Mitwirkung des Vorstandsausschusses „Verkehrsmedizin“; Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. – 2020.

¹⁾ Siehe 56. VGT, Empfehlung 2018, AK V.

²⁾ Koalitionsvertrag, S. 79, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/656734/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>

³⁾ DRUID, Final Report, S. 20, https://www.bast.de/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Eine hohe Nachfrage nach Drogen spiegelt sich in der bereits im siebten Jahr in Folge gestiegenen Anzahl der in der Polizeilichen Kriminalstatistik erfassten Rauschgiftdelikte wider⁴).

Während die in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik erfassten Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss von Alkohol langfristig einen rückläufigen Trend aufweisen, hat sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel von 1991 bis 2017 nahezu verfünffacht⁵). Die Polizei in NRW stellt mittlerweile bei Kontrollen mehr Fahrten nach Drogenkonsum als nach Alkoholkonsum fest⁶). Die Gesamtzahl der medizinisch-psychologischen Begutachtungen mit Drogenfragestellungen steigt seit Jahren an⁷).

Cannabis ist die bei Weitem am häufigsten konsumierte Droge⁸); die 12-Monatsprävalenzen der 18- bis 25-Jährigen sind laut BZgA im Jahr 2018 so hoch wie in keiner anderen Befragung seit 1993. Bei den 12–17-Jährigen haben 10 % schon Cannabis konsumiert⁹).

Bei Jugendlichen zwischen 18 und 25 Jahren hat sich die Lebensstilgruppe 5, nämlich der autozentrierte Typ A, nicht nur hinsichtlich des Drogenkonsums als am auffälligsten herauskristallisiert, sondern auch hinsichtlich der Häufigkeit des Fahrens unter Drogeneinfluss¹⁰): Über ein Viertel dieser Lebensstilgruppe fuhr schon einmal unter Drogeneinfluss, 14 % gaben an, dies schon mehrfach getan zu haben.

Eine repräsentative Befragung des ADAC aus dem Jahr 2018 hat ergeben, dass 27 % der 16–64 Jährigen in Deutschland schon einmal Cannabis konsumiert haben, nach dem Konsum Auto gefahren sind laut eigenen Angaben 2 %. Allerdings gaben 14 % der Befragten an, Freunde/Bekannte/Verwandte zu haben, die nach dem Konsum am motorisierten Straßenverkehr teilgenommen haben.

Eine Fahrt unter Drogeneinfluss bedeutet neben der unmittelbaren Unfallgefahr für den weiteren Lebensweg erhebliche Folgen wie ordnungsrechtliche und strafrechtliche Konsequenzen, Überprüfung der Fahreignung einschließlich Abstinenznachweisen und weiteren vorbereitenden Maßnahmen, sowie Probezeitverlängerung und Teilnahme am Aufbauseminar bzw. besonderen Aufbauseminar für Fahranfänger. Darüber hinaus können bei einer Fahrt unter Drogeneinfluss, die im Kontext der beruflichen Tätigkeit erfolgt, bei Entdeckung arbeitsrechtliche Konsequenzen erfolgen.

gez. Prof. Dr. WALTER EICHENDORF, Präsident

⁴) Bundeskriminalamt, Rauschgiftkriminalität, Bundeslagebild 2017, Tabelle 1.1, <https://www.bka.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/Rauschgiftkriminalitaet/2017RauschgiftBundeslagebildTabellen.html;jsessionid=7073DE4395F8123D94730C79A2185826.live0602?nn=27972>

⁵) Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2017.

⁶) NRW-Statistik, Schriftliche Auskunft des IM NRW vom 31.07.2019.

⁷) Quelle BAST. BAST: Begutachtung der Fahreignung 2018, https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Presse/Downloads/2019-14-Langfassung-MPU.pdf?__blob=publicationFile&v=2

⁸) Drogen- und Suchtbericht 2018 der Drogenbeauftragte der Bundesregierung, S. 87.

⁹) BZgA, Der Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland, Alkoholsurvey 2018, Juni 2019.

¹⁰) H. Holte u. a.: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrer und Fahrerinnen. H. Holte u. a. BAST - Bericht M 249.

Erste gesicherte Unfallzahlen zu E-Scootern im öffentlichen Straßenverkehr

Die ersten gesicherten Unfallzahlen zu E-Scootern auf deutschen Straßen liegen vor: Von Januar bis März 2020 registrierte die Polizei in Deutschland insgesamt 251 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen, sogenannten E-Scootern, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) weiter mitteilt, wurde ein E-Scooter-Nutzer getötet, 39 wurden schwer verletzt und 182 leicht.

Die Zahlen erlauben einen Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise Fahrrädern: In den ersten drei Monaten des Jahres 2020 hat die Polizei deutschlandweit mehr als 12.700 Unfälle registriert, bei denen Fahrradfahrerinnen und -fahrer zu Schaden kamen. 52 Fahrradfahrerinnen und -fahrer kamen dabei ums Leben, 2.052 wurden schwer verletzt, 10.431 leicht. Noch spielen E-Scooter im Unfallgeschehen somit eine vergleichsweise geringe Rolle.

E-Scooter sind erst seit Inkrafttreten der Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge am 15. Juni 2019 zum Straßenverkehr in Deutschland zugelassen. Die Nutzerinnen und Nutzer müssen, soweit vorhanden, Fahrradwege oder Schutzstreifen nutzen. Ansonsten sollen sie auf Fahrbahnen oder Seitenstreifen ausweichen, die Nutzung der Gehwege ist verboten. Einen Führerschein brauchen die Fahrerinnen und Fahrer von E-Scootern nicht, sie müssen aber mindestens 14 Jahre alt sein. In puncto Alkohol gilt die allgemein übliche 0,5-Promille-Grenze. Unter 21-Jährige und Führerschein-Neulinge dürfen sich keinerlei Alkoholkonsum erlauben, wenn sie E-Scooter fahren wollen.

Methodische Hinweise: Unfälle mit E-Scootern werden seit dem 1. Januar 2020 von der Polizei, die dem Statistischen Bundesamt die Daten liefert, separat erfasst.

Das Unfallgeschehen von Elektrokleinstfahrzeugen - sogenannten „E-Scootern“ - im Vergleich Januar bis März 2020				
	Unfälle mit Personen- schaden	Getötete Benutzer von	schwer- verletzte Benutzer von	leicht- verletzte Benutzer von
Insgesamt	53 322	547	10 979	57 275
darunter				
Fahrräder	12 727	52	2 052	10 431
Elektrokleinstfahrzeuge¹	251	1	39	182

¹ Erfassung der Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen in Bremen ab dem 26.02.2020, in Mecklenburg-Vorpommern ab dem 12.02.2020 und in Schleswig-Holstein ab dem 14.01.2020.

(Aus der Pressemitteilung Nr. N 035 des Statistischen Bundesamtes
vom 1. Juli 2020)

Rechtsprechung

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

38. Art. 6 der Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über das Recht auf Belehrung und Unterrichtung in Strafverfahren ist dahin auszulegen,

– dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats nicht entgegensteht, nach der die Frist von zwei Wochen für die Einlegung eines Einspruchs gegen einen ein Fahrverbot gegen eine Person anordnenden Strafbefehl mit dessen Zustellung an den Bevollmächtigten dieser Person zu laufen beginnt, sofern diese Person ab ihrer Kenntnisnahme von dem Strafbefehl tatsächlich über eine Frist von zwei Wochen verfügt, um dagegen Einspruch einzulegen, gegebenenfalls im Anschluss an ein Verfahren zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand oder in dessen Rahmen, ohne dartun zu müssen, dass sie die erforderlichen Schritte unternommen hat, um sich zeitnah bei ihrem Bevollmächtigten über die Existenz dieses Strafbefehls zu erkundigen, und sofern dessen Wirkungen während dieser Frist ausgesetzt sind,

– dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der sich eine in einem anderen Mitgliedstaat wohnende Person, wenn sie einen Strafbefehl, mit dem ein Fahrverbot gegen sie angeordnet wird, nicht ab dem Zeitpunkt, zu dem dieser Strafbefehl rechtskräftig geworden ist, beachtet, einer strafrechtlichen Sanktion aussetzt, obwohl diese Person keine Kenntnis von der Existenz des Strafbefehls hatte, als sie gegen das mit ihm angeordnete Fahrverbot verstoßen hat.

Europäischer Gerichtshof (5. Kammer),
Urteil vom 14. Mai 2020 – C-615/18 –

Aus den Gründen:

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

- 11 UY ist ein Berufskraftfahrer von Lastkraftwagen, der die polnische Staatsangehörigkeit und seinen ständigen Wohnsitz in Polen hat.
- 12 Mit einem Strafbefehl vom 21. August 2017 verurteilte das Amtsgericht Garmisch-Partenkirchen (Deutschland) UY wegen einer am 11. Juli 2017 begangenen Straftat, des unerlaubten Entfernens vom Unfallort, zu einer Geldstrafe und ordnete ein Fahrverbot von drei Monaten an.
- 13 Am 30. August 2017 wurde der Strafbefehl zusammen mit einer Übersetzung in die polnische Sprache dem Bevollmächtigten von UY zugestellt. UY hatte auf Anordnung eines Staatsanwalts nämlich eine Zustellungsvollmacht gemäß § 132 StPO erteilt. Der Bevollmächtigte von UY, ein Bediensteter des Amtsgerichts Garmisch-Partenkirchen, war UY von der Polizei vorgegeben worden.

Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, dass das Formular über die Erteilung der Vollmacht, das in deutscher Sprache abgefasst war und UY von einer ihm nahestehenden Person telefonisch übersetzt worden war, den Namen und die Dienstanschrift des Bevollmächtigten sowie den Hinweis enthielt, dass die gesetzlichen Fristen mit dem Tag der Zustellung der zu erlassenden strafrechtlichen Entscheidung an den Bevollmächtigten zu laufen beginnen würden. Dagegen enthielt das Formular keinen Hinweis über die rechtlichen und tatsächlichen Folgen dieser Vollmacht, insbesondere über etwaige Pflichten der betroffenen Person zur Erkundigung bei ihrem Bevollmächtigten. UY wurde eine Abschrift der Vollmacht in deutscher Sprache überlassen.

Der Bevollmächtigte leitete den Strafbefehl mit einfacher Post an die bekannte Anschrift von UY in Polen weiter, ohne dass festgestellt werden konnte, ob dieses Schreiben UY erreicht hat.

Da gegen den Strafbefehl kein Einspruch eingelegt wurde, ist dieser am 14. September 2017 rechtskräftig geworden.

Am 14. Dezember 2017 wurde UY am Steuer eines Lastkraftwagens von der deutschen Polizei im Gebiet der Gemeinde Kehl (Deutschland) kontrolliert.

Im Anschluss an diese Kontrolle beantragte die Staatsanwaltschaft Offenburg (Deutschland) beim Amtsgericht Kehl (Deutschland), UY wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu verurteilen, da er im deutschen Hoheitsgebiet einen Lastkraftwagen geführt habe, obwohl er hätte wissen können und müssen, dass gegen ihn in Deutschland ein Fahrverbot angeordnet worden sei.

Das vorlegende Gericht geht davon aus, dass UY bis zu seiner Kontrolle durch die Polizei am 14. Dezember 2017 keine Kenntnis von dem Strafbefehl des Amtsgerichts Garmisch-Partenkirchen und folglich von dem ihm gegenüber angeordneten Fahrverbot gehabt habe.

Es weist darauf hin, dass das Fahrverbot nach § 44 Abs. 2 StGB mit der Rechtskraft des Urteils wirksam werde, und stellt insoweit klar, dass ein Strafbefehl einem rechtskräftigen Urteil gleichstehe, soweit nicht innerhalb der Frist von zwei Wochen nach Zustellung des Strafbefehls, die an den von der betroffenen Person benannten Bevollmächtigten erfolgen könne, Einspruch eingelegt worden sei.

Im deutschen Recht stehe der Umstand, dass die Person des Bevollmächtigten wie im vorliegenden Fall von der Polizei vorgegeben werde und das Formular über die Erteilung der Vollmacht weder Informationen über die telefonische Erreichbarkeit des Bevollmächtigten noch eine Belehrung über die Pflicht des Betroffenen zur Erkundigung bei seinem Bevollmächtigten enthalte, in der Regel der Wirksamkeit der Vollmacht

- nicht entgegen. Gleiches gelte für den Umstand, dass das Formular lediglich in deutscher Sprache abgefasst sei, sofern dem Beschuldigten, falls er diese Sprache nicht beherrsche, der Inhalt des Formulars mündlich verständlich gemacht werde.
- 22** Außerdem könne dem Beschuldigten, der Kenntnis von dem gegen ihn eingeleiteten Strafverfahren habe, Fahrlässigkeit vorgeworfen werden, wenn er sich nicht darum bemühe, bei seinem Bevollmächtigten konkrete Informationen über den Ausgang dieses Verfahrens zu erlangen. In einem solchen Fall könne sich der Beschuldigte nicht darauf berufen, dass ihm die vom Bevollmächtigten an ihn weitergeleiteten Schriftstücke nicht zugegangen seien.
- 23** Das vorlegende Gericht zweifelt jedoch, ob die dem Strafbefehl des Amtsgerichts Garmisch-Partenkirchen nach deutschem Recht anzuerkennende Rechtskraft mit der Richtlinie 2012/13 in der Auslegung durch den Gerichtshof in seinen Urteilen vom 15. Oktober 2015, *Covaci* (C 216/14, EU:C:2015:686), und vom 22. März 2017, *Tranca* u. a. (C 124/16, C 188/16 und C 213/16, EU:C:2017:228), sowie mit den Art. 21, 45, 49 und 56 AEUV vereinbar ist. Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts ergibt sich aus diesen Urteilen, dass dem Beschuldigten wegen seiner Pflicht zur Erteilung einer Vollmacht für die Zustellung des ihn betreffenden Strafbefehls generell keine Nachteile entstehen dürften, weil er seinen Wohnsitz nicht in Deutschland, sondern in einem anderen Mitgliedstaat habe. Im vorliegenden Fall bestünden für UY aber solche Nachteile, die nicht ausgeglichen werden könnten.
- 24** Da die Zustellung des Strafbefehls über einen Bevollmächtigten erfolge, sei es nämlich wahrscheinlich, dass die Person, gegen die er gerichtet sei und die ihren Wohnsitz im Ausland habe, von ihm keine oder erst viel spätere Kenntnis erlange, als es der Fall wäre, wenn sie ihren Wohnsitz in Deutschland hätte.
- 25** Insoweit weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass Strafbefehle in Deutschland zwar mittels Zustellungsauftrags an die Post zugestellt werden könnten und in einem solchen Fall die persönliche Übergabe des Strafbefehls an den Adressaten nicht erforderlich sei, da die Zustellung in der Wohnung des Adressaten durch Übergabe des Strafbefehls an einen erwachsenen Familienangehörigen, eine in der Familie beschäftigte Person oder einen erwachsenen ständigen Mitbewohner, durch Einlegen in den Briefkasten der Wohnung des Adressaten oder durch Niederlegung erfolgen könne, sofern eine amtliche Bescheinigung zum Nachweis der Zustellung erstellt werde. Durch die strengen Voraussetzungen dieses Verfahrens, deren Vorliegen von Amts wegen durch das Gericht zu prüfen seien, sowie die örtliche und persönliche Nähe des Zustellungsorts und des tatsächlichen Empfängers zur betroffenen Person sei in der Regel jedoch sichergestellt, dass die Zustellung schon bei geringsten Zweifeln an ihrer Ordnungsmäßigkeit als unwirksam angesehen werde.
- 26** Umgekehrt habe es der Beschuldigte, wenn der Strafbefehl seinem Bevollmächtigten zugestellt werde, regelmäßig nicht in der Hand, auf welche Weise der Strafbefehl an ihn weitergeleitet werde, auch wenn der Bevollmächtigte ein Bediensteter des Gerichts sei. Der Bevollmächtigte sei gesetzlich nicht verpflichtet, die Weiterleitung des Strafbefehls in einer Weise zu übermitteln, die sicherstelle, dass er den Beschuldigten tatsächlich erreiche, beispielsweise durch ein Einschreiben. Darüber hinaus könne die Weiterleitung eines Strafbefehls ins Ausland erheblich länger dauern und sei die Gefahr des Abhandenkommens des Schreibens größer.
- Diese Nachteile würden nach der deutschen Rechtslage nicht durch das Verfahren der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach § 44 StPO ausgeglichen, das es unter bestimmten Voraussetzungen ermögliche, die Rechtskraft des Strafbefehls aufzuheben und die Frist für einen Einspruch gegen diesen wiederzueröffnen.
- 27** Insoweit weist das vorlegende Gericht als Erstes darauf hin, dass die betroffene Person zur rückwirkenden Beseitigung der Rechtskraft des gegen sie ergangenen Strafbefehls selbst dann einen begründeten Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand stellen und Einspruch gegen den Strafbefehl einlegen müsse, wenn sie die Straftat und die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen nicht bestreite, um anschließend ihren Einspruch zurückzunehmen, sobald ihr die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt worden sei.
- 28** Als Zweites weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand binnen einer Woche nach Wegfall des Hindernisses gestellt werden müsse, dessentwegen die betroffene Person die ihr gesetzte Verfahrensfrist nicht eingehalten habe.
- 29** Als Drittes führt das vorlegende Gericht aus, dass die betroffene Person nachweisen müsse, dass sie an der Fristversäumung kein Verschulden treffe. Insoweit könne sie sich nicht lediglich darauf berufen, sie habe keine Kenntnis von der Zustellung des sie betreffenden Strafbefehls an den Bevollmächtigten gehabt, da von ihr erwartet werde, dass sie sich zeitnah bei ihrem Bevollmächtigten nach etwaigen Schreiben für sie erkundige, ohne dass Sprachschwierigkeiten zu berücksichtigen wären, die bei der Kommunikation mit ihrem Bevollmächtigten auftreten könnten. Außerdem könne eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand von Amts wegen nur dann gewährt werden, wenn sich aus der Akte ohne Weiteres ergebe, dass die Versäumung der Frist unverschuldet gewesen sei.
- 30** Als Viertes weist das vorlegende Gericht außerdem darauf hin, dass der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand keine aufschiebende Wirkung habe.
- 31** Vor diesem Hintergrund geht das vorlegende Gericht davon aus, dass es zu der Annahme berechtigt sei, dass – ungeachtet seines innerstaatlichen Rechts – der vom Amtsgericht Garmisch-Partenkirchen gegen UY erlassene Strafbefehl erst nach Ablauf einer Frist von zwei Wochen ab dem Zeitpunkt, zu dem UY davon tatsächlich Kenntnis erhalten habe, d. h. zu einem nach seiner Kontrolle wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis liegenden Zeitpunkt, rechtskräftig geworden sei.
- 32** Hilfsweise hält es das vorlegende Gericht zur Vermeidung einer ungerechtfertigten, allein durch den
- 33**

Wohnsitz von UY in Polen bedingten Ungleichbehandlung für erforderlich, ihm keine Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Kenntnisnahme verfahrensrelevanter und an ihn gerichteter Schriftstücke aufzuerlegen, deren Verletzung zu einer Strafverfolgung durch das vorliegende Gericht führe und die über die Pflichten hinausgehe, die er hätte, wenn ihm der Strafbefehl in Deutschland mittels des üblichen Zustellungsauftrags zugestellt worden wäre.

34 Daher hat das Amtsgericht Kehl beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist das Recht der Europäischen Union, insbesondere die Richtlinie 2012/13 sowie die Art. 21, 45, 49 und 56 AEUV, dahin auszulegen, dass es einer Regelung eines Mitgliedstaates entgegensteht, die es erlaubt, in einem Strafverfahren, nur weil der Beschuldigte seinen Wohnsitz nicht in diesem, sondern in einem anderen Mitgliedstaat hat, anzuordnen, dass der Beschuldigte für die Zustellung eines an ihn gerichteten Strafbefehls einen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen habe, mit der Folge, dass der Strafbefehl rechtskräftig werden und damit die rechtliche Voraussetzung für die Strafbarkeit eines späteren Handelns des Beschuldigten geschaffen wird (Tatbestandswirkung), auch wenn der Beschuldigte von dem Strafbefehl tatsächlich nichts wusste und die tatsächliche Kenntnisnahme des Strafbefehls durch den Beschuldigten nicht in einem vergleichbarem Maße sichergestellt ist, wie es bei einer Zustellung des Strafbefehls der Fall wäre, wenn der Beschuldigte in dem Mitgliedstaat seinen Wohnsitz hätte?

2. Für den Fall, dass die erste Frage verneint wird: Ist das Recht der Europäischen Union, insbesondere die Richtlinie 2012/13 sowie die Art. 21, 45, 49 und 56 AEUV, dahin auszulegen, dass es einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, die es erlaubt, in einem Strafverfahren, nur weil der Beschuldigte seinen Wohnsitz nicht in diesem, sondern in einem anderen Mitgliedstaat hat, anzuordnen, dass der Beschuldigte für die Zustellung eines an ihn gerichteten Strafbefehls einen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen habe, mit der Folge, dass der Strafbefehl rechtskräftig werden und damit die rechtliche Voraussetzung für die Strafbarkeit eines späteren Handelns des Beschuldigten geschaffen wird (Tatbestandswirkung) und bei der Verfolgung dieser Straftat dem Beschuldigten in subjektiver Hinsicht höhere Pflichten auferlegt werden, dafür zu sorgen, von dem Strafbefehl tatsächlich Kenntnis zu nehmen, als sie bestehen würden, wenn der Beschuldigte seinen Wohnsitz in dem Mitgliedstaat hätte, so dass eine Strafverfolgung wegen Fahrlässigkeit des Beschuldigten möglich wird?

Zu den Vorlagefragen

35 Mit seinen beiden Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorliegende Gericht wissen, ob die Art. 21, 45, 49 und 56 AEUV sowie Art. 6 der Richtlinie 2012/13 dahin auszulegen sind, dass sie einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegenstehen, nach der

sich eine in einem anderen Mitgliedstaat wohnende Person, wenn sie einen Strafbefehl, mit dem ein Fahrverbot gegen sie angeordnet wird, nicht ab dem Zeitpunkt, zu dem dieser Strafbefehl rechtskräftig wird, beachtet, einer strafrechtlichen Sanktion aussetzt, obwohl zum einen die Frist von zwei Wochen für die Einlegung eines Einspruchs gegen den Strafbefehl nicht ab dessen Zustellung an die betroffene Person, sondern an ihren Bevollmächtigten zu laufen beginnt und zum anderen die betroffene Person keine Kenntnis von der Existenz des Strafbefehls hatte, als sie gegen das mit ihm angeordnete Fahrverbot verstoßen hat.

Vorab ist erstens festzustellen, dass das Amtsgericht Garmisch-Partenkirchen durch einen Strafbefehl gemäß § 407 StPO ein befristetes Fahrverbot gegenüber UY angeordnet hat.

Wie der Gerichtshof bereits festgestellt hat, ist das Strafbefehlsverfahren ein vereinfachtes Verfahren ohne Verhandlung oder kontradiktorische Erörterung. Der Strafbefehl, der auf Antrag der Staatsanwaltschaft von einem Gericht wegen geringfügiger Straftaten erlassen wird, stellt eine vorläufige Entscheidung dar. Er wird gemäß § 410 StPO mit Ablauf einer Frist von zwei Wochen ab seiner Zustellung, gegebenenfalls an die Zustellungsbevollmächtigten der betroffenen Person, rechtskräftig, es sei denn, sie legt vor Ablauf dieser Frist gegen den Strafbefehl Einspruch ein (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn 20).

In dem besonderen Fall, dass die betroffene Person keinen festen Wohnsitz oder Aufenthalt im deutschen Hoheitsgebiet hat, kann ihr gegenüber nach § 132 Abs. 1 StPO angeordnet werden, einen Zustellungsbevollmächtigten zu benennen, dem der sie betreffende Strafbefehl zugestellt wird, wodurch die Einspruchsfrist in Lauf gesetzt wird.

Nach § 44 Abs. 2 StGB wird das mit dem Strafbefehl angeordnete Fahrverbot zu dem Zeitpunkt wirksam, zu dem er rechtskräftig wird.

Zweitens ist festzustellen, dass das Ausgangsverfahren ein neues Strafverfahren betrifft, das gegen UY wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eingeleitet worden ist. Aus der Vorlageentscheidung ergibt sich, dass der objektive Tatbestand dieser Straftat in der Nichtbeachtung eines Fahrverbots besteht, das durch einen rechtskräftigen Strafbefehl angeordnet wurde, und dass ihr subjektiver Tatbestand in der Fahrlässigkeit der betroffenen Person besteht.

Im vorliegenden Fall stellt das vorliegende Gericht zunächst zum objektiven Tatbestand der Straftat, derentwegen bei ihm ein Strafverfahren gegen UY anhängig ist, fest, dass UY am 14. Dezember 2017 in Deutschland am Steuer eines Lastkraftwagens kontrolliert worden sei, d.h., nachdem dessen erste Verurteilung durch das Amtsgericht Garmisch-Partenkirchen rechtskräftig geworden sei, da UY gegen diesen Strafbefehl nicht innerhalb der Frist von zwei Wochen ab dessen Zustellung an seinen Bevollmächtigten Einspruch eingelegt habe.

Sodann stellt das vorliegende Gericht zum subjektiven Tatbestand der Straftat, derentwegen bei ihm ein

Strafverfahren gegen UY anhängig ist, fest, dass dessen Bevollmächtigter, ein Bediensteter des Amtsgerichts Garmisch-Partenkirchen, den gegen UY ergangenen Strafbefehl mit einfacher Post an die bekannte Anschrift von UY in Polen habe weiterleiten lassen. Da nach Ansicht des vorlegenden Gerichts nicht nachgewiesen werden kann, dass UY dieses Schreiben tatsächlich erhalten hat, geht es von der Prämisse aus, dass UY von dem Strafbefehl erst Kenntnis erlangt habe, als er am 14. Dezember 2017 von der Polizei kontrolliert worden sei.

- 43 In Anbetracht dieser Klarstellungen ist als Erstes zu prüfen, ob Art. 6 der Richtlinie 2012/13 dem entgegensteht, dass die Frist von zwei Wochen für die Einlegung eines Einspruchs gegen einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden mit seiner Zustellung an den Bevollmächtigten der Person, gegen die er gerichtet ist, zu laufen beginnt.
- 44 Insoweit ist erstens festzustellen, dass Art. 6 der Richtlinie 2012/13 spezielle Regeln bezüglich des Rechts jeder verdächtigten oder beschuldigten Person festlegt, über die strafbare Handlung, deren sie verdächtig oder beschuldigt wird, umgehend und so detailliert unterrichtet zu werden, dass ein faires Verfahren und eine wirksame Ausübung ihrer Verteidigungsrechte gewährleistet werden. Art. 6 Abs. 3 sieht ferner vor, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass spätestens dann, wenn einem Gericht die Anklageschrift vorgelegt wird, detaillierte Informationen über den Tatvorwurf erteilt werden.
- 45 Zwar erfolgt wegen des summarischen und vereinfachten Charakters des Verfahrens, in dem der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Strafbefehl ergangen ist, dessen Zustellung erst, nachdem das Gericht über den Tatvorwurf entschieden hat.
- 46 Gleichwohl hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Entscheidung des Richters im Strafbefehl nur vorläufigen Charakter hat und ihre Zustellung für den Beschuldigten die erste Gelegenheit einer Unterrichtung über den gegen ihn erhobenen Tatvorwurf darstellt, was dadurch bestätigt wird, dass dem Beschuldigten gegen den Strafbefehl kein Rechtsmittel zu einem anderen Gericht eröffnet ist, sondern ein Einspruch, der für ihn in ein gewöhnliches streitiges Verfahren vor demselben Richter mündet, in dem er seine Verteidigungsrechte in vollem Umfang wahrnehmen kann, bevor dieser Richter erneut über den gegen ihn erhobenen Tatvorwurf entscheidet (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn. 60).
- 47 Folglich ist die Zustellung eines Strafbefehls nach Art. 6 der Richtlinie 2012/13 als eine Form der Unterrichtung des Beschuldigten über den Tatvorwurf anzusehen, so dass sie den Anforderungen dieses Artikels genügen muss (Urteil vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn. 61).
- 48 Zweitens hat der Gerichtshof auch festgestellt, dass die Richtlinie 2012/13 nicht die Modalitäten der in ihrem Art. 6 vorgesehenen Unterrichtung des Beschuldigten über den Tatvorwurf regelt und dieser Artikel daher grundsätzlich nicht dem entgegensteht,

dass der Beschuldigte, der nicht im betreffenden Mitgliedstaat wohnt, im Rahmen eines Strafverfahrens verpflichtet ist, für die Zustellung eines Strafbefehls wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden einen Bevollmächtigten zu benennen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn. 62 und 68).

Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich jedoch auch, dass die im Recht der Mitgliedstaaten festgelegten Modalitäten der Unterrichtung über den Tatvorwurf nicht das u. a. mit Art. 6 der Richtlinie 2012/13 verfolgte Ziel beeinträchtigen dürfen, das, wie sich auch aus dem 27. Erwägungsgrund der Richtlinie ergibt, darin besteht, Personen, die der Begehung einer Straftat verdächtig oder beschuldigt werden, die Vorbereitung ihrer Verteidigung zu ermöglichen und ein faires Verfahren zu gewährleisten (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn. 63, und vom 22. März 2017, Tranca u. a., C 124/16, C 188/16 und C 213/16, EU:C:2017:228, Rn. 38).

Ein solches Ziel verlangt jedoch ebenso wie die Notwendigkeit der Vermeidung jeder Diskriminierung zwischen den im Anwendungsbereich des betreffenden nationalen Gesetzes wohnhaften Beschuldigten und den nicht dort wohnhaften Beschuldigten, die allein verpflichtet sind, für die Zustellung gerichtlicher Entscheidungen einen Bevollmächtigten zu benennen, dass der Beschuldigte über die volle Frist von zwei Wochen verfügt, um gegen einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Einspruch einzulegen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 15. Oktober 2015, Covaci, C 216/14, EU:C:2015:686, Rn. 65, und vom 22. März 2017, Tranca u. a., C 124/16, C 188/16 und C 213/16, EU:C:2017:228, Rn. 40).

Daher muss der Beschuldigte ab dem Zeitpunkt, zu dem er von einem solchen Strafbefehl tatsächlich Kenntnis erlangt hat, so weit wie möglich in die gleiche Lage versetzt werden, als sei ihm der Strafbefehl persönlich zugestellt worden, und er muss insbesondere über die volle Einspruchsfrist verfügen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 22. März 2017, Tranca u. a., C 24/16, C 188/16 und C 213/16, EU:C:2017:228, Rn. 47).

Hierzu ist festzustellen, dass ein Strafbefehl wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende zwar rechtskräftig wird, wenn der Beschuldigte dagegen nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen, gerechnet ab Zustellung des Strafbefehls an seinen Bevollmächtigten und nicht ab der tatsächlichen Kenntnismahme des Beschuldigten von dem Strafbefehl, Einspruch einlegt, die §§ 44 und 45 StPO nach den Ausführungen des vorlegenden Gerichts aber ein Verfahren der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand vorsehen, das es ermöglicht, die Rechtskraft des Strafbefehls aufzuheben und trotz des Ablaufs der ursprünglichen Einspruchsfrist gegen diesen Einspruch einzulegen.

Daher ist drittens zu prüfen, ob das im nationalen Recht vorgesehene Verfahren der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand und die Voraussetzungen, von denen dieses Recht die Durchführung dieses Verfah-

- rens abhängig macht, mit den Anforderungen des Art. 6 der Richtlinie 2012/13 in Einklang stehen, und insbesondere, ob sie es ermöglichen, dass der betroffenen Person für die Einlegung eines Einspruchs gegen den gegen sie erlassenen Strafbefehl tatsächlich eine Frist von zwei Wochen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie von diesem Strafbefehl tatsächlich Kenntnis erlangt hat, zur Verfügung steht.
- 54 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es in Anbetracht der Ausführungen in der Vorlageentscheidung und der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof nicht ausgeschlossen ist, dass der Beschuldigte in einer Situation wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden nach den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften gegen den Strafbefehl binnen einer Woche, nachdem er von diesem tatsächlich Kenntnis erlangt hat, Einspruch einlegen muss. § 45 StPO lässt sich nämlich offenbar dahin auslegen, dass der Einspruch innerhalb der Frist von einer Woche eingelegt werden muss, die diese Bestimmung für die Beantragung der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand vorsieht.
- 55 Eine solche Pflicht – ihr Vorliegen einmal unterstellt – verstieße gegen Art. 6 der Richtlinie 2012/13, da sie dazu führen würde, dass die Einspruchsfrist, die nach den Ausführungen in den Rn. 50 und 51 des vorliegenden Urteils dem Beschuldigten ab dem Zeitpunkt einzuräumen ist, zu dem er von dem ihn betreffenden Strafbefehl tatsächlich Kenntnis erlangt hat, um die Hälfte verkürzt würde.
- 56 Ferner ist festzustellen, dass der Beschuldigte nach den Angaben des vorliegenden Gerichts einen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nur stellen kann, wenn er nachweisen kann, dass er sich zeitnah bei seinem Zustellungsbevollmächtigten über die Existenz eines ihn betreffenden Strafbefehls erkundigt hat.
- 57 Eine solche Pflicht ist aber ebenso wenig mit den Anforderungen vereinbar, die sich aus Art. 6 der Richtlinie 2012/13 ergeben. Wie der Generalanwalt in Nr. 61 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, ergibt sich nämlich sowohl aus dem Wortlaut dieser Bestimmung als auch aus ihrer allgemeinen Systematik und dem mit der Richtlinie verfolgten Ziel, dass die Behörden der Mitgliedstaaten die Beschuldigten über den Tatvorwurf zu unterrichten haben und dass von den Beschuldigten nicht erwartet werden kann, dass sie sich zeitnah über etwaige Entwicklungen des sie betreffenden Strafverfahrens informieren.
- 58 Schließlich ist festzustellen, dass das vorliegende Gericht darauf hinweist, dass der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand keine aufschiebende Wirkung habe.
- 59 Da sich aus § 44 Abs. 2 StGB offenbar ergibt, dass das mit einem Strafbefehl wie dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden verbundene Fahrverbot keine Wirkung entfaltet, solange die Einspruchsfrist nicht abgelaufen ist, was zu prüfen jedoch Sache des vorliegenden Gerichts ist, folgt aus den Ausführungen in Rn. 51 des vorliegenden Urteils, dass Art. 6 der Richtlinie 2012/13 verlangt, dass dieses Fahrverbot auch während der Frist von zwei Wochen ab der tatsächlichen Kenntnisnahme der betroffenen Person von dem gegen sie erlassenen Strafbefehl, während dieser diese Person in der Lage sein muss, gegen diesen Strafbefehl Einspruch einzulegen, ausgesetzt ist.
- Folglich steht Art. 6 der Richtlinie 2012/13 einer 60
Regelung eines Mitgliedstaats nicht entgegen, nach der die Frist von zwei Wochen für die Einlegung eines Einspruchs gegen einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden ab dessen Zustellung an den Bevollmächtigten der Person, gegen die der Strafbefehl erlassen wurde, zu laufen beginnt, sofern diese Person ab ihrer Kenntnisnahme von dem Strafbefehl tatsächlich über eine Frist von zwei Wochen verfügt, um dagegen Einspruch einzulegen, gegebenenfalls im Anschluss an ein Verfahren zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand oder in dessen Rahmen, ohne dartun zu müssen, dass sie die erforderlichen Schritte unternommen hat, um sich zeitnah bei ihrem Bevollmächtigten über die Existenz dieses Strafbefehls zu erkundigen, und sofern dessen Wirkungen während dieser Frist ausgesetzt sind.
- Als Zweites ist zu prüfen, ob Art. 6 der Richtlinie 61
2012/13 dem entgegensteht, dass eine Person strafrechtlich verurteilt werden kann, weil sie gegen ein Fahrverbot zu einem Zeitpunkt verstoßen hat, als der dieses Verbot anordnende Strafbefehl rechtskräftig war, wenn sie zu diesem Zeitpunkt keine Kenntnis von der Existenz eines solchen Strafbefehls hatte.
- Hierzu ist erstens darauf hinzuweisen, dass das in 62
Art. 6 der Richtlinie 2012/13 verankerte Recht die wirksame Ausübung der Verteidigungsrechte beschuldigter oder strafrechtlich verfolgter Personen gewährleisten soll. Die praktische Wirksamkeit dieses Rechts wäre daher ernsthaft gefährdet, wenn es möglich wäre, sich auf einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden zu stützen, um festzustellen, dass dieselbe Person eine neue Straftat zu einem Zeitpunkt begangen hat, zu dem sie mangels Unterrichtung von dem ersten gegen sie eingeleiteten Strafverfahren noch nicht in der Lage war, sich gegen diesen Tatvorwurf zur Wehr zu setzen.
- Folglich steht Art. 6 dem entgegen, dass die Nicht- 63
beachtung eines Strafbefehls wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden einer Person strafrechtlich zur Last gelegt werden kann, wenn er ihr nicht unter Beachtung der in dieser Bestimmung vorgesehenen Anforderungen mitgeteilt worden ist und sie die ihr darin zur Last gelegte Tat nicht gegebenenfalls auf dem im Recht des betreffenden Mitgliedstaats vorgesehenen Rechtsweg und unter Beachtung des Unionsrechts bestreiten konnte.
- Wie in Rn. 57 des vorliegenden Urteils ausgeführt, 64
verstieße es jedoch gegen den genannten Art. 6, wenn von der betroffenen Person verlangt würde, dafür zu sorgen, dass sie bei ihrem Zustellungsbevollmächtigten die notwendigen Schritte unternimmt, um sich zu vergewissern, dass er ihr den sie betreffenden Strafbefehl ordnungsgemäß übermittelt hat.
- Daher ist Art. 6 der Richtlinie 2012/13 dahin auszu- 65
legen, dass er dem entgegensteht, dass eine Person ver-

urteilt wird, weil sie gegen einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden zu einem Zeitpunkt verstoßen hat, zu dem nicht festgestellt werden kann, dass die zuständigen nationalen Behörden dafür gesorgt haben, dass die Person vom Inhalt des Strafbefehls tatsächlich Kenntnis erlangt.

- 66** Diese Auslegung von Art. 6 der Richtlinie 2012/13 gilt auch dann, wenn der Strafbefehl zu dem Zeitpunkt rechtskräftig geworden ist, zu dem die Person, an die er gerichtet ist, gegen ihn verstoßen haben soll, und zwar selbst dann, wenn diese Person nicht ab dem Zeitpunkt, zu dem sie von dem Strafbefehl Kenntnis erlangt hat, ein Verfahren zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand eingeleitet hat, um die Aufhebung der Rechtskraft des Strafbefehls zu erwirken.
- 67** Diese Auslegung beeinträchtigt nämlich nicht die erforderliche Einhaltung des Grundsatzes der Rechtskraft. Insoweit genügt die Feststellung, dass die Rechtskraft der ein Fahrverbot gegen eine Person anordnenden Verurteilung nicht schon allein deshalb missachtet wird, weil der Verstoß dieser Person gegen dieses Verbot nicht zwangsläufig zur Anordnung einer neuen strafrechtlichen Sanktion führt.
- 68** Zweitens ist festzustellen, dass der Grundsatz des Vorrangs des Unionsrechts, der besagt, dass das Unionsrecht dem Recht der Mitgliedstaaten vorgeht, alle mitgliedstaatlichen Stellen verpflichtet, den verschiedenen unionsrechtlichen Vorschriften volle Wirksamkeit zu verschaffen, wobei das Recht der Mitgliedstaaten die diesen verschiedenen Vorschriften zuerkannte Wirkung im Hoheitsgebiet dieser Staaten nicht beeinträchtigen darf (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Juni 2019, Popławski, C 573/17, EU:C:2019:530, Rn. 53 und 54, und vom 19. November 2019, A. K. u. a. [Unabhängigkeit der Disziplinarkammer des Obersten Gerichtshofs], C 585/18, C 624/18 und C 625/18, EU:C:2019:982, Rn. 157 und 158).
- 69** Insoweit ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Grundsatz der unionsrechtskonformen Auslegung des innerstaatlichen Rechts, wonach es dem nationalen Gericht obliegt, das nationale Recht so weit wie möglich in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht auszulegen, dem System der Verträge immanent ist, da dem nationalen Gericht dadurch ermöglicht wird, im Rahmen seiner Zuständigkeit die volle Wirksamkeit des Unionsrechts sicherzustellen, wenn es über den bei ihm anhängigen Rechtsstreit entscheidet. Außerdem ist jedes im Rahmen seiner Zuständigkeit angerufene nationale Gericht als Organ eines Mitgliedstaats verpflichtet, jede nationale Bestimmung, die einer Bestimmung des Unionsrechts, die in dem bei ihm anhängigen Rechtsstreit unmittelbare Wirkung hat, entgegensteht, unangewendet zu lassen (Urteile vom 24. Juni 2019, Popławski, C 573/17, EU:C:2019:530, Rn. 55 und 61, und vom 19. November 2019, A. K. u. a. [Unabhängigkeit der Disziplinarkammer des Obersten Gerichtshofs], C 585/18, C 624/18 und C 625/18, EU:C:2019:982, Rn. 159 und 161).
- 70** Drittens ist festzustellen, dass die Richtlinie 2012/13 – wie sich im Wesentlichen aus ihren Erwägungsgrün-

den 14 und 41 ergibt – auf die u. a. in Art. 47 der Charta niedergelegten Rechte aufbaut und diese Rechte fördern soll (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. Juni 2018, Kolev u. a., C 612/15, EU:C:2018:392, Rn. 88).

Insbesondere soll Art. 6 der Richtlinie 2012/13 – 71 wie in Rn. 49 des vorliegenden Urteils ausgeführt – die wirksame Ausübung der Verteidigungsrechte und ein faires Verfahren gewährleisten. Mit dieser Bestimmung wird somit ausdrücklich ein Aspekt des in Art. 47 der Charta verankerten Rechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf verbürgt.

Folglich ist festzustellen, dass Art. 6 der Richtlinie 2012/13 ebenso wie Art. 47 der Charta, der aus sich heraus Wirkung entfaltet und nicht durch Bestimmungen des Unionsrechts oder des nationalen Rechts konkretisiert werden muss, um dem Einzelnen ein Recht zu verleihen, das er als solches geltend machen kann, unmittelbare Wirkung hat (vgl. entsprechend Urteil vom 19. November 2019, A. K. u. a. [Unabhängigkeit der Disziplinarkammer des Obersten Gerichtshofs], C 585/18, C 624/18 und C 625/18, EU:C:2019:982, Rn. 162 und 163).

Daher hat das vorlegende Gericht im Rahmen seiner Zuständigkeit alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die volle Wirksamkeit dieses Art. 6 zu gewährleisten.

Wie in den Rn. 62 und 63 des vorliegenden Urteils 74 ausgeführt, würde die praktische Wirksamkeit von Art. 6 der Richtlinie 2012/13 jedoch ernsthaft gefährdet, wenn eine Person verurteilt würde, weil sie gegen ein Verbot verstoßen hat, das durch einen Strafbefehl wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden angeordnet wurde, der ihr nicht unter Beachtung der Anforderungen dieses Artikels mitgeteilt worden ist.

Unter solchen Umständen hat das vorlegende Gericht im Rahmen seiner Zuständigkeit sein nationales Recht möglichst so auszulegen, dass die praktische Wirksamkeit von Art. 6 der Richtlinie 2012/13 gewahrt bleibt, und andernfalls jede entgegenstehende nationale Bestimmung unangewendet zu lassen.

Hinzuzufügen ist, dass die deutsche Regierung vor dem Gerichtshof geltend gemacht hat, dass denkbar sei, das nationale Recht in Bezug auf die Sorgfaltspflicht eines Beschuldigten, der keinen Wohnsitz im Inland habe, im Einklang mit den Anforderungen von Art. 6 der Richtlinie 2012/13 auszulegen, was zu prüfen jedoch Sache des vorlegenden Gerichts ist.

Nach alledem ist Art. 6 der Richtlinie 2012/13 dahin 77 auszulegen,

– dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats nicht entgegensteht, nach der die Frist von zwei Wochen für die Einlegung eines Einspruchs gegen einen ein Fahrverbot gegen eine Person anordnenden Strafbefehl mit dessen Zustellung an den Bevollmächtigten dieser Person zu laufen beginnt, sofern diese Person ab ihrer Kenntnisnahme von dem Strafbefehl tatsächlich über eine Frist von zwei Wochen verfügt, um dagegen Einspruch einzulegen, gegebenenfalls im Anschluss an ein Verfahren zur Wiedereinsetzung in den vorigen Stand oder in dessen Rahmen, ohne dazun zu müssen, dass sie die erforderlichen Schritte unternommen hat,

um sich zeitnah bei ihrem Bevollmächtigten über die Existenz dieses Strafbefehls zu erkundigen, und sofern dessen Wirkungen während dieser Frist ausgesetzt sind,

– dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der sich eine in einem anderen Mitgliedstaat wohnende Person, wenn sie einen Strafbefehl, mit dem ein Fahrverbot gegen sie angeordnet wird, nicht ab dem Zeitpunkt, zu dem dieser Strafbefehl rechtskräftig geworden ist, beachtet, einer strafrechtlichen Sanktion aussetzt, obwohl diese Person keine Kenntnis von der Existenz des Strafbefehls hatte, als sie gegen das mit ihm angeordnete Fahrverbot verstoßen hat.

- 78 In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen braucht nicht geprüft zu werden, ob die übrigen vom vorlegenden Gericht angeführten Bestimmungen des Unionsrechts einer nationalen Regelung wie der im Ausgangsverfahren fraglichen entgegenstehen. [...]

39. Die mit der Ausübung des Amtes eines katholischen Priesters oder derjenigen eines jeden (hauptamtlichen) Geistlichen einer anderen Konfession oder Glaubensrichtung typischerweise verbundenen wesentlichen Aufgaben, darunter die ggf. kirchenrechtlich exklusive Legitimation zur (Einzel-) Sakramentspendung, rechtfertigen regelmäßig für sich allein nicht das Absehen von einem verwirkten Regelfahrverbot oder die Anerkennung einer sonstigen Fahrverbotsprivilegierung.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 27. April 2020 – 202 ObOWi 492/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Urteil vom 20.08.2019 hat das Amtsgericht gegen den bislang verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getretenen Betroffenen, einen katholischen Pfarrer, wegen einer am 16.09.2018 auf einer Staatsstraße als Führer eines Pkw begangenen *vorsätzlichen* Überschreitung der außerhalb geschlossener Ortschaften gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 52 km/h entsprechend der im Bußgeldbescheid vom 30.10.2018 vorgesehenen Ahndung eine Geldbuße von 480 Euro festgesetzt und gegen ihn wegen des groben Pflichtenverstößes im Sinne von § 25 Abs. 1 Satz 1 1. Alternative, 26a Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 StVG i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV i. V. m. lfd. Nr. 11.3.8 der Tabelle 1c zum BKat ein mit der Vollstreckungserleichterung nach § 25 Abs. 2a StVG verbundenes Regelfahrverbot für die Dauer eines Monats angeordnet. Mit seiner gegen dieses Urteil gerichteten Rechtsbeschwerde rügt der Betroffene mit Begründungsschrift seines Verteidigers vom 01.10.2019 die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Mit der Sachrüge wendet sich der Betroffene insbesondere gegen die Anordnung des Fahrverbots, weil ein „Ausnahmefall“ vorliege. Als katholischer Pfarrer sei es ihm aufgrund der privaten wie – vom zu-

ständigen bischöflichen Dekanat im Verfahren schriftlich bestätigt – beruflichen Situation keinesfalls ohne weiteres möglich, das Fahrverbot anzutreten. Entgegen der Auffassung des Amtsgerichts lägen „hier sehr wohl außergewöhnliche Umstände vor, die zu einer Anordnung des Fahrverbots nicht berechtigten“. Der Betroffene sei für 2000 Gläubige „verantwortlich und auch verpflichtet hier Krankenbesuche durchzuführen, unter Umständen Beerdigungen abzuhalten, Teilnahme an Konferenzen, Fortbildungen und die Erteilung des Religionsunterrichts an Schulen durchzuführen“. Auch könne sich der Betroffene „nicht einen Pfarrer ‚ausleihen‘, der hier dann für ihn tätig“ werde, zumal „in der heutigen Zeit der Beruf des katholischen Pfarrers [...] mit Nachwuchsproblemen behaftet“ sei. Auch sonst gebe es „gerade bei der katholischen Kirche [...] kein Übermaß an Mitarbeitern, die hier für den Betroffenen eintreten [...] und für diesen die Fahrdienste übernehmen“ könnten. Die Generalstaatsanwaltschaft München beantragt unter dem 22.03.2020, die Rechtsbeschwerde als unbegründet zu verwerfen. Im Rahmen der hierzu mit Schreiben seines Verteidigers vom 20.04.2020 abgegebenen Gegenerklärung lässt der Betroffene im Wesentlichen vortragen, „allein in der Problematik der Corona-Pandemie wäre es überhaupt nicht denkbar, jemand anderes einzustellen, der meinen Mandanten fahren könnte“; der Betroffene sei „katholischer Pfarrer und immer für seine Pfarrgemeinde zuständig“. Es gebe für den Betroffenen „keine festen Arbeitszeiten und auch keine festen Regelungen, wo und wann er sich an welchem Ort auch immer einzufinden“ habe, weshalb hier von einem „doch sehr einzigartigen Einzelfall“ auszugehen sei.

Aus den Gründen:

II. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 OWiG statthafter, schon wegen der neben der Sachrüge – jedoch unausgeführt und deshalb ohne weiteres unzulässig – erhobenen Verfahrensrüge unbeschadet der auf eine Rechtsmittelbeschränkung auf den Rechtsfolgenanspruch hindeutenden Antragstellung und –begründung („... mit der Maßgabe, dass das Fahrverbot [...] durch eine höhere Geldbuße ersetzt wird“) als unbeschränkt zu behandelnden Rechtsbeschwerde deckt weder im Schuld- noch im Rechtsfolgenanspruch einen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf (§ 349 Abs. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

1. Dies gilt insbesondere auch, soweit das Amtsgericht keine Notwendigkeit erkannt hat, von dem verwirkten Regelfahrverbot etwa aufgrund des rechtsstaatlichen Übermaßverbotes (zu den insoweit anzulegenden Maßstäben vgl. u.a. OLG Bamberg, Beschl. v. 09.11.2017 – 3 Ss OWi 1556/17 = DAR 2018, 91 = StraFo 2018, 84 = VerkMitt 2018, Nr 18 = OLGSt StVG § 25 Nr 71; 02.05.2018 – 3 Ss OWi 490/18 = OLGSt OWiG § 77b Nr 5 und zuletzt neben BayObLG, Beschl. v. 20.05.2019 – 201 ObOWi 569/19 = DAR 2019, 628 = Blutalkohol 56 [2019], 334 = VerkMitt 2019, Nr 63 = OLGSt StVG § 25 Nr 76; 01.10.2019

– 202 ObOWi 1797/19 bei juris; 31.07.2019 – 202 ObOWi 1244/19 bei juris z. B. OLG Karlsruhe, Beschl. v. 26.11.2019 – 2 RBs 35 Ss 795/19 bei juris; OLG Brandenburg, Beschl. v. 11.06.2019 – 53 Ss-OWi 244/19 bei juris und KG, Beschl. v. 13.05.2019 – 162 Ss 46/19 = Blutalkohol 56 [2019], 396, jeweils m.w.N.) oder aufgrund eines sonstigen im Einzelfall eine Fahrverbotsprivilegierung rechtfertigenden Sachverhalts abzusehen.

2. Aus der mit der Ausübung des Amtes eines katholischen Pfarrers als geweihtem Amt oder derjenigen eines jeden (hauptamtlichen) Geistlichen einer anderen Konfession oder Glaubensrichtung typischerweise verbundenen wesentlichen Aufgaben, darunter der gegebenenfalls kirchenrechtlich exklusiven Legitimation zur (Einzel-)Sakramentsspendung (z. B. Krankensalbung), folgt nichts anderes. Hierzu führt die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer vorgenannten Antragsschrift im Wesentlichen aus:

„An Art. 4 Abs. 1 und 2 GG musste das Amtsgericht die getroffenen Maßnahmen nicht messen. Zwar unterfällt die ungestörte Ausübung des Berufs als römisch-katholischer Pfarrer bzw. die Gewährleistung des religiösen Lebens in einer Pfarrgemeinde dem besonderen Schutz des Grundgesetzes. Indes wird durch die Verhängung des Fahrverbots allein in die Religionsausübungsfreiheit nicht eingegriffen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass einerseits auch faktische Maßnahmen sowie [...] mittelbar wirkende Maßnahmen Grundrechtseingriffe darstellen können. Damit aber der Staat nicht handlungsunfähig wird, ist andererseits nicht jede noch so entfernte mittelbare Folge staatlicher Maßnahmen als Grundrechtseingriff zu werten [...]. Dies ist vorliegend auch in Ansehung des Fahrverbots anzunehmen, weil der Maßnahme jede religionsregelnde Tendenz fehlt und der Betroffene durch sie wie jeder andere Staatsbürger belastet wird und gerade nicht in seiner Funktion als Geistlicher. Sähe man dies anders, wäre die Maßnahme, weil sie der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und damit dem von Art. 2 Abs. 1 Satz 1 GG gewährleisteten Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit Dritter dient, unter Berücksichtigung dessen, dass die betroffenen Grundrechte im Wege der praktischen Konkordanz zum Ausgleich zu bringen sind, jedenfalls gerechtfertigt. Dabei wäre auf der Verhältnismäßigkeitsstufe ausschlaggebend, dass es für den Betroffenen nach seinen finanziellen Verhältnissen – er verfügt über ein geregeltes Einkommen und hat, wie aus dem nach § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO wirksam in Bezug genommenen Messfoto ersichtlich, offensichtlich Zugang zu einem hochwertigen Fahrzeug [...] – möglich und zumutbar erscheint, während der Zeit des Fahrverbots auf eigene Kosten einen Ersatzfahrer [...] anzustellen oder einen Taxidienst in Anspruch zu nehmen. Anhaltspunkte dafür, dass sich diese Anstellung nicht binnen der Abgabefrist von vier Monaten bewerkstelligen ließe, sind nicht ersichtlich [...].“

Diesen zutreffenden Ausführungen tritt der Senat bei und macht sie sich zu Eigen; ihnen ist auch in Ansehung der Gegenerklärung nichts hinzuzufügen (zur Unerheblichkeit einer gegen ein bußgeldrechtliches Fahrverbot eingewandten Kunstfreiheit aus Art. 5 GG eines u. a. als ‚Fernseh-Kommissar‘ tätigen Schauspielers vgl. OLG Bamberg, Beschl. v. 31.03.2005 – 2 Ss OWi 78/05 = NJW 2006, 627 = DAR 2006, 399). [...]

(Mitgeteilt von Richter am Obersten Bayerischen Landesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

40. 1. Das Bestehen einer physischen Abhängigkeit ist für die Annahme eines Hangs i.S.v. § 64 Satz 1 StGB ebenso wenig erforderlich wie die Feststellung, dass bei dem Täter bereits eine Persönlichkeitsdepravation eingetreten ist. Der Annahme eines Hangs steht deshalb nicht entgegen, dass der Angeklagte in einem festen Arbeitsverhältnis tätig ist und seine weitere berufliche Fortbildung in Angriff nimmt. Die Beeinträchtigung der Arbeits- und Leistungsfähigkeit indiziert zwar einen Hang, ihr Fehlen schließt ihn indes nicht aus (st.Rspr.; u. a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 19.04.2016 – 3 StR 566/15 = NStZ-RR 2016, 246; 05.06.2018 – 2 StR 200/18 und Urt. v. 18.07.2019 – 4 StR 80/19 bei juris).

2. Die Bereitschaft, ein ‚Anti-Gewalt-Training‘ zur Kontrolle der unter Alkoholeinfluss immer wieder an den Tag gelegten und zu Straftaten deutlich jenseits bloßer Bagatellfälle führenden Aggressivität zu absolvieren, kann als Indiz für eine über die bloße Möglichkeit einer therapeutischen Veränderung hinausgehenden konkrete Erfolgsaussicht der Maßregelanzahlung zu werten sein.

3. Ist nicht auszuschließen (§ 337 StPO), dass das Berufungsgericht im Falle einer Maßregelanzahlung nach § 64 StGB auf eine geringere Strafe erkannt hätte, weil sich eine Unterbringung – etwa wegen einer die Dauer der Strafe ggf. überschreitenden Maßregeldauer – als zusätzliches Strafübel auswirken kann, führt der dem Urteil im Hinblick auf § 64 StGB anhaftende Erörterungsmangel zur Aufhebung des Strafausspruchs insgesamt und nicht nur insoweit, als eine Entscheidung über eine Unterbringung unterblieben ist (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 16.02.2012 – 2 StR 29/12 = NStZ-RR 2012, 202 = StV 2013, 148; Urt. v. 08.07.2015 – 2 StR 139/15 bei juris; OLG Schleswig, Beschl. v. 15.01.2015 – 1 Ss 4/15 = SchlHA 2015, 335 und OLG Hamm, Beschl. v. 11.09.2014 – 3 RVs 65/14 bei juris).

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 27. März 2020 – 202 StRR 16/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Angeklagten am 11.04.2019 wegen vorsätzlicher Körperverletzung in

drei tateinheitlichen Fällen in Tateinheit mit Sachbeschädigung zu einer Freiheitsstrafe von neun Monaten verurteilt. Die hiergegen gerichtete, in der Berufungshauptverhandlung wirksam auf den Rechtsfolgenanspruch beschränkte Berufung des Angeklagten hat das Landgericht mit dem angefochtenen Urteil vom 26.08.2019 als unbegründet verworfen. Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit der auf die Verletzung sachlichen Rechts gestützten Revision. Die zur Antragsschrift der Generalstaatsanwaltschaft vom 06.02.2020 abgegebene Stellungnahme des Verteidigers des Angeklagten vom 02.03.2020 mit der Erklärung, dass die Nichtanwendung des § 64 StGB bzw. dessen fehlende Erörterung *nicht* von der Revision ausgenommen werde, lag dem Senat vor.

Aus den Gründen:

II. Das aufgrund der nach § 318 StPO wirksamen Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenanspruch (vgl. hierzu zuletzt BayObLG, Beschl. v. 26.02.2020 – 202 StRR 4/20 [zur Veröffentlichung bestimmt]) nur noch diesen betreffende und wegen der entsprechenden Erklärung der Revision die Nichterörterung des § 64 StGB einschließende statthafte (§ 333 StPO) Rechtsmittel führt auf die Sachrüge hin zur Aufhebung des angefochtenen Urteils im gesamten Strafausspruch, weil die Berufungskammer – wie schon das Amtsgericht – die Frage einer Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt *gänzlich unerörtert* gelassen hat, obwohl es sich aufgrund der festgestellten Umstände aufdrängte, dass die Voraussetzungen einer Unterbringung nach § 64 StGB vorliegen *können*, nämlich dass beim Angeklagten ein Hang gegeben ist, alkoholische Getränke im Übermaß zu sich zu nehmen und nicht zuletzt die verfahrensgegenständliche Anlasstat darauf beruht. Die unterlassene Prüfung der Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt führt vorliegend auch zur Aufhebung der gegen den Angeklagten verhängten Freiheitsstrafe.

1. Der Senat [...] macht sich [die Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft] insoweit zu eigen, als die aufgezeigten tatrichterlichen Feststellungen ohne weiteres die Annahme nahelegen, dass bei dem Angeklagten von einer eingewurzelten, auf psychischer Disposition beruhenden oder durch Übung erworbenen intensiven Neigung und deshalb von einem Hang im Sinne von § 64 Satz 1 StGB auszugehen ist, immer wieder Alkohol im Übermaß zu sich zu nehmen und das verfahrensgegenständliche Tatgeschehen vom 02.08.2008 im Anschluss an ein Abstinenzversagen darauf beruhte. Das Bestehen einer bereits physischen Abhängigkeit ist für die Annahme eines Hangs ebenso wenig erforderlich (st.Rspr.; vgl. nur BGH, Beschl. v. 19.04.2016 – 3 StR 566/15 = BeckRS 2016, 9869 = NStZ-RR 2016, 246 [Ls] und 05.06.2018 – 2 StR 200/18 bei juris; ferner Fischer StGB 67. Aufl. § 67 Rn. 7, jeweils m.w.N.) wie die Feststellung, dass bei dem Täter bereits eine Persönlichkeitsdepravation eingetreten ist (vgl. zuletzt BGH, Urte. v. 18.07.2019 – 4 StR 80/19 bei juris m.w.N.).

2. Der Annahme eines Hangs i.S.v. § 64 StGB steht deshalb nicht entgegen, dass der Angeklagte als Elektroniker seit April 2018 unverändert in einem festen Arbeitsverhältnis berufstätig ist und nunmehr beabsichtigt, die Meisterprüfung in Angriff zu nehmen [...]. Denn die Beeinträchtigung der Gesundheit oder der Arbeits- und Leistungsfähigkeit durch den Alkoholkonsum indiziert zwar einen Hang im Sinne des § 64 Satz 1 StGB, ihr Fehlen schließt diesen indes nicht aus (BGH a.a.O.).

3. Auch sonst kann dem Urteil nicht entnommen werden, dass weitere tatbestandliche Voraussetzungen des § 64 StGB nicht erfüllt sind. Insbesondere fehlen Anhaltspunkte dafür, dass es an einer nach § 64 Satz 2 StGB erforderlichen hinreichend konkreten und stets einzelfallbezogen zu beurteilenden, über die bloße Möglichkeit einer therapeutischen Veränderung hinausgehenden Aussicht auf einen Behandlungserfolg einer – hier erstmaligen – Entziehungsbehandlung fehlt (zum insoweit anzulegenden Prüfungsmaßstab vgl. zuletzt BGH, Beschl. v. 14.08.2019 – 4 StRR 147/19 = NStZ-RR 2020, 38 und 30.07.2019 – 2 StRR 172/19 = NStZ-RR 2020, 71, jeweils m.w.N.); zu den Voraussetzungen für die Annahme eines ‚*symptomatischen Zusammenhangs*‘ zwischen Hang und Anlasstat zuletzt BGH, Urte. v. 27.06.2019 – 3 StR 443/18 = NStZ-RR 2019, 308 m.w.N.). Die Bereitschaft, nunmehr ein ‚Anti-Gewalt-Training‘ zur besseren Kontrolle seiner unter Alkoholeinfluss immer wieder an den Tag gelegten und zu Straftaten deutlich jenseits bloßer Bagatellfälle führenden Aggressivität zu absolvieren [...], könnte als Indiz für eine konkrete Erfolgsaussicht einer Maßregelanordnung zu werten sein.

4. Einer Nachholung einer Unterbringungsanordnung steht schließlich nicht entgegen, dass allein der Angeklagte Revision eingelegt hat (§ 358 Abs. 2 Satz 3 StPO). Dass die Nichtanordnung der Unterbringung in einer Entziehungsanstalt den Angeklagten nicht beschwert, hindert das Revisionsgericht im Übrigen nach st.Rspr. nicht, auf eine zulässig erhobene, die Nichtanwendung des § 64 StGB – wie hier – nicht ausdrücklich vom Rechtsmittelantrag ausnehmende Revision des Angeklagten das Urteil insoweit aufzuheben, wenn eine Prüfung der Maßregel unterblieben ist, obwohl die tatrichterlichen Feststellungen dazu Anlass gegeben haben (st.Rspr.; vgl. zuletzt BGH, Beschl. v. 03.12.2019 – 4 StR 553/19 = NStZ-RR 2020, 48 und 30.07.2019 – 2 StR 93/19 = NStZ-RR 2020, 37; ferner u.a. BGH, Beschl. v. 05.06.2018 – 2 StR 200/18 bei juris; 02.09.2017 – 3 StR 307/17 bei juris; 05.03.2014 – 3 StR 12/14 bei juris; 07.01.2009 – 3 StR 458/08 = NStZ 2009, 261 = BGHR StGB § 64 Ablehnung 11 und schon Urte. v. 07.10.1992 – 2 StR 374/92 = BGHSt 38, 362 = StV 1992, 572 = NStZ 1993, 97 = NJW 1993, 477 = BGHR StPO § 344 Abs 1 Beschränkung 3).

III. Aufgrund des aufgezeigten Erörterungsausfalls unterliegt das angefochtene Urteil mit den zugehörigen Feststellungen insgesamt der Aufhebung und nicht nur insoweit, als eine Entscheidung über eine Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt unterblieben ist. Denn der Senat kann unter den gegebenen

Umständen, wie die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend feststellt, ungeachtet der gravierenden Vorstrafensituation des Angeklagten jedenfalls nicht mit der erforderlichen Gewissheit ausschließen (§ 337 StPO), dass das Berufungsgericht im Falle der Anordnung einer Unterbringung in einer Entziehungsanstalt tatsächlich auf eine – noch – geringere Strafe als auf eine unbedingte Freiheitsstrafe von neun Monaten erkannt hätte (vgl. hierzu auch die Fallgestaltung bei BGH, Beschl. v. 05.03.2014 – 3 StR 12/14 bei juris), schon weil sich eine gegebenenfalls anzuordnende Unterbringung im Ergebnis als zusätzliches Strafübel auswirken und deshalb Einfluss auf das Strafmaß nehmen kann. Dies gilt namentlich dann, wenn die Maßregeldauer – wie hier – die Dauer der Strafe unter Umständen überschreiten kann (BGH, Beschl. v. 16.02.2012 – 2 StR 29/12 = NStZ-RR 2012, 202 = StV 2013, 148 und Urt. v. 08.07.2015 – 2 StR 139/15 bei juris; vgl. auch OLG Schleswig, Beschl. v. 15.01.2015 – 1 Ss 4/15 = SchlHA 2015, 335 und OLG Hamm, Beschl. v. 11.09.2014 – 3 RVs 65/14 bei juris). Die zur neuen Entscheidung berufene Strafkammer wird daher nunmehr nicht nur unter Hinzuziehung eines Sachverständigen (§ 246a Abs. 1 Satz 2 StPO) über die Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt, sondern auch über den Strafausspruch einschließlich der – wenn auch nach Sachlage fernliegenden – Frage einer Aussetzung der Vollstreckung einer gegebenenfalls wiederum erkannten Freiheitsstrafe zur Bewährung neu zu verhandeln und zu befinden haben. [...]

(Mitgeteilt von Richter am Bayerischen Obersten Landesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

41. *) 1. Im Rahmen der Strafzumessung nach § 46 Abs. 1 StGB können auch generalpräventive Aspekte berücksichtigt werden. So ist anerkannt, dass der Schutz der Allgemeinheit durch Abschreckung nicht nur des Angeklagten, sondern auch anderer möglicher künftiger Rechtsbrecher eine schwerere Strafe rechtfertigt als sie sonst angemessen wäre, wenn eine gemeinschaftgefährliche Zunahme solcher oder ähnlicher Straftaten, wie sie zur Aburteilung stehen, festgestellt worden ist.

2. Im Falle einer Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs (§§ 222, 315c I Nr. 1 a, III Nr. 2, 52 StGB) bedarf es dazu jedoch der Feststellung, dass derartige Straftaten, wie das Fahren unter Alkoholeinfluss, bei dem Menschen zu Tode kommen, zugenommen haben. Da die diesbezüglichen Zahlen seit Jahren rückläufig sind bzw. stagnieren, kann nicht davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um eine allgemein bekannte Tatsache handelt.

Oberlandesgericht Dresden,
Beschluss vom 7. April 2020 – 1 OLG 23 Ss 218/20 –
BLUTALKOHOL VOL. 57/2020

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Pirna hat den Angeklagten mit Urteil vom 31. Juli 2019 wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und drei Monaten verurteilt. Die hiergegen wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Berufungen des Angeklagten und der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht Dresden mit Urteil vom 17. Dezember 2019 als unbegründet verworfen.

Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit der Revision. Er rügt die Verletzung materiellen Rechts. [...]

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten ist zulässig und begründet. Sie führt mit der Sachrüge zur Aufhebung des angefochtenen Urteils mit den zugrundeliegenden Feststellungen und Zurückverweisung der Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung. Die Rechtsfolgenbemessung im angefochtenen Urteil hält revisionsrechtlicher Nachprüfung nicht stand.

Die Generalstaatsanwaltschaft Dresden hat in ihrem Antrag vom 23. März 2020 unter anderem Folgendes ausgeführt:

„1. Das Landgericht hat den gesetzlichen Strafrahmen zutreffend bestimmt.

2. Allerdings ist ihm im Rahmen der Strafzumessung ein Fehler unterlaufen, als es die Berücksichtigung generalpräventiver Gesichtspunkte für notwendig erachtet hat.

Gemäß § 46 Abs. 1 StGB sind die Wirkungen, die von der Strafe für das künftige Leben des Täters in der Gesellschaft zu erwarten sind, zu berücksichtigen. Zu diesen Strafzwecken gehört auch die Generalprävention (MüKoStGB/Miebach/Maier, 3. Aufl. 2016, StGB § 46 Rn. 38). So ist anerkannt, dass der Schutz der Allgemeinheit durch Abschreckung nicht nur des Angeklagten, sondern auch anderer möglicher künftiger Rechtsbrecher eine schwerere Strafe rechtfertigt als sie sonst angemessen wäre, wenn eine gemeinschaftgefährliche Zunahme solcher oder ähnlicher Straftaten, wie sie zur Aburteilung stehen, festgestellt worden ist (vgl. BGH, Beschlüsse vom 8. Mai 2007 – 4 StR 173/07, NStZ 2007, 702 und vom 10. August 2005 – 2 StR 219/05, StraFo 2005, 515; BGH, Beschluss vom 7. März 2018 – 1 StR 663/17 –, Rn. 2, juris).

Im vorliegenden Fall fehlt es jedoch an der Feststellung, dass derartige Straftaten, wie das Fahren unter Alkoholeinfluss, bei dem Menschen zu Tode kommen, zugenommen haben. Da die diesbezüglichen Zahlen seit Jahren rückläufig sind bzw. stagnieren, kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um eine allgemein bekannte Tatsache handelt.

Auf die Rüge der Verteidigung, das Gericht habe den Tod des Vaters des Opfers zu Lasten des Angeklagten gewürdigt, kam es daher gar nicht mehr an. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass sich dies aus dem Wortlaut der Urteilsgründe

nicht zwingend ergibt. Nach hiesigem Verständnis wurde nur das Leid der Mutter des Opfers dargestellt, die den Tod zwei ihrer engsten Angehörigen zu verschmerzen hat, ohne den Tod des Vaters des Opfers dem Angeklagten zuzurechnen.

Da nicht auszuschließen ist, dass die Strafe anders ausgefallen wäre, wenn das Gericht die generalpräventiven Gesichtspunkte nicht berücksichtigt hätte, war das Urteil aufzuheben.“

Dem schließt sich der Senat nach eigener Sachprüfung an. Die Sache bedarf neuer Verhandlung und Entscheidung. [...]

42.1. Wird ein kraftfahrzeugführender Betroffener, bei dem im Rahmen einer polizeilichen Kontrolle angesichts des Antreffens im grenznahen Gebiet zu den Niederlanden und aufgrund stark erweiterter Pupillen ohne Reaktion und starkem Lidflattern der Anfangsverdacht für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG besteht, ohne vorangegangene Belehrung zunächst befragt „ob er etwas genommen habe“, so verstößt dies gegen §§ 136 Abs. 1 S. 2, 163a Abs. 4 StPO, 46 Abs. 1 OWiG.

2. Ob über die Unverwertbarkeit der Angaben des nicht ordnungsgemäß belehrten Betroffenen hinaus ein Beweisverwertungsverbot Fernwirkung bzgl. anderer Beweismittel hat (hier insbesondere: Ergebnis der Blutprobe, der sich der Betroffene „freiwillig“ unterzogen hat), ist umstritten. Selbst wenn man eine solche Fernwirkung – noch dazu im Ordnungswidrigkeitenrecht – bejahen wollte, so lässt sich eine allgemeingültige Regel, wann ein Beweisverwertungsverbot über das unmittelbar gewonnene Beweisergebnis hinausreicht und wo seine Grenzen zu ziehen sind, nicht aufstellen. Die Grenzen richten sich nicht nur nach der Sachlage und Art und Schwere des Verstoßes, sondern auch nach der Kausalität der unzulässig erlangten Erkenntnisse für die weiteren Ermittlungen und die schließliche Überführung des Betroffenen.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 31. März 2020 – 4 RBs 114/20 –

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde wird als unbegründet verworfen, da die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerderechtferkung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben hat (§ 79 Abs. 3 OWiG, § 349 Abs. 2 StPO). [...]

Ergänzend zur Antragsschrift der Generalstaatsanwaltschaft ist anzumerken, dass die Verfahrensrüge der unzulässigen Verwertung amtlicher gewonnener Beweismittel“ wegen eines Verstoßes gegen die Belehrungspflicht aus §§ 136 Abs. 1 S. 2 StPO, 46 Abs. 1 OWiG) jedenfalls unbegründet ist.

Zuzugeben ist der Rechtsbeschwerde, dass es gegen §§ 136 Abs. 1 S. 2; 163a StPO, 46 Abs. 1 OWiG ver-

stößt, wenn der Betroffene, bei dem – wie hier – aufgrund stark erweiterter Pupillen ohne Reaktion und starkem Lidflattern nach Anhalten des von ihm geführten PKW im grenznahen Gebiet zu den Niederlanden durch den Zeugen POK L. der Anfangsverdacht für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG bestand, ohne vorangegangene Belehrung zunächst befragt wird „ob er etwas genommen habe“. Bei dieser Sachlage hatte der Betroffene bereits den Status eines solchen und es war eine Vernehmungssituation gegeben, denn eine solche liegt vor, wenn der Vernehmende dem Betroffenen in amtlicher Funktion gegenübertritt und in dieser Eigenschaft von ihm Auskunft verlangt (vgl. BGH MDR 1996, 1054). Dass der Betroffene im vorliegenden Fall im weiteren Verlauf etwa noch vor Einholung seiner Zustimmung zu einem „freiwilligen“ Drogentest oder später qualifiziert in dem Sinne belehrt worden ist, dass er auch einen Hinweis auf die Unverwertbarkeit früherer Aussagen erhalten hat (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 62. Aufl., § 136 Rdn. 9) ist nicht ersichtlich. Vielmehr ist nur eine (einfache) Belehrung erfolgt und zwar nach dem Drogenvortest. Danach ist der Betroffene auch darüber belehrt worden, dass er sich freiwillig einer Blutentnahme unterziehen könne, anderenfalls selbige durch den Zeugen angeordnet würde.

Gleichwohl führt dieses Vorgehen der Polizei nicht zu einem Beweisverwertungsverbot bzgl. „sämtlicher gewonnener Beweismittel“. Eine Aussage des Betroffenen über das Einräumen seiner Fahrereigenschaft in der Hauptverhandlung ist im angefochtenen Urteil nicht verwertet worden. Eine Aussage gegenüber den Polizeibeamten in der Anhaltesituation gibt das angefochtene Urteil nicht ausdrücklich wieder. Der in der Beweiswürdigung niedergelegte Ablauf (Anhalten, Befragung, ob der Betroffene „etwas genommen habe“; im Falle der Bejahung Angebot eines freiwilligen Drogenschnelltests) legt aber nahe, dass der Betroffene die Frage nach der Drogeneinnahme bejaht hat, da es ansonsten wohl nicht zur Durchführung des Drogenschnelltests gekommen wäre. Diese Angaben sind aber im angefochtenen Urteil nicht verwertet worden. Wie sich aus der Rügebegründung ergibt, hat der Betroffene auch die ärztliche Untersuchung anlässlich der Blutprobenentnahme ausweislich des ärztlichen Berichts verweigert, sodass dort unter „Untersuchungsbefund“ nichts angekreuzt ist.

Ob über die Unverwertbarkeit der Angaben des nicht ordnungsgemäß belehrten Betroffenen hinaus ein Beweisverwertungsverbot Fernwirkung bzgl. anderer Beweismittel hat (hier insbesondere: Ergebnis der Blutprobe, der sich der Betroffene „freiwillig“ unterzogen hat), ist umstritten (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt a.a.O. Rdn. 22). Selbst wenn man eine solche Fernwirkung – noch dazu im Ordnungswidrigkeitenrecht – bejahen wollte, so lässt sich eine allgemeingültige Regel, wann ein Beweisverwertungsverbot über das unmittelbar gewonnene Beweisergebnis hinausreicht und wo seine Grenzen zu ziehen sind, nicht aufstellen. Die Grenzen richten sich nicht nur nach der Sachlage und Art und Schwere des Verstoßes, sondern

auch nach der Kausalität der unzulässig erlangten Erkenntnisse für die weiteren Ermittlungen und die schließliche Überführung des Betroffenen (vgl. OLG Oldenburg, Urt. v. 10.10.1994 – Ss 371/94 – juris; vgl. auch: BVerfG, Beschl. v. 27.04.2010 – 2 BvL 13/07 – juris). Der Verstoß hat ein nicht unbedeutendes Gewicht. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass es sich bei dem unzulässigen Vorgehen nach den Urteilsfeststellungen offenbar um eine gängige Praxis des als Zeugen vernommenen Polizeibeamten handelt. Andererseits ist zu sehen, dass es vorliegend „nur“ um die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (wenn auch mit der Konsequenz eines Fahrverbots und einer erheblichen Geldbuße) geht. Hier ist aber eine Kausalität des Verstoßes gegen die Belehrungspflicht – wie im angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt – zu verneinen. Angesichts der Umstände, die den o.g. Anfangsverdacht begründeten, wäre auch dann, wenn der Betroffene nach bereits anfänglicher ordnungsgemäßer Belehrung jede Mitwirkung und jede Angabe verweigert hätte, eine Blutentnahme rechtmäßig nach § 46 Abs. 4 S. 2 OWiG angeordnet worden, deren Ergebnis dann auch hätte verwertet werden dürfen. [...]

43. *) Eine Übermüdung kann einen geistigen oder körperlichen Mangel im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB darstellen. Allerdings ist ein solcher Übermüdnungszustand zu verlangen, welcher für den Beschuldigten die erkennbare Erwartung eines nahen Sekundenschlafs mit sich bringt, das heißt, der Fahrer bei sorgfältiger Selbstbeobachtung die Übermüdung bemerkt hätte oder mit ihrem Eintritt hätte rechnen müssen.

Landgericht Leipzig,
Beschluss vom 6. April 2020 – 6 Qs 22/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Am 16.01.2020 hat das Amtsgericht Eilenburg [...] gegen die Angeklagte [...] einen Strafbefehl erlassen. Im Strafbefehl wurde der Angeklagten folgender Sachverhalt zur Last gelegt:

„Sie befuhren am 27.09.2019 gegen 15:35 Uhr mit dem PKW ... die Bundesstraße ... in Fahrtrichtung Richtung ..., obwohl Sie infolge Übermüdung fahruntüchtig waren. Ihre Fahruntüchtigkeit hätten Sie bei kritischer Selbstprüfung erkennen können und müssen.

Infolge Ihrer Übermüdung schliefen Sie ein, kamen vor dem Ortszugang ... (in Höhe Kilometer 0,6) nach links von der Fahrbahn ab und kollidierten mit dem im Gegenverkehr befindlichen PKW A. Aufgrund des drohenden Frontalzusammenstoßes brachten Sie den Fahrzeugführer des PKW A. in die Gefahr schwerster Verletzungen. Für Sie vorhersehbar und vermeidbar erlitt der Geschädigte neben Kopfschmerzen ein HWS-Syndrom und ein Schleudertrauma.

Wegen der körperlich bemerkbaren Ermüdungsanzeichen mussten Sie mit der Möglichkeit eines von Ihnen im Zustand der Fahruntüchtigkeit verursachten Verkehrsunfalls und seiner Folgen rechnen.

Durch die Tat haben Sie sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Strafantrag wurde form- und fristgerecht gestellt.“

Das Amtsgericht Eilenburg bewertete den Tatvorwurf rechtlich als fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung gemäß §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 b, Abs. 3 Nr. 2, 223 Abs. 1, 229, 230 Abs. 1, 52, 69, 69a StGB und verhängte gegen die Angeklagte eine Geldstrafe in Höhe von 50 Tagessätzen zu je 40,00 EUR Tagessatzhöhe. Darüber hinaus entzog das Amtsgericht Eilenburg im Strafbefehl der Angeklagten die Fahrerlaubnis, zog ihren Führerschein ein und wies die Verwaltungsbehörde an, der Angeklagten für die Dauer von 8 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Mit Beschluss vom gleichen Tag [...] entzog das Amtsgericht Eilenburg der Angeklagten vorläufig gemäß § 111 a StPO die Fahrerlaubnis, ordnete an, dass die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zugleich als Anordnung der Beschlagnahme des Führerscheins wirke und ordnete zum Zwecke der Beschlagnahme die Durchsuchung der Person, der Wohnung, der Geschäftsräume und der Fahrzeuge der Angeklagten an. Zur Begründung nahm das Amtsgericht Eilenburg auf den Strafbefehl vom gleichen Tag Bezug. Danach würden dringende Gründe vorliegen, dass der Angeklagten die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werde und zur Sicherung gegen weitere Gefährdung die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis erforderlich sei.

Der Strafbefehl und der Beschluss vom 16.01.2020 wurden dem Verteidiger der Angeklagten am 05.02.2020 zugestellt. Am 07.02.2020 [...] ging der Führerschein der Angeklagten beim Amtsgericht Eilenburg zur amtlichen Verwahrung ein.

Am 07.02.2020 [...] legte der Verteidiger der Angeklagten Einspruch gegen den Strafbefehl vom 16.01.2020 und am 18.02.2020 [...] Beschwerde gegen den Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vom 16.01.2020 ein und führte zur Begründung aus, dass kein dringender Tatverdacht einer Straßenverkehrsgefährdung gegeben sei. [...] Mit Beschluss vom 02.03.2020 [...] hob das Amtsgericht Eilenburg den Beschluss vom 16.01.2020 über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auf und ordnete die Herausgabe des Führerscheins an die Angeklagte an. Zur Begründung führte das Amtsgericht Eilenburg aus, dass der Beschluss über die vorläufige Entziehung aufzuheben gewesen sei, weil es eher unwahrscheinlich sei, dass die Angeklagte wegen einer fahrlässigen Verkehrsgefährdung verurteilt werde. Die Angeklagte habe zwar eingeräumt, während der Fahrt „weg“ gewesen zu sein. Dies reiche für die Erfüllung des Tatbestandes nicht aus. Es gebe keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Angeklagte vor dem Sekundenschlaf Anzeichen für eine Müdigkeit verspürte. Es gebe bisher keinerlei Erkenntnisse darüber, wie lange

die Angeklagte unterwegs gewesen sei, woher sie gekommen sei, wie ihr Fahrverhalten (z.B. Schlingelinien, langsames Abfriften) bis zum Unfall gewesen sei. Auch wenn die Angeklagte ihre Einlassung „angepasst“ habe, werde ihr immer noch zu beweisen sein, dass sie übermüdet gewesen sei. Dies scheine nach den vorhandenen Beweismitteln unwahrscheinlich.

Der Angeklagten wurde der Führerschein am 05.03.2020 über ihren Verteidiger zurückgegeben.

Am 09.03.2020 legte die Staatsanwaltschaft Leipzig – Zweigstelle Torgau – gegen den Beschluss des Amtsgerichts Eilenburg vom 02.03.2020 Beschwerde ein. [...] Mit Beschluss vom 12.03.2020 [...] half das Amtsgericht Eilenburg der Beschwerde der Staatsanwaltschaft nicht ab und legte die Sache dem Landgericht Leipzig zur Entscheidung über die Beschwerde vor. [...]

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde der Staatsanwaltschaft hat in der Sache Erfolg, weil das Amtsgericht Eilenburg den Beschluss gemäß § 111a StPO zu Unrecht aufgehoben hat. Die Voraussetzungen des § 111a StPO liegen weiterhin vor. Es liegen dringende Gründe dafür vor, dass der Angeklagten die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB entzogen wird. Zur Sicherung gegen weitere Gefährdungen ist es auch erforderlich die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen.

1. Nach dem bisherigen Stand der Ermittlungen ist die Angeklagte dringend verdächtig, die im Strafbefehl näher beschriebene Tat, mithin eine fahrlässige Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung, begangen zu haben.

Der dringende Tatverdacht beruht auf einer Gesamtschau insbesondere folgender Umstände:

Dass die Angeklagte am 27.09.2019 gegen 15:35 Uhr mit dem PKW [...] den Verkehrsunfall verursacht hat, indem sie nach links von der Fahrbahn abkam und mit dem im Gegenverkehr befindlichen PKW A. des Zeugen pp. zusammen gestoßen ist, wodurch am PKW A. Totalschaden entstand und der Zeuge pp. neben Kopfschmerzen ein HWS-Syndrom und ein Schleudertrauma erlitt, ergibt sich bereits aus den Angaben der Angeklagten, die den Unfall und ihre Verursachung [...] auch eingeräumt hat.

Nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen ist auch davon auszugehen, dass die Angeklagte diesen Unfall verursacht hat, obwohl sie infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage gewesen ist, dass Fahrzeug sicher zu führen, da sie am Steuer eingeschlafen ist. Der Polizeibeamte pp. hat in seinem Einsatzbericht vom 28.09.2019 [...] festgehalten, dass die Angeklagte gegenüber den Zeugen pp. und pp. geäußert habe, dass sie einen Sekundenschlaf gehabt hätte. Der Zeuge pp. hat dies in seiner Vernehmung [...] auch bestätigt. Er schilderte, dass die Angeklagte [...] zu ihnen hinzu gestoßen sei und geäußert habe „es ist ihr peinlich und ich hatte Sekundenschlaf“.

Zweifel am Wahrheitsgehalt dieser Aussage besteht nach Aktenlage beim völlig unbeteiligten Unfallzeugen pp. nicht. Der Zeuge pp. [...] bestätigte ebenfalls,

dass die Angeklagte zu ihm gekommen sei, sich entschuldigt und geschildert habe, dass sie „kurz weg gewesen wäre“.

Die Angeklagte hat demnach vor Ort selbst Sekundenschlaf als Unfallursache angegeben. Eine Übermüdung kann auch einen geistigen oder körperlichen Mangel im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB darstellen. Allerdings ist ein solcher Übermüdungszustand zu verlangen, welcher für den Beschuldigten die erkennbare Erwartung eines nahen Sekundenschlafs mit sich bringt, das heißt, der Fahrer bei sorgfältiger Selbstbeobachtung die Übermüdung bemerkt hätte oder mit ihrem Eintritt hätte rechnen müssen (vgl. Bay-ObLG, Urteil vom 18.08.2013, St RR 67/ 03, zitiert nach Juris). Der Bundesgerichtshof hat hierzu erkannt, dass ein Kraftfahrer, bevor er am Steuer einschläft, stets deutliche Zeichen der Übermüdung an sich wahrnimmt oder zumindest wahrnehmen kann. Dies beruhe auf den in den berufenen Fachkreisen gesicherten Erkenntnissen, dass ein gesunder, bislang hellwacher Mensch nicht plötzlich von einer Müdigkeit überfallen wird (BGH, Beschluss vom 18.11.1969, 4 StR 66/69, zitiert nach Juris).

Vor diesem Hintergrund kann die Ausföhrung der Angeklagten, wonach sie keine Anzeichen einer Ermüdung oder Übermüdung bemerkt und auch während der Fahrt keine Anzeichen einer Übermüdung wahrgenommen habe, den dringenden Tatverdacht nicht entkräften. Auch der Vortrag des Verteidigers der Angeklagten, dass bei der Angeklagten eine Synkope vorlegen habe, überzeugt insoweit nicht und stellt aus Sicht der Kammer lediglich eine Schutzbehauptung dar, zumal für eine Synkope über die bloße Behauptung hinaus keinerlei Anhaltspunkte vorliegen. Es sind weder medizinische Atteste vorgelegt worden noch andere Umstände geschildert, die die Annahme einer derartig massiven körperlichen Ausfallerscheinung – die im übrigen Zweifel an der generellen Fahrtauglichkeit der Angeklagten begründen könnte – stützen könnten.

Vielmehr ist es ausgesprochen naheliegend, dass tatsächlich an einem Freitagnachmittag nach anstrengender Arbeitswoche auf einer eher ereignisarmen Landstraße, die die Angeklagte offensichtlich auch regelmäßig fährt, wenn sie ihren Lebensgefährten in H. besucht, eine Ermüdung eingetreten ist, die ursächlich für den Verkehrsunfall war.

Aufgrund der erheblichen Beschädigung am Fahrzeug des Zeugen pp. ist auch davon auszugehen, dass ein bedeutender Sachschaden im Sinne des § 315c Abs. 1 StGB vorliegt. Ausweislich des DEKRA-Gutachtens vom 01.10.2019 [...] würden die Reparaturkosten mit Mehrwertsteuer 40.150,00 EUR betragen, wobei der Restwert des PKW mit Mehrwertsteuer bei 21.100,00 EUR lag.

Hinsichtlich der Tathandlung und der daraus resultierenden Gefahr handelte die Angeklagte jeweils zumindest fahrlässig.

2. Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB liegt jedenfalls ein Regelfall für die fehlende Eignung der Täterin zum Föhren von Kraftfahrzeugen vor, wenn diese ein Ver-

gehen der fahrlässigen Verkehrsgefährdung (§ 315c StGB) begangen hat. In Ausnahmefällen kann allerdings trotz Vorliegens eines Regelfalls die Anordnung der Maßregel unterbleiben, wenn bei der Tat positive festzustellende ernsthafte Anhaltspunkte vorliegen, dass die Tat Ausnahmecharakter im Hinblick auf die durch die Regelvermutung indizierte Frage mangelnder Eignung hat (vgl. Fischer, StGB 66. Auflage, § 69 Rdz. 21). Die Kammer hat bei der gebotenen Gesamtwürdigung vorliegend keine besonderen Umstände feststellen können, die zum Entfallen der Indizwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB führen könnte.

3. Die vorläufige Maßnahme ist angesichts ihrer Notwendigkeit zur Verwirklichung des Gesetzeszweckes auch verhältnismäßig. Es bestehen insbesondere auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Angeklagte bereits durch die bisherige Dauer des vorläufigen Entzuges der Fahrerlaubnis und die damit im Zusammenhang stehenden Folgen so hinreichend beeindruckt wäre, dass von ihr keine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer mehr ausgeht. Ein Strafbefehl ist vorliegend bereits erlassen worden. Die Kammer geht davon aus, dass das Amtsgericht Eilenburg zeitnah einen Hauptverhandlungstermin zur Entscheidung über den Einspruch gegen den Strafbefehl anberaumen wird. [...]

44. *) 1. Dem in § 306 Abs. 1 StPO vorgegebenen Formerfordernis für die Einlegung einer Beschwerde (hier: gegen Beschluss nach § 111a StPO) wird eine JPG-Bilddatei des unterschriebenen Einspruchsschreibens im E-Mail-Anhang gerecht. Es ist kein Grund ersichtlich, einem per E-Mail übersandten Foto des unterschriebenen Beschwerdeschreibens eine geringere Authentizität beizumessen als der Übersendung desselben Schreibens per Telefax, bei der das Formerfordernis der Schriftlichkeit anerkanntermaßen als gewahrt anzusehen wäre.

2. Das mehrfache Missachten der Vorfahrtsregeln durch das ungebremsste Passieren der Straßenkreuzungen in einem Wohngebiet mit unzureichender Sicht in Verbindung mit einer leicht überhöhten Geschwindigkeit, einer leicht verwaschene Aussprache, einem leichten Schwanken beim Stehen sowie der Verwechslung des Führerscheins mit dem Personalausweis im Rahmen der anschließenden Verkehrskontrolle sind in der Gesamtschau ausreichend für die Annahme einer relativen alkoholbedingten Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 StGB (hier: BAK 1,01 Promille).

Landgericht Hechingen,

Beschluss vom 22. Juni 2020 – 3 Qs 45/20 –

Zum Sachverhalt:

I. In dem angefochtenen Beschluss des Amtsgerichts Hechingen, durch welchen dem Beschuldigten vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen wurde,

wird diesem zur Last gelegt, am 19. Mai 2020 gegen 01:00 Uhr, nach dem vorangegangenen Genuss von alkoholischen Getränken, mit dem Pkw ... in fahruntüchtigem Zustand auf der B. Straße in S. gefahren zu sein. Die Fahruntüchtigkeit habe sich daran gezeigt, dass der Beschuldigte innerorts mit „deutlich überhöhter Geschwindigkeit“ gefahren sei. Eine am 19. Mai 2020 um 1:35 Uhr beim Beschuldigten entnommene Blutprobe habe eine Blutalkoholkonzentration von 1,01 Promille im Mittelwert ergeben.

Gegen diesen Beschluss wendet sich der Beschuldigte mit seinem „Einspruchsschreiben“ vom 16. Juni 2020, welches er in ausgedruckter Form unterschrieb und ein Lichtbild hiervon noch am selben Tag als „JPG-Bilddatei“ im Anhang einer E-Mail an das Amtsgericht Hechingen versandte. Zur Begründung trägt er vor, dass er mit angemessener Geschwindigkeit gefahren sei. Zudem habe er die Polizeistreife an einer Tankstelle wahrgenommen. Während der Fahrt nach Hause habe er sich jedoch stets „außer Sichtweite der Polizei“ befunden. Erst vor dem Einfahren in die Tiefgarage seiner Wohnung sei es zu der Verkehrskontrolle gekommen.

Der Beschwerde hat das Amtsgericht nicht abgeholfen. Die Staatsanwaltschaft beantragt, die Beschwerde als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

II. Das nach §§ 304 Abs. 1, 300 StPO als Beschwerde auszuliegende Rechtsmittel des Beschuldigten („Einspruch“) ist zulässig, führt in der Sache jedoch nicht zum Erfolg.

1. Die Form der Einlegung – per „JPG-Bilddatei“ im Anhang einer E-Mail – steht der Zulässigkeit des Rechtsmittels nicht entgegen. Zwar schreibt § 306 Abs. 1 StPO vor, dass die Beschwerde entweder zu Protokoll der Geschäftsstelle oder schriftlich eingelegt werden muss, was bei einer (einfachen) E-Mail grundsätzlich zweifelhaft erscheint (vgl. MüKO-Neuheuser, StPO, 1. Aufl. 2016, § 306 StPO Rn. 5 m.w.N.). Das Formerfordernis in § 306 Abs. 1 StPO stellt jedoch keinen Selbstzweck dar. Maßgeblich für die Wahrung der Schriftform im Sinne der Vorschrift ist lediglich, dass einem Dokument in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise der Urheber und dessen Willen entnommen werden kann (vgl. BGH, NStZ-RR 2000, 305; KK-Zabeck, StPO, 8. Aufl. 2019, § 306 StPO Rn. 8). Diesen Anforderungen wird jedenfalls die vorliegende Bilddatei des unterschriebenen Einspruchsschreibens im E-Mail-Anhang gerecht. Es ist kein Grund ersichtlich, einem per E-Mail übersandten Foto des unterschriebenen Beschwerdeschreibens eine geringere Authentizität beizumessen als der Übersendung desselben Schreibens per Telefax, bei der das Formerfordernis der Schriftlichkeit anerkanntermaßen als gewahrt anzusehen wäre.

2. Die Beschwerde ist jedoch unbegründet.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis darf nach § 111a Abs. 1 und 2 StPO nur angeordnet und aufrechterhalten werden, wenn dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass dem Beschuldigt-

ten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird. Solche Gründe sind insbesondere dann anzunehmen, wenn der Beschuldigte der Begehung einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB dringend tatverdächtig ist, vgl. § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB. Dies ist vorliegend der Fall.

Zwar ist nach Auswertung der 35 Minuten nach Fahrtende erhobenen Blutprobe davon auszugehen, dass die Alkoholisierung des Beschuldigten zur Tatzeit bei 1,01 Promille und damit (knapp) unter dem Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille lag. Auch unterhalb dieses Grenzwertes kann jedoch von Fahruntüchtigkeit im Sinne von § 316 StGB ausgegangen werden, wenn eine Gesamtbetrachtung aller konkreten Umstände der Tat und sämtlicher Indizien diese Annahme rechtfertigt (vgl. Fischer, StGB, 67. Aufl., § 316 StGB Rn. 30, 32). Maßgeblich ist dabei vor allem die Feststellung von alkoholtypischen Fahrfehlern und Ausfallerscheinungen.

Ob allein das vom Amtsgericht in der angefochtenen Entscheidung angenommene (unspezifische) Fahren mit „deutlich überhöhter Geschwindigkeit“ mit der im Rahmen von § 111a StPO erforderlichen weit überwiegenden Wahrscheinlichkeit einen Rückschluss auf die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Beschuldigten zulässt, erscheint zumindest zweifelhaft. Zum einen beruht die Annahme „deutlich überhöhter Geschwindigkeit“ nicht auf objektiven Messungen, sondern lediglich auf den Schätzungen der Polizeibeamten vor Ort, so dass sich das konkrete Maß der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht bestimmen lässt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich der Beschuldigte spät nachts auf einer (zu dieser Zeit) wenig befahrenen Strecke auf dem Nachhauseweg befand. Diese Begleitumstände verleiten jedoch regelmäßig auch nüchterne Straßenverkehrsteilnehmer zu der fälschlichen Annahme, sich über die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen hinwegsetzen zu dürfen. Der mutmaßlich vorliegende Geschwindigkeitsverstoß lässt sich daher jedenfalls nicht per se als alkoholtypischer Fahrfehler einstufen.

Neben der Geschwindigkeit ergaben sich jedoch noch weitere Auffälligkeiten, die letztlich mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Rückschluss auf die Fahruntüchtigkeit des Beschuldigten zulassen. So führte der Polizeibeamte H., der den Beschuldigten bei der hier betreffenden Fahrt über eine Wegstrecke von knapp einen Kilometer verfolgte, in Ergänzung seines Berichts an, dass der Beschuldigte (innerorts) mehrere Kreuzungen durchquert habe, ohne seine Geschwindigkeit zu verlangsamen, obwohl er jeweils einem potentiell von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer Vorfahrt hätte gewähren müssen. Zu einer Gefährdungslage sei es nur deshalb nicht gekommen, weil das Wohngebiet, durch welches die Fahrt verlief, zu dieser Zeit extrem wenig frequentiert gewesen sei. Bei der anschließenden Verkehrskontrolle habe der Beschuldigte außerdem seinen Führerschein mit dem Personalausweis verwechselt. Schließlich teilte der Polizeibeamte H. mit, dass der Beschuldigte eine „leicht verwaschene Aussprache“ an den Tag gelegt

habe und zudem beim Stehen ein leichtes Schwanken feststellbar gewesen sei.

Bei der Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns handelt es sich um eine typische physiologische Folge übermäßigen Alkoholkonsums (vgl. Fischer, a.a.O., Rn. 35). Gleiches gilt für die verwaschene Aussprache. Auch das Verwechseln des Personalausweises mit dem Führerschein ist zumindest ein Indiz für eine alkoholbedingte Unkonzentriertheit des Beschuldigten zur Tatzeit. Vor allem aber das beschriebene mehrfache Missachten der Vorfahrtsregeln durch das ungebremste Passieren der Straßenkreuzungen in einem Wohngebiet mit unzureichender Sicht in Verbindung mit einer aller Wahrscheinlichkeit nach zumindest leicht überhöhten Geschwindigkeit deutet auf ein besonderes Maß an Kritiklosigkeit und eine erhöhte Risikobereitschaft des Beschuldigten hin, die sich typischerweise in Folge übermäßigen Alkoholkonsums einstellt (vgl. Fischer, a.a.O., Rn. 35). Daher kann zumindest das mehrfache „Überfahren“ der Kreuzungen mit leicht überhöhter Geschwindigkeit höchstwahrscheinlich als alkoholbedingte Ausfallerscheinung des Beschuldigten angesehen werden. Dies rechtfertigt jedenfalls in Anbetracht der hohen Blutalkoholkonzentration und der weiteren aufgeführten Indizien mit hoher Wahrscheinlichkeit die Annahme alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit und somit einer Strafbarkeit des Beschuldigten wegen fahrlässiger Trunkenheitsfahrt nach § 316 Abs. 2 StGB.

Soweit der Beschuldigte demgegenüber im Rahmen seiner Beschwerdebeurteilung behauptet, mit angemessener Geschwindigkeit gefahren zu sein, stehen dem – zumindest nach vorläufiger Würdigung auf Grundlage der Akten – die nachträglichen Ausführungen des Polizeibeamten H. entgegen, in denen dieser beschreibt, dass die Polizeistreife Mühe gehabt habe, den Beschuldigten einzuholen. Im Übrigen ist nicht nachvollziehbar, wie die Verkehrskontrolle vor der Wohnung des Beschuldigten (unmittelbar nach Fahrtende) möglich gewesen sein soll, wenn sich der Beschuldigte – laut eigener Angabe – stets außerhalb der Sichtweite der Polizei befand.

45. *) Die berufliche Tätigkeit als Erzieherin in Zeiten einer Pandemie (sog. systemrelevante Tätigkeit) als auch der Zeitablauf von einem Jahr seit der Tat können ein Absehen vom Regelfahrverbot wegen eines Verstoßes gegen § 24a I StVG rechtfertigen.

Amtsgericht Mühlhausen,

Urteil vom 22. Mai 2020 – 5 OWi 285 Js 4757/19 –

Aus den Gründen:

I. Aufgrund des Geständnisses und der Rechtsmittelbeschränkung des Verteidigers steht folgender Sachverhalt zur Überzeugung des Gerichtes fest:

Die Betroffene, eine Kindergärtnerin, fuhr am Vortag 2019, dem 30.05.2019, gegen 19.07 Uhr mit

einem Pkw [...] in M. auf der W. Straße. Sie fuhr dabei mit einer festgestellten Atemalkoholkonzentration von 0,31 mg/l, übersah beim Fahren das Verbot der Einfahrt (Zeichen: 267) und hatte keine Zulassungsbescheinigung I bei sich. Bei gehöriger Obhut und unter Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wäre sie nicht unter Alkohol gefahren und hätte sich auch ansonsten ordnungsgemäß verhalten.

Das Gericht hat keine Zweifel an der Wirksamkeit des Geständnisses und an der Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch.

Somit hat die Betroffene in fahrlässiger Tatbegehung jeweils in Tateinheit gegen die §§ 24, 24a Abs. 1 StVG, 41 Abs. 1 i. V.m. Anlage 2, 49 StVO, 11 VI, 48 FZV verstoßen. Rechtfertigungs- oder Entschuldigungsgründe waren nicht ersichtlich.

II. Vor Festlegung einer Geldbuße macht das Gericht Ausführungen zum Fahrverbot. Es hat im Ergebnis hiervon abgesehen, was auf die Höhe der Geldbuße dann Einfluss hatte.

1. Das Gericht hat im konkreten Fall von einem Fahrverbot abgesehen.

Das Fahrverbot ist eine Rechtsfolge, die im Verkehrsrecht und dort vorwiegend im Ordnungswidrigkeitenrecht zur Anwendung kommt. Dem Fahrverbot kommt, im Gegensatz zum Entzug der Fahrerlaubnis, nur eine Warnfunktion zu. Aber auch im Verkehrsstrafrecht besteht für den Strafrichter im Falle der Feststellung einer Verkehrsstraftat die Möglichkeit, ein Fahrverbot auszusprechen. Der Unterschied zwischen dem Fahrverbot und dem Entzug der Fahrerlaubnis liegt darin begründet, dass beim Fahrverbot dem Betroffenen nur untersagt wird von der Fahrerlaubnis, also von der Befähigung ein Kraftfahrzeug zu führen, Gebrauch zu machen, während beim Entzug der Fahrerlaubnis die Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges aberkannt wird (hierzu Kropp NStZ 1997, 471; Kropp JA 1999, 802; Kropp ZRP 2001, 404).

Ein Fahrverbot darf den Betroffenen nicht außergewöhnlich hart treffen. Bei der Entscheidungsfindung sind daher sowohl die persönlichen als auch die familiären und beruflichen Verhältnisse des Betroffenen zu berücksichtigen (BVerfG, 26.10.1993, Az. 2 BvR 2295/93).

Grundsätzlich kann das Gericht und die Behörde unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbot von einer Verhängung eines Fahrverbotes absehen, wenn dieser Wegfall durch ein erhöhtes Bußgeld kompensiert wird (BGH, 11.11.1970, Az. 4 StR 66/70). Diese Regelung findet sich auch in § 4 Abs. 4 BKatV. Aber wann liegt eine außergewöhnliche Härte vor, die eine Umwandlung rechtfertigen kann? Die Rechtsprechung unterscheidet hierbei im Wesentlichen drei Fälle (hierzu Kropp NStZ 1997, 471; Kropp JA 1999, 802; Kropp ZRP 2001, 404):

a) Arbeitsplatzverlust

Eine besondere Härte liegt bei einem Fahrverbot dann vor, wenn der Betroffene seinen Arbeitsplatz verlieren würde (BayObLG 16.05.1991, Az. 1 Ob OWi 318/88). Dabei muss der Betroffene zunächst darlegen, inwieweit eine Kündigung bei einem Fahrverbot

droht. Notwendig hierfür ist es, dass er konkrete Angaben zum Arbeitsverhältnis macht. Nicht ausreichend ist, dass der Betroffene versichert, dass ihm der Verlust des Arbeitsplatzes droht. Es ist daher empfehlenswert ein Bestätigungsschreiben des Arbeitsgebers vorzulegen, aus dem sich ergibt, dass eine Kündigung im Falle eines Fahrverbotes wahrscheinlich ist. Hat das Gericht dennoch Zweifel an den Angaben, muss es beim Arbeitgeber nachfragen oder diesen ggf. als Zeugen hören (OLG Kn. 16.11.2007, Az. 83 Ss-OWi 82/07). Ob die Kündigung an sich rechtlich Bestand haben kann, ist von dem Betroffenen nicht zu überprüfen. Bevor eine Umwandlung vorgenommen wird, wird zudem überprüft, ob es nicht zumutbare Alternativen gibt. Als eine solche kommt z. B. das Verschieben des Fahrverbotes in die Urlaubszeit in Betracht. Hierfür ist jedoch erforderlich, dass der Betroffene über genug Urlaub verfügt und er diesen auch am Stück nehmen kann (OLG Hamm 03.03.2005, Az. 2 Ss OWi 817/04).

b) Körperliche Beeinträchtigungen

Eine Körperbehinderung ist bei einem Fahrverbot grundsätzlich unbeachtlich, solange Taxen und öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden können. Ist der Betroffene aufgrund seiner körperlichen Beeinträchtigung auf die Nutzung des Fahrzeuges angewiesen, liegt eine besondere Härte vor, sodass von dem Fahrverbot abzusehen und stattdessen das Bußgeld zu erhöhen ist. Dies soll jedoch nicht gelten, wenn der Betroffene zur Erfüllung seine alltäglichen Lebensbedürfnisse nicht auf sein Kraftfahrzeug angewiesen ist (OLG BB 10.03.2004, Az. 1 Ss OWi 37 B/04).

c) Lange Verfahrensdauer

Da das Fahrverbot in erster Linie spezialpräventiven Zwecken dient, es also eine Denkkettelfunktion im Verkehrsrecht hat, kann es sinnlos erscheinen, wenn seit der Tat längere Zeit bis zur Entscheidung verstrichen ist. Deshalb bedarf es besonderer Umstände für die Annahme, dass zu einer nach wie vor erforderlichen erzieherischen Einwirkung auf den Täter die Verhängung eines Fahrverbots nach einem längeren Zeitablauf noch unbedingt notwendig ist. Liegen keine besonderen Umstände vor, die das Fahrverbot auch nach einer langen Zeit zwischen der Tat und dem Urteil notwendig erscheinen lassen, so kann das Fahrverbot in ein erhöhtes Bußgeld umgewandelt werden oder ganz von einem Fahrverbot abgesehen werden (AG Leipzig 03.02.2003 Az. 77 OWi 504 Js 55397/00).

d) Weitere Ausnahmen

Dem Gericht sind aus seiner eigenen Rechtsprechung weitere Ausnahmen und ein Entfallen der tatbestandlichen Vermutungswirkung bekannt. Hierzu gehört auch eine notstandsähnliche Lage, analog § 16 OWiG oder eine sonstige Verminderung des Erfolgsunwertes oder Handlungsunwertes der Tat (abwegig Metz NZWehrr 1979, 36).

e) Was bedeutet das für den konkreten Fall?

Die Betroffene ist nicht vorbelastet. Die Tat liegt nunmehr bald ein Jahr zurück. Sie ist geständig. Trotz dieser positiven Voraussetzungen zugunsten der Betroffenen ist zu beachten, dass anders als bei anderen Katalogtaten in diesem Bereich regelmäßig ein Fahr-

verbot zu verhängen ist. Es besteht ein geringerer Ermessensspielraum beim Absehen von einem Fahrverbot. Auch bei Härtefällen kann nur bei solchen außerordentlicher Art hiervon abgesehen werden, dann nämlich, wenn das festgestellte Geschehen aus den sonst üblichen Rahmen des Tatbestandes herausfällt, sodass die Verhängung eines Fahrverbotes offensichtlich unpassend ist.

Das Gericht hat sich hierbei hauptsächlich von der Entscheidung des Landgerichts Mühlhausen vom 27.03.2020 (3 Qs 56/20, Cs 836 Js 54694/19) leiten lassen. Das Landgericht Mühlhausen hatte in einem Beschwerdeverfahren bezüglich der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO den entsprechenden Beschluss des Amtsgerichts Mühlhausen aufgehoben. In diesem Fall war eine Rettungssanitäterin/Ärztin grob verkehrswidrig und rücksichtslos gefahren. Das Landgericht Mühlhausen hatte in seiner Entscheidung betont, dass es zwar ansonsten vom Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen des § 111 a StPO ausgeht, im konkreten Fall jedoch von einem Fahrerlaubnisentzug absieht, da die dortige Beschuldigte wegen ihrer beschriebenen Tätigkeit systemrelevant sei. Die Entziehung der Fahrerlaubnis sei in diesem Fall in den vorliegenden Zeiten einer Corona-Pandemie und ihren Besonderheiten nicht mehr verhältnismäßig.

Das Amtsgericht Mühlhausen ist in der vorliegenden Bußgeldsache an die Entscheidung des Landgerichts Mühlhausen naturgemäß nicht gebunden. Es sieht aber im Ergebnis, dass größere Unterschiede zwischen einer nicht unerheblichen Straftat und einer nur geringfügigen Ordnungswidrigkeit (die Überschreitung der maßgeblichen Grenze für die Alkoholkonzentration ist hier minimal) nicht bestehen. Die Betroffene ist, das ist im vorliegenden Fall unbestritten, Kindergärtnerin. Sie organisiert für die Kinder die Notbetreuung und führt sie auch praktisch aus. Der Vorsitzende weiß aus eigener Anschauung an einem Gericht, welches sich wochenlang in Pandemiestufe 2 befand, welche Bedeutung eine solche Betreuung für die faktische Arbeit hat. Effektiv waren am Amtsgericht Mühlhausen zahlreiche Mütter und Väter von der Notwendigkeit einer Notbetreuung im Kindergarten betroffen. Der Dienst und die Arbeit des Vorsitzenden war nur gewährleistet, indem beispielsweise für Wachtmeister eine solche Notbetreuung zur Verfügung stand. Insoweit ist nach Auffassung des Gerichts nicht nur – so das Landgericht Mühlhausen – eine Rettungssanitäterin/Ärztin relevant, sondern auch eine Kindergärtnerin mit dieser speziellen Funktion. Denn ohne deren Leistung könnte ein Rettungssanitäter, Richter, Wachtmeister und andere ihre systemrelevante Arbeit in Zeiten der Pandemie nicht nachgehen. Hieraus ergibt sich unzweifelhaft auch ihre Systemrelevanz. Es wäre darüber hinaus auch einer rechtstreuen Bevölkerung nicht zu vermitteln, inwieweit in einem Gerichtsbezirk bei einer möglichen Straftäterin die Fahrerlaubnis nicht entzogen wird, einer Betroffenen im Bußgeldverfahren bei einem geringeren Verstoß jedoch ein Fahrverbot

ausgesprochen wird. Hier wird man in einer tieferen Schicht kritisch fragen können, was die charakterliche Geeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen mit einer gesellschaftlichen und gesundheitlichen Notlage zu tun hat. In der Tat wird sich das Landgericht Mühlhausen etwa bei der Fahrt eines Arztes unter starkem Alkoholeinfluss fragen müssen, inwieweit solche charakterlichen Mängel hinter externen Einflüssen zurücktreten können (lesenswert Linss, Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, Göttingen 1991, 52 ff.). Schafft man hierbei nicht eine Kategorie außerhalb einer charakterlichen Geeignetheit, und damit eines Tatbestandsmerkmals, wird dies argumentativ wenig glücken. Diese Fragen muss sich das Amtsgericht Mühlhausen im vorliegenden Fall aber nicht stellen, denn das Fahrverbot stellt zwar im Wesentlichen auf persönliche Merkmale ab und lässt hierbei zahlreiche Ausnahmen zu. Es ist schon im Ansatz flexibler und stellt den „Denkzettel“ in den Mittelpunkt. Dieser wird aber nach einem Jahr Tatzeit und der gesellschaftlich-gesundheitlichen Verwerfung eher zurücktreten müssen. Das „Leid“ eines Menschen in Form eines Fahrverbotes kann eher entfallen, wenn es dadurch zum „Leiden“ zahlreicher Menschen kommt. Die Denkzettel-funktion greift in dieser Konstellation nicht mehr, sie kann hierfür entfallen.

Nun mag man, insbesondere beim ersten Abklingen der Pandemie, klüger sein und argumentieren, warum die Betroffene nicht zuvor ein Fahrverbot angetreten hat, bevor es zur Pandemie kam oder warum sie das Fahrverbot nicht zu einem späteren Zeitpunkt antritt. Ersteres konnte sie aber nicht wissen, letzteres ist ihr nicht zuzumuten, da auch der Vorsitzende nicht erkennen kann, wie die nächsten Monate in der Pandemiezeit weiter gehen und wie weit man dann noch eine Notbetreuung in Kindergärten braucht.

Insoweit ist nach Auffassung dieses Gerichts die Systemrelevanz der Betroffenen in diesen schwierigen Zeiten als weiterer Grund für ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes anzuerkennen. Das Gericht sieht durchaus die Problematik, dass sich dann gegebenenfalls alle möglichen Berufsträger auf ihre angebliche Systemrelevanz berufen könnten. Hiervon lebt aber der Rechtsstaat, von der ständigen Weiterentwicklung des Rechts, dem permanenten Ringen um Gerechtigkeit und von der allgegenwärtigen Anpassung der Rechtsprechung auch an extreme Widrigkeiten der Lebensverhältnisse.

2. Das Gericht hat dann jedoch eine Geldbuße für die drei in Tateinheit begangenen Taten festgesetzt.

Der Bußgeldbescheid hatte eine Geldbuße von 517,50 € festgelegt. Hier ist jedoch die Regel des § 19 OWiG zu beachten, dass bei drei Taten in Tateinheit, die Höhe des Bußgeldes sich nach dem höchsten Betrag richtet. Vorliegend sind dies 500,- € (neben 50,- € und 10,- € für die geringfügigeren Taten - Kropp Zu den Konkurrenzen im Bußgeldrecht - Anmerkung zu AG Sondershausen DAR 2005, 350).

Das Gericht ist jedoch nicht an die Festsetzung des Bußgeldes durch die Behörde gebunden. Die BKatV hat den „Regeltäter“ einer fahrlässigen Begehungswei-

se ohne Vorstrafen im Blick. In der Praxis wird es vielfach begründeten Anlass für eine Abweichung geben.

Das Gericht hält eine maßvolle Erhöhung auf 700,00 € für tat- und schuldangemessen.

Hierbei war ihre Geständigkeit, die fehlende Vorstrafe und die Taddauer zu berücksichtigen, aber auch die Tatsache, dass das Gericht nach den obigen Erwägungen von einem Fahrverbot eben abgesehen hat. Dies kann sich dann durchaus nach herrschender und gängiger Rechtsprechung in einem erhöhten Bußgeld niederschlagen. [...]

46. *) 1. Die Überprüfung einer Entziehungsverfügung in den Fällen des § 11 Abs. 8 FeV erfordert eine inzidente Prüfung der Rechtmäßigkeit der ihr zeitlich vorangegangenen Gutachtenanordnung und nicht eine hypothetische Prüfung, ob die Anordnung auch noch im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung getroffen werden könnte. Dabei liegt es in der Natur der Sache, auf die Verhältnisse im Zeitpunkt der zu überprüfenden Anordnung abzustellen.

2. Wenn zum Zeitpunkt der Anordnung zwingend ein Eignungsnachweis in Gestalt eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b FeV erforderlich war, um Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs auszuschließen, entfällt dieses sachliche Bedürfnis nicht durch den Umstand der nachträglichen Tilgung.

3. Im Hinblick darauf, dass die Gutachtensanordnung als Gefahrerforschungseingriff zu den Gefahrenabwehrmaßnahmen gehört, die von der Fahrerlaubnisbehörde zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten bzw. mangelnder Eignung verdächtigen Fahrerlaubnisinhabern zu ergreifen sind, dient die Frist nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV nicht dazu, dem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, erst den Nachweis über die Beendigung des Alkoholmissbrauchs zu führen, bevor die Fahrerlaubnisbehörde Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen kann.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 18. Mai 2020 – 6 B 346/19 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg. Die vom Antragsteller fristgerecht dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, ergeben nicht, dass es das Verwaltungsgericht zu Unrecht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die mit Bescheid der Antragsgegnerin vom 5. November 2019 verfügte Fahrerlaubnisentziehung anzuordnen.

Das Verwaltungsgericht hat ausgeführt, die auf § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 und § 11 Abs. 8 FeV gestützte Fahrerlaubnisentziehung sei rechtmäßig. Die Antragsgegnerin habe in Anwendung der letztgenannten Vorschrift auf die Nichteignung

des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen dürfen, nachdem dieser das durch Anordnung vom 12. August 2019 wegen wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss auf der Grundlage des § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b FeV i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV rechtmäßig geforderte medizinisch-psychologische Gutachten zu seiner Fahreignung nicht beigebracht habe. Im maßgeblichen Zeitpunkt der Beibringungsanordnung habe dem Antragsteller neben der nach § 24a StVG geahndeten Fahrt am 5. März 2019 (Atemalkoholkonzentration von 0,42 mg/l) auch noch die strafgerichtliche Verurteilung mit Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Verkehr, begangen am 13. Januar 2007 (Blutalkoholkonzentration von 1,74 ‰), entgegengehalten werden dürfen. Die zehnjährige Tilgungsfrist gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVG i. V. m. Nr. 2a StVG a. F. sei unter Berücksichtigung der Anlaufhemmung bis zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis (§ 29 Abs. 5 StVG a. F.) erst am 6. Oktober 2019 abgelaufen. Auch die für die Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens gesetzte Frist bis 12. Oktober 2019 sei angemessen gewesen.

Das dagegen gerichtete Beschwerdevorbringen führt nicht zu einer Abänderung des angegriffenen Beschlusses.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers kommt es nicht darauf an, dass die Voraussetzungen für die Anordnung eines Gutachtens nach § 46 Abs. 3, § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b FeV im Zeitpunkt der Fahrerlaubnisentziehung am 5. November 2019 wegen Ablaufs der Tilgungsfrist für die Trunkenheitsfahrt aus dem Jahr 2007 am 6. Oktober 2019 nicht mehr vorgelegen hätten. Zwar beurteilt sich die Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung nach der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten behördlichen Entscheidung, hier in Ermangelung einer Widerspruchsentscheidung der gegenwärtigen Lage. Dass die Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung in den Fällen des § 11 Abs. 8 FeV voraussetzt, dass die Gutachtenanforderung ihrerseits rechtmäßig gewesen ist, bedeutet aber nicht, dass auch insoweit auf die gegenwärtigen Verhältnisse oder die Verhältnisse im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung abzustellen wäre. Denn die Rechtmäßigkeit einer hierauf gestützten Fahrerlaubnisentziehung hängt davon ab, ob die Behörde von der Nichteignung des Betroffenen ausgehen durfte, weil er einer rechtmäßigen Anordnung nicht nachgekommen ist. Damit erfordert die Überprüfung der Entziehungsentscheidung eine inzidente Prüfung der Rechtmäßigkeit der ihr zeitlich vorangegangenen Gutachtenanordnung und nicht - was die Konsequenz der Auffassung des Antragstellers wäre - eine hypothetische Prüfung, ob die Anordnung auch noch im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung getroffen werden könnte. Dabei liegt es in der Natur der Sache, auf die Verhältnisse im Zeitpunkt der zu überprüfenden Anordnung abzustellen. Dies entspricht im Übrigen der ganz herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur (BVerwG, Urt. v. 17. November 2016 – 3 C 20.15 –, juris Rn. 14; Beschl. v. 21. Mai 2012 – 3

B 65.11 –, juris Rn. 7; SächsOVG, Beschl. v. 13. August 2019 – 3 B 122/19 –, juris Rn. 7; OVG Saarland, Beschl. v. 5. Februar 2018 – 1 B 12/18 –, juris Rn. 7; BayVGH, Beschl. v. 27. Mai 2015 – 11 CS 15.645 –, juris Rn. 11 f. m. w. N.; Dauer in: Henschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 45. Aufl. 2019, § 13 FeV Rn. 22 und § 11 FeV Rn. 55).

Anders als der Antragsteller meint, führt diese Auffassung auch weder zu prozessualen Nachteilen für den Betroffenen noch zu einem Verstoß gegen § 29 Abs. 7 StVG, § 51 Abs. 1 BZRG. Gerade weil eine Gutachtenanordnung mangels Verwaltungsaktqualität nicht selbstständig angefochten werden kann, ist ihre Rechtmäßigkeit im Fall einer späteren Fahrerlaubnisentziehung inzident zu prüfen und dadurch effektiver Rechtsschutz sichergestellt. Die Tilgungs- und Verwertungsvorschriften waren im maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtenanordnung am 12. September 2019 unstrittig gewährt. Wenn zum Zeitpunkt der Anordnung zwingend ein Eignungsnachweis in Gestalt eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b FeV erforderlich war, um Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs auszuschließen, entfällt dieses sachliche Bedürfnis nicht durch den Umstand der nachträglichen Tilgung (OVG M-V, Beschl. v. 13. Februar 2007 – 1 M 13/07 –, juris Rn. 7). Zudem folgt die mangelnde Fahreignung des Betroffenen in den Fällen der Schlussfolgerung nach § 11 Abs. 8 FeV nicht aus einer getilgten Zuwiderhandlung, sondern aus seiner Weigerung zu einer rechtmäßig angeforderten Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Hierbei handelt sich um eine neue Tatsache, die unabhängig von einer Tilgung der vorangegangenen Zuwiderhandlung für die Beurteilung der Fahreignung zu berücksichtigen ist. Der strafgerichtlichen Rechtsprechung zu Verwertungsverboten in Strafverfahren (vgl. BGH, Beschl. v. 22. Dezember 2015 – 2 StR 207/15 –, juris zu § 51 Abs. 1, § 52 Abs. 1 Nr. 2 BZRG) lässt sich insoweit keine andere Bewertung entnehmen (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 29. September 2016 – 3 A 222/16 –, juris Rn. 6).

Der Antragsteller beanstandet ferner zu Unrecht die Erwägungen, mit denen das Verwaltungsgericht die in der Gutachtenanordnung gesetzte Beibringungsfrist (§ 11 Abs. 6 Satz 2 FeV) für angemessen gehalten hat. Allerdings trägt er im Ansatz zutreffend vor, die zur Einholung des angeforderten Gutachtens zu gewährende Frist müsse so bemessen sein, dass eine amtlich anerkannte Gutachterstelle aufgrund ihrer Untersuchungsmethode und der bei ihr herrschenden Gegebenheiten zur Erstellung des Gutachtens tatsächlich in der Lage sei. In Fällen, in denen die beauftragte Gutachterstelle aufgrund der konkreten Fragestellung in der Anordnung und in Einklang mit den fachlichen Kriterien der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (3. Aufl. 2018) tatsächlich einen Abstinenznachweis zur Erstellung des medizinisch-psychologischen Gutachtens fordert, müsste die Frist daher entsprechend verlängert werden. So verhält es sich im Streitfall aber nicht. Soweit der Antragsteller vorträgt, dass nach Einschätzung des TÜV vom 12. September 2019

ein Abstinenznachweis mittels Haarprobe zur Ausräumung von Eignungszweifeln für ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten erforderlich gewesen sei, weswegen die Antragsgegnerin seinem Antrag auf Fristverlängerung vom 4. Oktober 2019 habe stattgeben müssen, handelte es sich ersichtlich nicht um die fachlich begründete Forderung der von ihm beauftragten Gutachterstelle, sondern nach seinem eigenen Vortrag im Verlängerungsantrag um eine Empfehlung der von ihm aufgesuchten Führerscheinberatung. An Empfehlungen, die Führerscheinberater nicht im Rahmen einer konkreten medizinisch-psychologischen Untersuchung aussprechen, muss die Fristbemessung nicht ausgerichtet werden. Da es nach den Begutachtungsleitlinien (vgl. Leitsätze zu 3.13.1 und 3.13.2) anders als bei festgestellter Alkoholabhängigkeit beim Alkoholmissbrauch, um den es in der Fragestellung der Anordnung ging, jedenfalls grundsätzlich keines Abstinenznachweises bedarf und beim Antragsteller bei der aktuellen zweiten Zuwiderhandlung keine extrem hohe Alkoholkonzentration im Atem festgestellt worden war, liegt es auch nicht von vornherein auf der Hand, dass der medizinische Gutachter einen längerfristigen Abstinenznachweis mittels Haarprobe ebenfalls verlangt hätte (vgl. näher SächsOVG, Beschl. vom 13. August 2019 a. a. O. Rn. 11 f.).

Darüber hinaus schließt sich der Senat der Rechtsprechung des seinerzeit für das Fahrerlaubnisrecht zuständigen 3. Senats (a. a. O. Rn. 10) an, der seinerseits im Anschluss an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Beschl. v. 24. Januar 2012 - 10 S 3175/11 -, juris Rn. 16) zu einem ähnlichen Einwand ausgeführt hat, dass die Gutachtenanordnung als Gefahrforschungseingriff zu den Gefahrenabwehrmaßnahmen gehört, die von der Fahrerlaubnisbehörde zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten bzw. mangelnder Eignung verdächtigen Fahrerlaubnisinhabern zu ergreifen sind. Dieser Schutzauftrag ist im Hinblick auf die gegenwärtige potenzielle Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen möglicherweise ungeeigneten Kraftfahrer mit der gebotenen Beschleunigung zu erfüllen und duldet keinen Aufschub bis zu einem Zeitpunkt in der Zukunft, zu dem ein solcher Fahrer die Fahreignung wiedererlangt haben mag. Die Frist nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV dient daher nicht dazu, dem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, erst den Nachweis über die Beendigung des Alkoholmissbrauchs zu führen, bevor die Fahrerlaubnisbehörde Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen kann.

47. *) 1. Der Umstand, dass der Verzicht auf eine Fahrerlaubnis in § 2a Abs. 1 Satz 6 StVG genannt und dort mit der Entziehung der Fahrerlaubnis gleichgestellt ist, zeigt auf, dass durch den Verzicht das die Fahrerlaubnis einräumende Rechtsverhältnis als beendet angesehen wird, wenn gegenüber der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde ein solcher erklärt wird.

2. Der gegenüber einer Behörde erklärte Verzicht auf die Fahrerlaubnis stellt eine öffentlich-rechtliche Willenserklärung dar, die anfechtbar ist, soweit dem Betroffenen ein Anfechtungsgrund gemäß § 119 Abs. 1 BGB zur Seite steht.

3. Ein Erklärungsirrtum im Sinne von § 119 Abs. 1 2. Alt. BGB liegt vor, wenn schon der äußere Erklärungstatbestand nicht dem Willen des Erklärenden entspricht, dieser sich zum Beispiel verspricht oder verschiebt.

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes,
Beschluss vom 13. Mai 2020 – 1 A 57/20 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das [...] Urteil des Verwaltungsgerichts des Saarlandes ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg.

Durch das angefochtene Urteil hat das Verwaltungsgericht die bei sachgerechter Auslegung auf die Feststellung gerichtete Klage, dass der Kläger als Folge der Anfechtung seiner Verzichtserklärung weiter im Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, AM, B und L sei, mit der Begründung abgewiesen, dass die Fahrerlaubnis des Klägers aufgrund der gegenüber dem Beklagten abgegebenen Verzichtserklärung vom 23.03.2017 mit sofortiger Wirkung erloschen und die Verzichtserklärung nicht erfolgreich gemäß § 142 Abs. 1 BGB angefochten worden sei.

Das gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO den Prüfungsumfang im Zulassungsverfahren begrenzende Vorbringen des Klägers in der Antragsbegründung vom 17.03.2020 rechtfertigt die begehrte Zulassung des Rechtsmittels nicht.

Der geltend gemachte Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 1 VwGO) ergibt sich aus diesen Darlegungen nicht.

Die Behauptung des Klägers, ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis könne von Seiten der Behörde nicht verlangt werden, weil ein solcher gesetzlich nicht vorgesehen sei, übersieht, dass der Verzicht auf eine Fahrerlaubnis in § 2a Abs. 1 Satz 6 StVG genannt und dort mit der Entziehung der Fahrerlaubnis gleichgestellt ist (vgl. auch § 29 Abs. 5 Satz 1, 28 Abs. 3 Nr. 7 StVG). Dies zeigt, dass durch den Verzicht das die Fahrerlaubnis einräumende Rechtsverhältnis als beendet angesehen wird, wenn gegenüber der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde ein solcher erklärt wird (vgl. OVG des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 20.11.2015 – 3 L 102/15 –, Juris, Rdnr. 6).

Entgegen der Ansicht des Klägers hat das Verwaltungsgericht zutreffend festgestellt, dass der Kläger auf seine Fahrerlaubnis wirksam verzichtet und diesen Verzicht auch nicht erfolgreich angefochten hat.

Im Ausgangspunkt trifft es zwar zu, dass eine gegenüber einer Behörde abgegebene öffentlich-rechtliche Willenserklärung, wie hier der Verzicht auf eine Fahrerlaubnis, anfechtbar ist (Bayerischer VGH, Beschluss vom 25.10.2019 – 11 CS 19.1577 –, Juris, Rdnr. 15 und vom 04.07.2018 – 11 ZB 18.719 –, Juris, Rdnr. 11;

OVG für das Land Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 20.11.2015 – 3 L 102/15 –, Juris, Rdnr. 13). Die Einwände des Klägers gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts, dass ihm – was hier allein in Betracht kommt – kein Anfechtungsgrund gemäß § 119 Abs. 1 BGB zur Seite steht, greifen jedoch nicht durch.

Mit der in den Zulassungsgründen vorgebrachten Behauptung, er habe keine weitergehende Erklärung als den vorübergehenden Verzicht auf die Fahrerlaubnis, ähnlich einem Fahrverbot, abgeben wollen, macht der Kläger einen Inhaltsirrtum gemäß § 119 Abs. 1 1. Alt. BGB geltend, bei dem zwar der äußere Tatbestand dem Willen des Erklärenden entspricht, dieser sich jedoch über die Bedeutung und die Tragweite seiner Erklärung irrt (Ellenberger in Palandt, BGB, 77. Aufl., 2018, § 119 Rdnr. 11). Dieses Vorbringen ist schon deshalb ungläubhaft, weil der Kläger in der durch seinen Prozessbevollmächtigten abgegebenen Anfechtungserklärung vom 16.01.2018 gegenüber dem Beklagten noch eine ganz andere Version vortragen hat. Danach sei er bei seiner Erklärung davon ausgegangen, dass er auf das körperliche Dokument verzichte, das er verloren habe, der Verzicht sei nur auf den Besitz des Dokuments gerichtet gewesen, nicht hingegen auf den Besitz einer Fahrerlaubnis als Recht zum Führen eines Kraftfahrzeuges. Beide Vorstellungen über sein angebliches Verständnis der von ihm abgegebenen schriftlichen Erklärung sind nicht miteinander in Einklang zu bringen. Der behauptete Irrtum über die Bedeutung und Tragweite seiner Erklärung ist außerdem wegen des allgemein verständlichen, klaren und eindeutigen Wortlauts der Formularerklärung vom 23.03.2017 nicht nachvollziehbar. Wie er dieser gut lesbaren und übersichtlich abgefassten Verzichtserklärung einen in Gänze dem Wortlaut widersprechenden Sinn beizulegen vermochte, hat der Kläger nicht glaubhaft dargelegt. Dies gilt umso mehr, als der Kläger mit seiner Unterschrift zugleich die im Text vorgegebene Erklärung abgegeben hat, ihm sei bekannt, dass er ab sofort keine fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Straßen führen darf, da er sich andernfalls strafbar mache. Hieraus ergibt sich unmissverständlich, dass mit der Erklärung auf die Fahrerlaubnis dauerhaft verzichtet wird.

Fehl geht die Behauptung des Klägers, dass es für eine derart weitreichende Erklärung weder Gründe noch eine Veranlassung gegeben habe. Der Kläger hat sich bei seiner polizeilichen Vernehmung vom 01.12.2016 selbst als Alkoholiker bezeichnet und eingeräumt, dass er sich schon mehrfach wegen massiven Alkoholmissbrauchs in die geschlossene Psychiatrische Klinik der Universität B-Stadt begeben habe. Auf einen solchen Alkoholmissbrauch weist auch der Vorfall vom 08.11.2016 hin, bei dem der Kläger einen Blutalkoholgehalt von 4,17 bzw. 4,07 ‰ innehatte. Die Staatsanwaltschaft Saarbrücken hat das Ermittlungsverfahren wegen Trunkenheit im Verkehr unter dem 20.12.2016 nur deshalb eingestellt, weil in dem Zeitpunkt, als der Kläger mit seinem Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr gefahren ist, der Alkoholisierungsgrad nicht gerichtsverwertbar quantifiziert

werden konnte. Gleichwohl liegen Zeugenaussagen vor, die bestätigen, dass der Kläger in zumindest angetrunkenem Zustand ein Kraftfahrzeug geführt habe. Maßgeblich tritt hinzu, dass allein der am 08.11.2016 festgestellte Blutalkoholgehalt, der nur durch den selbst zugestanden hohen Grad der Gewöhnung an große Mengen Alkohol zu erklären ist, im Sinne der §§ 46 Abs. 3, 13 S. 1 FeV Zweifel an der Kraftfahreignung des Klägers begründet. Von daher gab es gute Gründe dafür, dass der Beklagte die Frage der Fahreignung aufklären wollte. In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass der Beklagte dem Kläger nach fruchtlosem Ablauf der gesetzten Frist mit weiterem Schreiben vom 15.03.2017 zur beabsichtigten Entziehung der Fahrerlaubnis angehört und ihm angezeigt hat, im Falle eines freiwilligen Verzichts auf die Fahrerlaubnis von einem kostenpflichtigen Entzugsbescheid abzusehen, und der Betreuer des Klägers mit Schreiben vom 20.03.2017 gegenüber dem Beklagten kundgetan hat, dass er auf den Kläger mit dem Ziel einwirken werde, freiwillig eine Verzichtserklärung abzugeben. Wie der Kläger bei dieser Sachlage behaupten kann, es hätte keine Veranlassung zur Abgabe der Verzichtserklärung gegeben, ist schlechterdings nicht mehr nachvollziehbar.

Ebenso wenig verfährt die Behauptung des Klägers, dass er als polnischer Staatsbürger der deutschen Sprache nicht ausreichend mächtig sei. Hierzu weist der Beklagte mit Recht darauf hin, dass von diesem – ohnehin unsubstantiierten – Vorbringen erstmals im Zulassungsverfahren die Rede ist und dieser Vortrag auch deshalb nicht überzeugt, weil der Kläger bei seiner polizeilichen Vernehmung vom 01.12.2016 in deutscher Sprache vernommen wurde. Zudem hat der Kläger in der Klageschrift darauf hingewiesen, dass er von seinem Betreuer zu der Erklärung gedrängt worden sei. Dies lässt den Schluss zu, dass der Betreuer mit dem Kläger über die Verzichtserklärung gesprochen und ihm dabei auch den Inhalt der Erklärung vor Augen geführt hat.

Soweit sich der Kläger noch ergänzend auf einen Erklärungsirrtum im Sinne von § 119 Abs. 1 2. Alt. BGB beruft, ist ein solcher ersichtlich nicht gegeben. Ein Erklärungsirrtum liegt vor, wenn schon der äußere Erklärungsstatbestand nicht dem Willen des Erklärenden entspricht, dieser sich zum Beispiel verspricht oder verschreibt (Ellenberger in Palandt, BGB, 77. Aufl., 2018, § 119 Rdnr. 10), was beim Kläger indes nicht der Fall ist.

Auf das Vorliegen der sonstigen Anfechtungsvoraussetzungen, insbesondere die Frage, ob die erst am 16.01.2018 abgegebene Verzichtserklärung noch innerhalb der Frist des § 121 Abs. 1 BGB erfolgt ist, kommt es nach alledem nicht mehr an. [...]

48. 1. Ist nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 ‰ die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB 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.

2. Anders liegt es, wenn zusätzliche aussagekräftige Umstände als sonstige Tatsache die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen (wie BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24/15 –).

3. Zusätzliche Tatsachen für die Annahme eines Alkoholmissbrauchs können darin liegen, dass der Betroffene bei einer hohen Blutalkoholkonzentration keine Ausfallerscheinungen zeigt.

Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 22. April 2020 – 3 M 30/20 –

A u s d e n G r ü n d e n :

I. Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Magdeburg – 1. Kammer – vom 18. Februar 2020 ist unbegründet. Mit dem Beschluss hat das Verwaltungsgericht den Antrag des Antragstellers, den Antragsgegner zu verpflichten, ihm vorläufig die Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisklasse B zu erteilen, abgelehnt. Die vom Antragsteller vorgebrachten Einwände, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, rechtfertigen die Abänderung des Beschlusses nicht.

Das Verwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der Antragsgegner berechtigt war, auf der Grundlage des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV gegenüber dem Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Nach dieser Vorschrift ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann eine Gutachtensanforderung nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden, wenn Zusatztatsachen 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. Ist nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 ‰ die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB 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 aussagekräftige Umstände als sonstige Tatsache die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – juris Rn. 16). Das Verwaltungsgericht hat zusätzliche Tatsachen für die Annahme eines Alkoholmissbrauchs darin gesehen, dass der Antragsteller trotz einer am 15. Dezember 2018 aus Anlass einer Verkehrskontrolle bei ihm fest-

gestellten Blutalkoholkonzentration von 1,28 ‰ keine Ausfallerscheinungen gezeigt habe.

Die hiergegen erhobenen Einwände des Antragstellers greifen nicht durch.

Der Antragsteller führt in der Beschwerdebegründung aus, dass für das Vorliegen von Tatsachen i. S. des § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV Mutmaßungen, Bedenken, subjektive Werturteile, Behauptungen, ein Verdacht oder sonstige Annahmen nicht ausreichend seien und auch die auf der Grundlage des § 69 StGB getroffene Eignungsbeurteilung als solche nicht als Zusatz Tatsache herangezogen werden könne [...]. Dies entspricht der vom Verwaltungsgericht wiedergegebenen Rechtsprechung [...], nach der die Fahrerlaubnisbehörde, „die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach deren Entziehung im Strafverfahren aufgrund einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 ‰ (anders als im Wiederholungsfall, vgl. § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. b FeV) nicht allein wegen dieser Fahrerlaubnisentziehung von der Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machen“ darf. Das Verwaltungsgericht hat als „Zusatz Tatsache“ keine bloßen Wertungen oder Einschätzungen, sondern Erkenntnisse aus der ärztlichen Untersuchung am 15. Dezember 2018 herangezogen.

Der Antragsteller hat nicht dargelegt, warum die vom Verwaltungsgericht zur Annahme einer zusätzlichen Tatsache herangezogenen Umstände, nämlich das Fehlen von Ausfallerscheinungen trotz der Blutalkoholkonzentration von 1,28 ‰, nicht für die Annahme eines künftigen Alkoholmissbrauchs herangezogen werden könnten. Insoweit behauptet der Antragsteller lediglich, bei den vom Verwaltungsgericht angeführten „etwasigen Indizien“ handele es sich nicht um Zusatz Tatsachen; es ergebe sich nicht, wie und durch wen diese „Tatsachen“ in welcher Form erhoben worden seien. Mit diesem Vorbringen tritt der Antragsteller den Ausführungen der erstinstanzlichen Entscheidung nicht substantiiert entgegen. Mit der Verwendung des Begriffs „Indizien“ will der Antragsteller offenbar geltend machen, dass die vom Verwaltungsgericht beschriebenen Umstände für sich genommen nicht auf die Annahme von Alkoholmissbrauch schließen lassen. Dies wird jedoch nicht weiter begründet. Das Bundesverwaltungsgericht stellt darauf ab, dass „zusätzliche aussagekräftige Umstände“ vorliegen müssen, die neben der Trunkenheitsfahrt als sonstige Tatsache die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen können (Urteil vom 6. April 2017, a. a. O. Rn. 16). Es ist nicht zu bezweifeln, dass das Fehlen von Ausfallerscheinungen bei einer hohen Blutalkoholkonzentration für eine Alkoholgewöhnung und damit auch für Alkoholmissbrauch spricht (vgl. hierzu etwa VGH BW, Urteil vom 7. Juli 2015 – 10 S 116/15 – juris Rn. 46 f.). Demgemäß wird dieser Umstand in der Rechtsprechung als Zusatz Tatsache angesehen (vgl. den vom Verwaltungsgericht zitierten Beschluss des BayVGH vom 11. März 2019 – 11 ZB 19.448 – juris Rn. 11 und OVG MV, Beschluss vom 19. März 2019 – 3 M 291/18 – juris Rn. 25). Mit dieser Rechtsprechung setzt sich der Antragsteller nicht auseinander.

Der Antragsteller hat auch nicht substantiiert angezweifelt, dass sich bei ihm trotz der hohen Blutalkoholkonzentration keine Ausfallerscheinungen gezeigt haben. Das Verwaltungsgericht hat insoweit auf „den ärztlichen Bericht über die Untersuchung des Antragstellers am 15. Dezember 2018 [...]“ Bezug genommen, sodass seine Behauptung, es ergebe sich bereits nicht, „wie und durch wen diese ‚Tatsachen‘ in welcher Form erhoben werden sind“, unzutreffend ist. Soweit der Antragsteller behauptet, er konsumiere nicht täglich, sondern nur gelegentlich in Ausnahmefällen Alkohol, sodass nicht auf eine außergewöhnlich hohe Alkoholgewöhnung und auf ein etwaiges fehlendes Trennungsvermögen zu schließen sei, stellt dies das Vorliegen einer zusätzlichen Tatsache für die Annahme von Alkoholmissbrauch nicht in Frage. Der Antragsteller erklärt nicht, warum er – wenn er seinen Behauptungen entsprechend „nur in Ausnahmefällen“ und „nur gelegentlich“ Alkohol konsumiere – bei der ärztlichen Untersuchung mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,28 ‰ keinerlei Anzeichen für Alkoholkonsum gezeigt hat. Laut dem ärztlichen Untersuchungsbericht vom 15. Dezember 2018 war der Gang (geradeaus) sicher, die plötzliche Kehrtwendung wurde sicher absolviert, die Sprache war deutlich, das Bewusstsein klar, der Denkablauf geordnet, das Verhalten beherrscht, die Finger-Finger-Probe und die Nasen-Finger-Probe wurden sicher absolviert. Im Formularfeld, „der Untersuchte scheint unter Alkohol-/Medikamenten-/Drogeneinfluss zu stehen“ wurde vermerkt: „äußerlich nicht merkbar“.

Auch das weitere Vorbringen des Antragstellers, in denen er die Umstände schildert, unter denen er angeblich „plötzlich und untypischerweise“ ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt habe, stellt die bei der ärztlichen Untersuchung am 15. Dezember 2018 festgestellten deutlichen Hinweise für eine Alkoholgewöhnung nicht in Frage. Entsprechendes gilt für die Ausführungen des Antragstellers, es habe im Rahmen seiner Diensttätigkeit im Fahrdienst der Bundeswehr niemals Anlass zu Beanstandungen gegeben. Bei der ärztlichen Untersuchung hat sich gerade gezeigt, dass der Antragsteller in der Lage war, auch nach erheblichem Alkoholkonsum unauffällig und beherrscht aufzutreten. Das Fehlen von Ausfallerscheinungen bei der ärztlichen Untersuchung ist demnach als Zusatz Tatsache für Alkoholmissbrauch zu bewerten, die auch bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 ‰ die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV rechtfertigt. Hat der Antragsteller das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht (fristgerecht) beigebracht, war der Antragsgegner gemäß § 11 Abs. 8 FeV berechtigt, bei seiner Entscheidung auf die Nichteignung zu schließen.

49. *) Allenfalls dann, wenn das Gericht im Ordnungswidrigkeitenverfahren von der Möglichkeit der geänderten Beurteilung der Tat als Ordnungswidrigkeit gemäß § 81 Abs. 1 OWiG Gebrauch zu

machen gedenkt, könnte § 3 Abs. 3 StVG anzuwenden sein. Die bloße rechtliche Möglichkeit dazu reicht hingegen nicht aus, um anzunehmen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt und folglich eine Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 3 StVG besteht.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 1. April 2020 – 16 B 792/19 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung des angegriffenen Beschlusses führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Das Beschwerdevorbringen, mit dem sich der Antragsteller gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts wendet, § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG hindere die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht, verhilft der Beschwerde nicht zum Erfolg. Nach dieser Vorschrift darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt. Gegen den Antragsteller war jedoch kein Strafverfahren, sondern ein Ordnungswidrigkeitenverfahren anhängig.

Der Hinweis des Antragstellers auf § 81 OWiG führt nicht dazu, dass § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG über seinen Wortlaut hinaus auch dann Anwendung findet, wenn lediglich ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den Fahrerlaubnisinhaber anhängig ist. Gemäß § 81 Abs. 1 Satz 1 OWiG ist das Gericht im Bußgeldverfahren an die Beurteilung der Tat als Ordnungswidrigkeit nicht gebunden. Jedoch darf es aufgrund eines Strafgesetzes nur entscheiden, wenn der Betroffene zuvor auf die Veränderung des rechtlichen Gesichtspunktes hingewiesen und ihm Gelegenheit zur Verteidigung gegeben worden ist (§ 81 Abs. 1 Satz 2 OWiG). Allenfalls dann, wenn das Gericht von der Möglichkeit der geänderten Beurteilung der Ordnungswidrigkeit Gebrauch zu machen gedenkt, könnte § 3 Abs. 3 StVG anzuwenden sein. Die bloße rechtliche Möglichkeit reicht nicht aus um anzunehmen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt (vgl. BayVGH, Beschluss vom 15. September 2015 – 11 CS 15.1682 –, Blutalkohol 2015, 426 = juris, Rn. 18; Saarl. VG, Beschluss vom 4. Dezember 2013 – 6 L 1977/13 –, juris, Rn. 20; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 3 StVG Rn. 48).

Vor diesem Hintergrund war die Antragsgegnerin an der Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers nicht nach § 3 Abs. 3 StVG gehindert. Der Antragsteller teilt in der Beschwerdebegründung mit, er habe Einspruch gegen den Bußgeldbescheid eingelegt und Termin zur Hauptverhandlung sei anberaunt. Dass ein Hinweis nach § 81 Abs. 2 Satz 1 OWiG, § 265 Abs. 2 StPO ergangen wäre, trägt er nicht vor.

Dass sich der Antragsteller in einem Drogenkontrollprogramm befindet und zwei in diesem Zusammenhang erhobene Befunde unauffällig waren, führt aus den vom Verwaltungsgericht (nach Mitteilung eines unauffälligen Untersuchungsergebnisses) ausgeführten Gründen nicht dazu, dass die nach § 80 Abs. 5 VwGO vorzunehmende Interessenabwägung zugunsten des Antragstellers ausfällt.

50. 1. Macht der Inhaber einer Fahrerlaubnis geltend, dass er Kokain bzw. Benzoyllecgonin unbewusst aufgenommen habe, so hat er einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt darzulegen, der einen solchen Geschehensablauf als nachvollziehbar und ernsthaft möglich erscheinen lässt.

2. Zum Einwand, das festgestellte Benzoyllecgonin (Abbauprodukt von Kokain) rühre von einem Konsum des Getränks Red Bull Cola her.

Verwaltungsgericht Lüneburg,
Beschluss vom 18. Mai 2020 – 1 B 19/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Ein bei einer allgemeinen Verkehrskontrolle vom 8. Oktober 2019 durchgeführter Drogenvortest deutete auf einen Kokain-Konsum des Antragstellers hin. Hierbei erklärte der Antragsteller, dass frühere Drogendelikte schon einige Jahre her seien und er Betäubungsmittel nicht mehr konsumiere bzw. er „in den letzten Tagen kein Kokain konsumiert habe“ [...]. Die daraufhin von ihm genommene Blutprobe ergab ausweislich des toxikologischen Untersuchungsbefundes des Instituts für Rechtsmedizin der Medizinischen Hochschule H. vom 29. Oktober 2019 einen Benzoyllecgonin-Wert von „s.n. < 10 ng/ml“ (s.n. = sicher nachgewiesen, Messwert unterhalb des Kalibrationsbereiches) im Blutserum.

Nach vorheriger Anhörung entzog der Antragsgegner dem Antragsteller mit Bescheid vom 26. Februar 2020, zugestellt am 28. Februar 2020, die Fahrerlaubnis aller erteilten Klassen, forderte ihn zur Abgabe des Führerscheines innerhalb von drei Tagen auf und ordnete für die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Abgabe des Führerscheines die sofortige Vollziehung an. [...]

Der Antragsteller hat am 30. März 2020, einem Montag, dagegen Klage [...] erhoben und um vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis nachgesucht. [...]

Aus den Gründen:

II. Der zulässige Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seiner gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Klage wiederherzustellen, ist unbegründet. [...]

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG in Verbindung mit

§ 46 Abs. 1 Satz 1 FeV. Hiernach hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich dieser als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 und 3 FeV insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4 oder 5 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften und Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Maßgeblich insoweit ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Erlasses des Bescheides (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, juris Rn. 13).

Nach ständiger Rechtsprechung des Niedersächsischen Obergerichtes schließt bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen wie Kokain im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, sodass in diesen Fällen die Fahrerlaubnis auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV in Verbindung mit Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zu entziehen ist. Dies gilt unabhängig von der Häufigkeit des Konsums, von der Höhe der Betäubungsmittelkonzentration, von einer Teilnahme am Straßenverkehr in berauschem Zustand und vom Vorliegen konkreter Ausfallerscheinungen beim Betroffenen. Dementsprechend ist die Entziehung der Fahrerlaubnis bereits dann gerechtfertigt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber – wie hier – mindestens einmal sogenannte harte Drogen wie Kokain konsumiert hat (vgl. auch Bayerischer VGH, Beschl. v. 17.02.2020 – 11 CS 19.2421 –, juris Rn. 12). Des Nachweises einer Drogenabhängigkeit, eines regelmäßigen Konsums oder auch nur bei gelegentlichem oder einmaligem Konsum des Unvermögens zur Trennung von Drogenkonsum und Kraftfahrzeugführung bedarf es vor diesem Hintergrund nicht (vgl. Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 14.12.2012 – 12 ME 226/12 –, n.v.; Beschl. v. 11.08.2009 – 12 ME 156/09 –, juris Rn. 7; Beschl. v. 30.06.2009 – 12 ME 112/09 –, juris Rn. 8; Beschl. v. 19.11.2004 – 12 ME 404/04 –, juris Rn. 5; Beschl. v. 16.06.2003 – 12 ME 172/03 –, juris Rn. 3). Der Verordnungsgeber stellt in Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung im Hinblick auf „harte“ Drogen allein auf die Einnahme als solche, nicht dagegen auf deren Häufigkeit und fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeuges ab. Die hierin zum Ausdruck kommende Strenge ist in der Aufnahme des jeweiligen Betäubungsmittels in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes begründet, die die besondere Gefährlichkeit im Falle des Konsums berücksichtigt. Dem unterschiedlichen Gefährdungspotential hat der Verordnungsgeber (allein) durch die differenzierte Regelung beim Konsum von Cannabis hinreichend Rechnung getragen. Die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung beruht maßgeblich auf den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung der Bundesanstalt für Straßenwesen, denen ein entsprechendes verkehrsmedizinisches Erfahrungswissen zugrunde liegt und die den Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse wiedergeben. Auch die Begutachtungsleitlinien sehen jegliche Einnahme

von Drogen (außer Cannabis) als Ausschlusskriterium für die Fahrereignung an (vgl. Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Stand: 31. Dezember 2019). Dieser umfassende Eignungsausschluss beruht insbesondere auf der Gefährlichkeit dieser Substanzen und der fehlenden subjektiven Wirkungskontrolle. Er ist angesichts der hohen Bedeutung der Verkehrssicherheit und des Schutzinteresses der übrigen Verkehrsteilnehmer daran, dass ungeeignete Kraftfahrer vom öffentlichen Straßenverkehr ferngehalten werden, auch verhältnismäßig (vgl. Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 14.12.2012 – 12 ME 226/12 –, n.v.; Beschl. v. 11.08.2009 – 12 ME 156/09 –, juris Rn. 8).

Hiernach war dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zu entziehen, weil er sich nach summarischer Prüfung als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hatte. Aufgrund des in seinem Blutserum nachgewiesenen Benzoyllecgonins (Abbauprodukt von Kokain) ist davon auszugehen, dass er vor der Fahrt und der Blutentnahme am 8. Oktober 2019 ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes einnahm. Die dagegen erhobenen Einwände des Antragstellers vermögen eine für ihn günstigere Entscheidung nicht zu rechtfertigen. Mit seinem Vorbringen, er habe Kokain nicht konsumiert und das Benzoyllecgonin müsse auf andere Weise in seinen Körper gelangt sein, dringt er nicht durch. Hierbei handelt es sich nach Auffassung des Gerichts angesichts des toxikologischen Gutachtenergebnisses des Instituts für Rechtsmedizin des Medizinischen Hochschule H. vom 29. Oktober 2019 um eine Schutzbehauptung. Zwar setzt die eignungs ausschließende Einnahme von Betäubungsmitteln grundsätzlich einen willentlichen Konsum voraus (vgl. etwa Bayerischer VGH, Beschl. v. 16.04.2018 – 11 ZB 18.344 –, juris Rn. 19). Die unbewusste Einnahme von Betäubungsmitteln stellt nach allgemeiner Lebenserfahrung aber eine seltene Ausnahme dar (vgl. Bayerischer VGH, Beschl. v. 19.01.2016 – 11 CS 15.2403 –, juris Rn. 12). Wer sich auf eine ausnahmsweise unbewusste Aufnahme eines Betäubungsmittels beruft, muss daher einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt darlegen, der einen solchen Geschehensablauf als nachvollziehbar und ernsthaft möglich erscheinen lässt (vgl. Bayerischer VGH, Beschl. v. 16.04.2018 – 11 ZB 18.344 –, juris Rn. 19; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 07.04.2014 – 16 B 89/14 –, juris Rn. 8; Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 01.12.2011 – 12 ME 217/08 –, juris Rn. 6; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 04.10.2011 – 1 M 19/11 –, juris Rn. 8; vgl. auch OVG Bremen, Beschl. v. 12.02.2016 – 1 LA 261/15 –, juris Rn. 6; Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 30.06.2009 – 12 ME 112/09 –, juris Rn. 7).

In diesem Zusammenhang kann sich eine in geringem Umfang festgestellte Menge von Betäubungsmitteln bzw. deren Abbauprodukten im Blut mit einer unbewussten Aufnahme dieser Betäubungsmittel erklären lassen. Dies stellt jedoch neben der bewussten Einnahme von Kokain durch den Antragsteller nur eine

weitere Möglichkeit dar. Der Antragsteller hat eine unbewusste Aufnahme von Kokain weder schlüssig und nachvollziehbar beschrieben noch konkrete Umstände genannt und glaubhaft gemacht, die auf eine solche schließen lassen. Insbesondere vermag sein Einwand, das in seinem Blut festgestellte Benzoyllecgonin könne auf einen Konsum des Getränks „Red Bull Cola“ zurückzuführen sein, nicht zu überzeugen. Zum einen hat der Antragsteller einen solchen Konsum in zeitlicher Nähe vor der Fahrt weder substantiiert dargelegt noch dies glaubhaft gemacht. Zum anderen geht die Kammer davon aus, dass der Konsum dieses Getränkes nicht zu einem Nachweis von Benzoyllecgonin im Blut führt. Zwar wurde der Verkauf dieses Produkts im Mai 2009 in einigen Bundesländern untersagt, nachdem durch das nordrhein-westfälische Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit Spuren von Kokain in Höhe von 0,4 mg/L festgestellt worden waren. Red Bull Cola sowie andere Lebensmittel, die Cocablattextrakte enthalten, gelten jedoch in der Europäischen Union als unbedenklich und verkehrsfähig. So stellte das Bundesinstitut für Risikobewertung fest, dass die in den Proben gefundenen Mengen gesundheitlich unbedenklich seien, da sie 7000 bis 20.000-fach unter der Wirkgrenze lägen (vgl. Bundesinstitut für Risikobewertung, Gesundheitliche Bewertung Nr. 20/2009 vom 27. Mai 2009). Das Verkaufsverbot wurde daraufhin im August 2009 wieder aufgehoben (vgl. VG Bremen, Beschl. v. 06.03.2013 – 5 V 98/13 –, juris Rn. 20). Dass dieses Getränk im Oktober 2019 noch in geringfügigen Mengen Kokain enthalten hätte und zu einem Nachweis von Benzoyllecgonin im Blut hätte führen können, hat der Antragsteller aber weder substantiiert dargelegt noch glaubhaft gemacht. Entsprechendes gilt für seine Ausführungen zur Aufnahme von Benzoyllecgonin durch Trinkwasser (mit Verweis auf Feststellungen in anderen Ländern), durch persönliche Kontakte zu Drogenkonsumenten oder infolge von Anhaftungen an Lebensmitteln oder Gegenständen. Dass ein solcher Fall beim Antragsteller im Oktober 2019 tatsächlich vorlag, hat er weder schlüssig und nachvollziehbar dargelegt noch ist dies für die Kammer anderweitig ersichtlich. Hiernach ist überwiegend wahrscheinlich, dass das im Blut des Antragstellers festgestellte Benzoyllecgonin von einem willentlichen Konsum von Kokain herrührt.

Besondere Umstände, die es – im maßgeblichen Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung – gerechtfertigt erscheinen ließen, ausnahmsweise von einer fortbestehenden oder von einer wiedererlangten Fahreignung des Antragstellers auszugehen, sind nicht gegeben. Vielmehr muss bei der gebotenen summarischen Prüfung davon ausgegangen werden, dass der nach dem oben Ausgeführten eingetretene Fahreignungsmangel bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Entziehungsbescheides fortbestand. Die Frage, ob der betreffende Fahrerlaubnisinhaber zwischenzeitlich die Fahreignung wiedererlangt hat, ist zwar (auch) für die Rechtmäßigkeit einer Entziehungsverfügung von Bedeutung (vgl. zu alledem: Beschl. d. Kammer v. 18.02.2019 – 1 B 1/19

–, juris Rn. 19). Dabei ist aber davon auszugehen, dass eine – wie hier – festgestellte Fahreignungslosigkeit grundsätzlich ohne starre zeitliche Vorgaben und unabhängig von bloßen Zeitabläufen fortbesteht, solange der Betroffene nicht materiell nachgewiesen hat, dass er die Fahreignung wiedererlangt hat. Wie lange die (Regel-)Vermutung der Ungeeignetheit ohne weitere Ermittlungen fortbesteht, lässt sich dabei nur nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere im Hinblick auf Art, Umfang und Dauer des Drogenkonsums, und nicht schematisch anhand fester Fristen beurteilen. Für die Annahme, dass der Fahrerlaubnisinhaber seine Fahreignung im Laufe der Zeit wiedererlangt hat, müssen jedenfalls begründete Anhaltspunkte vorliegen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 31.10.2018 – OVG 1 S 101.18 –, juris Rn. 5). Die Wiedererlangung der Kraftfahreignung setzt hierbei den Nachweis voraus, dass der Betroffene über einen ausreichend langen Zeitraum keine Drogen mehr konsumiert. Ob er diese Voraussetzungen erfüllt, ist nicht schon nachgewiesen, wenn er vorgibt, seit längerer Zeit keine Drogen mehr zu nehmen, oder er einzelne Abstinenznachweise erbringt. Es bedarf vielmehr zusätzlich des Nachweises, dass bezogen auf die Einnahme illegaler Drogen auf der Grundlage einer tragfähigen Motivation eine hinreichend stabile Verhaltensänderung eingetreten ist und daher für die Folgezeit eine günstige Prognose getroffen werden kann. Dabei muss sich der Nachweis der Drogenabstinenz auf einen Zeitraum erstrecken, der den Schluss rechtfertigt, der Drogenverzicht sei nicht lediglich im Hinblick auf das anhängige Entziehungsverfahren erfolgt und damit vorgeschoben, sondern beruhe auf einem tatsächlichen Einstellungswandel des Betroffenen. Der Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung erfordert daher regelmäßig den lückenlosen, in der Regel behördlich überwachten Nachweis der Betäubungsmittelabstinenz für die Dauer eines Jahres. Außerdem kann dieser Nachweis grundsätzlich nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung erbracht werden (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 27.10.2014 – 16 B 1032/14 –, juris Rn. 10; Beschl. v. 14.11.2014 – 16 B 1195/14 –, juris Rn. 8; Thüringer OVG, Beschl. v. 09.07.2014 – 2 EO 589/13 –, juris Rn. 16 f.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 31.10.2018 – OVG 1 S 101.18 –, juris Rn. 5). An einem solchen Nachweis fehlt es hier.

Schließlich liegt hier ein besonderes Vollzugsinteresse vor. Dieses ist in der Wahrung der Sicherheit des Straßenverkehrs zu sehen. Die von einem – voraussichtlich zu Recht – als zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet angesehenen Fahrerlaubnisinhaber ausgehenden Gefahren für den Straßenverkehr sind zu groß, als dass sie im Interesse seiner erleichterten und erweiterten Teilnahme im Straßenverkehr vorläufig hingenommen werden könnten. Gerade im Hinblick auf das mit dem Konsum von Betäubungsmitteln verbundene konkrete Gefahrenpotenzial kann im Interesse der hochrangigen Rechtsgüter der Gesundheit und des Lebens der übrigen Verkehrsteilnehmer eine Teilnahme des Antragstellers am Straßenverkehr bis

zu einer Entscheidung in der Hauptsache nicht verantwortet werden. Die Kammer räumt dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung den Vorrang ein vor dem privaten Interesse des Antragstellers, einstweilen weiter am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Die für den Antragsteller mit dieser Entscheidung verbundenen Nachteile etwa in Bezug auf seine berufliche und private Lebensführung müssen von ihm vor diesem Hintergrund hingenommen werden (vgl. auch Niedersächsisches OVG, Beschl. v. 23.11.2011 – 12 ME 245/11 –, juris Rn. 14; Beschl. v. 23.12.2016 – 12 ME 186/16 –, juris Rn. 19; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 07.04.2014 – 10 S 404/14 –, juris Rn. 153). [...]

51. *) 1. Straftaten weisen insbesondere dann auf ein hohes Aggressionspotenzial und stehen im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung i.S.d. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV, wenn die Tathandlungen auf einer Bereitschaft zu ausgeprägt impulsivem Verhalten beruhen und dabei Verhaltensmuster deutlich werden, die sich so negativ auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken können, dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist.

2. Die Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial müssen hinreichend konkret sein und den entsprechenden Eignungsmangel des Fahrerlaubnisinhabers als naheliegend erscheinen lassen. Das eignungs ausschließende Aggressionspotenzial muss aber nicht bereits als vorhanden festgestellt worden sein. Ob ein solcher Eignungsmangel vorliegt, soll vielmehr erst durch die medizinisch-psychologische Begutachtung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV geklärt werden.

3. Eine erhebliche Straftat i.S.d. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV ist nicht ohne Weiteres mit „schwerwiegender Straftat“ gleichzusetzen, sondern bezieht sich auf die Kraftfahreignung. Der Bezug zur Kraftfahreignung setzt jedoch nicht voraus, dass für die Bejahung des Begriffs „erheblich“ ein Pkw als Mittel zur Straftat benutzt worden ist. Vielmehr muss anhand konkreter Umstände, die sich aus der Tat unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit ergeben, festgestellt werden, ob die Anlasstat tatsächlich Rückschlüsse auf die Kraftfahreignung zulässt.

4. Eine – wenngleich lautstark und mit starker Emotionalität geführte – verbale Auseinandersetzung zwischen dem Inhaber einer Fahrerlaubnis und einem anderen erfüllt das Merkmal hingegen nicht, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Überschreitung der Schwelle zum körperlichen Angriff auf seinen Kontrahenten kraft eigener Willenskontrolle unterlässt und damit belegt, dass er imstande ist, seine Aggressionen zumindest so zu steuern, dass es nicht zu Verletzungen der körperlichen Integrität kommt.

Verwaltungsgericht Cottbus,

Beschluss vom 11. Mai 2020 – 7 L 145/20 –

Aus den Gründen:

III. Der [...] Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 9. März 2020 gegen die Nummern 1. und 2. der Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 18. Februar 2020 nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) ist begründet.

1. Allerdings genügt die Begründung der unter Nummer 3. getroffenen Anordnung der sofortigen Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung und der Verpflichtung zur Abgabe des Führerscheins in der angefochtenen Ordnungsverfügung vom 18. Februar 2020 wohl noch den lediglich formellen Begründungsanforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO. Zwar muss an sich aus der Begründung hinreichend nachvollziehbar hervorgehen, dass und aus welchen Gründen die Behörde „im konkreten Einzelfall“ dem besonderen öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsakts den Vorrang vor dem Suspensivinteresse des Betroffenen eingeräumt hat; sofern die den Erlass des Verwaltungsakts rechtfertigenden Gründe allerdings zugleich – wie regelmäßig im Bereich der Gefahrenabwehr – die Dringlichkeit der Vollziehung zu begründen geeignet sind, kann sich die Behörde auf die den Verwaltungsakt selbst tragenden Erwägungen stützen. Die stets erforderliche Abwägung zwischen den Gefahren, die für hochrangige Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer aus der weiteren Teilnahme des als ungeeignet angesehenen Kraftfahrzeugführers entstehen, und dem Interesse des Betroffenen, weiterhin als Führer eines Kraftfahrzeugs am Straßenverkehr teilnehmen zu können, ist in vielen Sachverhaltskonstellationen gleich gelagert, sodass auch eine typisierende Begründung ausreichen kann (so auch in st. Rspr. die bisher für das Straßenverkehrsrecht zuständige 1. Kammer des erkennenden Gerichts, vgl. nur: Beschluss vom 6. Juni 2012 – VG 1 L 126/12 –, juris Rn. 2 ff.; Beschluss vom 21. Juni 2017 – VG 1 L 286/17 –, juris Rn. 8; Beschluss vom 8. Oktober 2019 – VG 1 L 502/19 –, juris Rn. 2; vgl. auch OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. September 2008 – OVG 11 S 70.08 –, juris Rn. 4; Beschluss vom 10. Juni 2009 – OVG 1 S 97.09 –, juris Rn. 3; so auch schon: OVG für das Land Brandenburg, Beschluss vom 5. Februar 1998 – 4 B 134/97 –, juris Rn. 10 ff.).

2. Die vom Gericht vorzunehmende Interessenabwägung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO fällt jedoch vorliegend zulasten des Antragsgegners aus. [...]

Vorliegend erweist sich die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 15. Oktober 2019 in dem insoweit maßgeblichen Zeitpunkt ihres Erlasses (vgl. nur: OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 18. Januar 2011 – OVG 1 S 233.10 –, juris Rn. 5) nach Aktenlage als rechtswidrig, sodass der Antragsgegner aus dem Umstand, dass der Antragsteller dieses Gutachten nicht fristgemäß vorgelegt hatte, nicht nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf dessen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen durfte.

Der Antragsgegner stützt die Aufforderung [...]

ausdrücklich auf § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV. Nach der letztgenannten Regelung ordnet die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen der Prüfung der Entziehung für den Fahrerlaubnisbesitzer die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens dann an, wenn Straftaten vorliegen, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial bestehen. Die Vorschrift hebt damit – anders als § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FeV – nicht darauf ab, ob die Straftaten in einem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, sondern allein darauf, ob sie Rückschlüsse auf die Kraftfahreignung zulassen. Straftaten weisen insbesondere dann auf ein hohes Aggressionspotenzial und stehen im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung, wenn die Tathandlungen auf einer Bereitschaft zu ausgeprägt impulsivem Verhalten beruhen und dabei Verhaltensmuster deutlich werden, die sich so negativ auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken können, dass die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Bei Straftätern, deren Verhalten ein hohes Aggressionspotenzial und eine Neigung zum impulsiven Durchsetzen eigener Interessen zeigt, ist nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, denen verkehrsmedizinisches Erfahrungswissen zugrunde liegt und die den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis auf diesem Gebiet wiedergeben, zu erwarten, dass sie auch in konflikthafter Verkehrssituationen (etwa bei Fahrfehlern anderer) emotional impulsiv handeln und dadurch das Risiko einer gefährlichen Verkehrssituation erhöhen sowie eigene Bedürfnisse aggressiv durchsetzen werden (vgl. Nr. 3.16 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung). Der Zusammenhang zwischen aggressivem Verhalten außerhalb und innerhalb des Straßenverkehrs ist dabei empirisch nachgewiesen und kann auf einer höhergeordneten Verhaltensdisposition beruhen. Die Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotenzial müssen hinreichend konkret sein und den entsprechenden Eignungsmangel des Fahrerlaubnisinhabers als naheliegend erscheinen lassen. Das eignungs ausschließende Aggressionspotenzial muss aber nicht bereits als vorhanden festgestellt worden sein. Ob ein solcher Eignungsmangel vorliegt, soll vielmehr erst durch die medizinisch-psychologische Begutachtung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV geklärt werden (vgl. zum Ganzen nur: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 27. Juli 2016 – 10 S 77/15 –, juris Rn. 30 m. w. N.).

Hier liegen schon die tatbestandlichen Voraussetzungen der vom Antragsgegner herangezogenen Ermächtigungsgrundlage nicht vor. Es bestehen durchgreifende Bedenken gegen die implizite Annahme des Antragsgegners, es lägen mehrere Straftaten im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 7 FeV vor. Das gilt selbst bei der vom Antragsgegner vorgenommenen und ausweislich der Antragswiderung auch im gerichtlichen Verfahren aufrechterhaltenen uneingeschränkten Zugrundelegung der Angaben der Polizeibeamten in dem von ihnen verfassten Bericht vom 29. August 2019. Daher kann die Frage dahinstehen, wie die anderslautende Darstellung des Geschehensablaufs durch den

Antragsteller in seiner im gerichtlichen Verfahren vorgelegten eidesstattlichen Versicherung rechtlich zu bewerten ist.

Der Antragsgegner hat in der Aufforderung zur Beibringung des Gutachtens die für die Verwirklichung des Tatbestandes erforderlichen mehreren nichtverkehrsrechtlichen Straftaten, die er als verwirklicht ansieht und dem Antragsteller konkret zum Vorwurf machen will, nicht einmal im Einzelnen benannt. Vielmehr hat er sich darauf beschränkt, abstrakt als Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotential in Betracht kommende nichtverkehrsrechtliche Straftaten wie Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Beleidigung, Nötigung oder Bedrohung anzuführen. Eine konkrete Subsumtion findet hingegen nicht statt; die Vorwürfe bleiben vielmehr im Ungefähren. Das genügt aber nach den bereits ausgeführten Maßstäben nicht den zustellenden Anforderungen. Es kommt hinzu, dass sich die gegebene Begründung infolge ihrer Unbestimmtheit in keiner Weise mit dem Umstand auseinandersetzt, dass nach der höchstgerichtlichen strafgerichtlichen Rechtsprechung der Tatbestand der Nötigung (§ 240 des Strafgesetzbuches – StGB –) im Konkurrenzwege hinter den des Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte (§ 113 Abs. 1 StGB) – dessen Verwirklichung insoweit einmal unterstellt – zurücktritt (vgl. BGH, Beschluss vom 4. April 2017 – 1 StR 70/17 –, juris Rn. 3). Außerdem fehlt es an Ausführungen des Antragsgegners dazu, wodurch – die Verwirklichung eines weiteren Straftatbestandes, etwa den der Beleidigung, insoweit gleichfalls unterstellt – trotz des einheitlichen Lebenssachverhaltes und der dadurch naheliegenden Annahme einer natürlichen Handlungseinheit eine Verwirklichung nicht in Tateinheit, sondern in Tatmehrheit in Betracht kommen sollte.

Auch die tatbestandlichen Voraussetzungen der in der Beibringungsanordnung an anderer Stelle [...] zusätzlich genannten und der Sache nach allenfalls daneben in Betracht kommenden Vorschrift des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV sind gleichfalls nicht gegeben. Zwar setzt diese Vorschrift lediglich das Vorliegen einer nichtverkehrsrechtlichen Straftat voraus, aber dabei muss es sich um eine erhebliche Straftat handeln. Der Begriff „erheblich“ ist nach der Begründung der Änderungsverordnung zur Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. Juli 2008 (BGBl I S. 1338, BR-Drs. 302/08 S. 61) nicht ohne Weiteres mit „schwerwiegend“ gleichzusetzen, sondern bezieht sich auf die Kraftfahreignung (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage 2019, § 11 FeV Rn. 30 m. w. N.). Der Bezug zur Kraftfahreignung setzt nicht voraus, dass für die Bejahung des Begriffs „erheblich“ ein Pkw als Mittel zur Straftat benutzt worden ist (vgl. nur: BayVGh, Beschluss vom 25. März 2014 – 11 C 13.1837 –, juris Rn. 7; OVG NRW, Beschluss vom 10. September 2014 – 16 B 912/14 –, juris Rn. 10). Vielmehr muss anhand konkreter Umstände, die sich aus der Tat unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit ergeben, festgestellt werden, ob die Anlasstat tatsächlich Rückschlüsse auf die Kraftfahreignung zulässt (vgl. BayVGh, Beschluss vom 5. Juli 2012 – 11

C 12.874 –, juris Rn. 27; Beschluss vom 6. November 2017 – 11 CS 17.1726 –, juris Rn. 27).

Als aggressive Straftaten in diesem Sinne, die eine Neigung zu planvoller, bedenkenloser Durchsetzung eigener Anliegen ohne Rücksicht auf berechnete Interessen anderer oder eine Bereitschaft zu ausgeprägt impulsivem Verhalten offenbaren und dabei Verhaltensmuster deutlich machen können, die sich so negativ auf das Führen von Kraftfahrzeugen auswirken können, dass die Verkehrssicherheit gefährdet wird, gelten nach Nr. 3.16 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrreignung insbesondere Körperverletzung, Sachbeschädigung, Tierquälerei, Brandstiftung, Freiheitsberaubung, Hausfriedensbruch und räuberische Erpressung. Eine – wenngleich lautstark und mit starker Emotionalität geführte – verbale Auseinandersetzung zwischen dem Inhaber einer Fahrerlaubnis und einem anderen erfüllt das Merkmal hingegen nicht, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Überschreitung der Schwelle zum körperlichen Angriff auf seinen Kontrahenten kraft eigener Willenskontrolle unterlässt und damit belegt, dass er imstande ist, seine Aggressionen zumindest so zu steuern, dass es nicht zu Verletzungen der körperlichen Integrität kommt (vgl. VG Freiburg, Beschluss vom 24. November 2015 – 4 K 2480/15 –, juris Rn. 6).

Entsprechend lag der Fall aber auch nach dem von den Polizeibeamten verfassten Bericht hier, denn der Antragsteller – trotz seiner demnach überaus heftig ausgefallenen Reaktionen im Hinblick auf den vergleichsweise geringfügigen Anlass – hat die Schwelle zur körperlichen Gewalt zu keinem Zeitpunkt überschritten; diese wurde vielmehr allein von den Polizisten ausgeübt. Außerdem hat der Antragsteller den Konflikt nach der von den Polizisten gegebenen Schilderung am Ende aus eigenem Entschluss abgebrochen.

Es kommt hinzu, dass die Polizeibeamten mit Blick auf das Verhalten des Antragstellers im Ergebnis wohl selbst nicht vom Vorliegen auch nur einer strafbaren Handlung ausgegangen sind, denn anders ist das Unterbleiben einer Anzeige und das ausschließliche Anführen der begangenen Ordnungswidrigkeit in ihrem Bericht nicht zu erklären. Diese Annahme wird durch die in dem Bericht verwendeten Formulierungen („...“, dass der Betroffene sich nahe an der Grenze des Straf-

tatbestandes der Beleidigung befinde, ...“; „...“, dass er sich unter Umständen strafbar gemäß Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte [Paragraph 113 StGB] machen könnte.“) zusätzlich gestützt.

Darüber hinaus bestehen durchgreifende Zweifel daran, dass der Antragsgegner das ihm nach § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV zustehende Ermessen (vgl. dazu nur: Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17. November 2016 - BVerwG 3 C 20/15 -, BVerwGE 156, 293 [302 ff.] = juris Rn. 35 ff.) sachgerecht ausgeübt hat. Denn es wird ausweislich der Ausführungen in der Beibringungsanordnung allein auf das im Verhalten des Antragstellers zum Ausdruck kommende hohe Aggressionspotential abgestellt. Zu dessen Gunsten sprechende Umstände, wie etwa, dass es sich – soweit ersichtlich – um einen einmalig gebliebenen Vorfall gehandelt hat und dass er im Straßenverkehr mit Ausnahme der von ihm selbst in das Gerichtsverfahren eingeführten Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 15. Mai 2018, die zur Eintragung eines Punktes im Fahreignungsregister führte, bisher nicht weiter auffällig geworden zu sein scheint, werden nicht einmal angeführt, geschweige denn gewichtet und bewertet. Das genügt angesichts dessen, dass es sich hier nicht um einen Regelfall für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens handelt, dem ein typischer Sachverhalt zugrunde liegt, nicht den – wie bereits ausgeführt – zu stellenden strengen Anforderungen, wenn der charakterliche Mangel, der die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen soll, aus Straftaten nichtverkehrsrechtlicher Art hergeleitet wird.

Angesichts der vorstehenden Ausführungen bedarf die weitere Frage, ob die in der Gutachtensanforderung formulierte Fragestellung, unter deren Zugrundelegung die Untersuchung erfolgen sollte (Ist trotz der aufgrund von Anhaltspunkten für hohes Aggressionspotential [siehe Mitteilung der Polizei vom 29. August 2019] entstandenen Zweifel an der charakterlichen Eignung nicht zu erwarten, dass der Antragsteller erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche und/oder strafrechtliche Bestimmungen verstoßen wird?), ihrerseits einer rechtlichen Überprüfung standhält, keiner Entscheidung. [...]

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:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

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

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift *Blutalkohol* sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift *Blutalkohol*.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal *Blutalkohol* can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 5 · September 2020 · Jahrgang 2020

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., BADS**
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**



GW ISSN 0006-5250

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (NeiBemünde)

INHALTSVERZEICHNIS

B. Hartung, I. Steiner, N. Hamker, S. Ritz-Timme, T. Daldrup Serummethanolkonzentrationen nach kontrollierter Aufnahme erheblicher Alkoholmengen über längere Zeiträume	249
F. Mußhoff, G. Skopp, B. Madea, A. Maas Amphetamine und das Medikamentenprivileg im Straßenverkehr	260
Zur Information	
USA: Studie zum Zusammenhang zwischen Cannabislegalisierung und Verkehrsunfällen	270
Schweiz: Änderung des Luftfahrtgesetzes	272
Österreich: Novelle der Straßenverkehrsordnung und des Führerscheingesetzes	277
Straßenverkehrsunfälle 2019 (Deutschland/Österreich/Schweiz)	278
Fahrerlaubnismaßnahmen 2019 (Deutschland/Schweiz)	283
Rechtsprechung	
52. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 24. Juli 2020 – Absolute Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 StGB für Führer sog. E-Scooter –	286
53. Oberlandesgericht Karlsruhe, Hinweisbeschluss vom 14. Juli 2020 – Absolute Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 StGB für Führer sog. Pedelecs –	290
54. Landgericht Halle, Beschluss vom 16. Juli 2020 – Absehen von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bei Trunkenheitsfahrt mit einem sog. E-Scooter –	293
55. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18. Juni 2020 – Überlagerung und Begrenzung des Tattagprinzips durch das absolute Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 S. 1 StVG –	294
56. Oberverwaltungsgericht Bremen, Urteil vom 13. August 2020 – MPU-Anordnung wegen Alkoholauffälligkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs –	298
57. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 25. Juni 2020 – MPU-Anordnung bei gelegentlichem Cannabiskonsum gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 FeV –	300
58. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 9. Juni 2020 – Bindungswirkung gemäß § 4 Abs. 5 S. 4 StVG –	304
59. Verwaltungsgericht Aachen, Beschluss vom 18. August 2020 – Annahme regelmäßigen Cannabiskonsums bei illegalem Eigenanbau aus medizinischen Gründen –	305
60. Verwaltungsgericht Aachen, Beschluss vom 19. Mai 2020 – Fahruneignetheit aufgrund des Konsums sog. harter Drogen –	307

61. Verwaltungsgericht Hamburg, Beschluss vom 3. Juni 2020	
– Annahme eines die Fahreignung ausschließenden Kokainkonsums aufgrund einer später widerrufenen Selbstbezeichnung –	309
62. Verwaltungsgericht Hamburg, Beschluss vom 30. April 2020	
– Annahme eines die Fahreignung ausschließenden Kokainkonsums wegen eines Kokainfundes –	313
63. Verwaltungsgericht Düsseldorf, Beschluss vom 22. April 2020	
– Fahrerlaubnisentziehung trotz laufenden Drogenabstinenzprogrammes –	315
64. Verwaltungsgericht Karlsruhe, Urteil vom 25. Februar 2020	
– Fahreignetheit im Falle eines sog. Messie-Syndroms –	317

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf

BENNO HARTUNG, IRINA STEINER, NELE HAMKER, STEFANIE RITZ-TIMME, THOMAS DALDRUP

Serummethanolkonzentrationen nach kontrollierter Aufnahme erheblicher Alkoholmengen über längere Zeiträume

Serum methanol concentrations after controlled consumption of
considerable amounts of alcohol over longer periods of time.

Einleitung

Der verkehrsmedizinisch tätige Sachverständige hat sich regelmäßig mit der Behauptung eines Nachtrunks, d. h. eines Alkoholkonsums nach dem Vorfall, auseinanderzusetzen, insbesondere wenn der Vorwurf einer Trunkenheit im Straßenverkehr im Raum steht (§ 316 StGB). Es existieren verschiedene Möglichkeiten, eine solche Einlassung zu überprüfen, z. B. rein rechnerische Überprüfung mit Hilfe der Widmark-Formel, Interpretation der alkoholbedingten Auffälligkeiten vor dem Hintergrund der Alkohollast (Anflutungsphase), Abgleich der Ergebnisse von erster und zweiter Blutprobe sowie die sog. Begleitstoffanalyse. Hiermit sind neben dem umgangssprachlich mit Alkohol gleichgesetzten Ethanol auch die weiteren in einem Getränk vorhandenen Alkohole (z. B. höhere Alkohole, Methanol; BONTE 1987), aber auch Aromastoffe [13] oder andere charakteristische Inhaltstoffe, wie z. B. Hordenin [2] gemeint.

Die Methode der Begleitstoffanalytik wird für ihre Komplexität, mögliche unberücksichtigte pharmakokinetische interindividuelle Unterschiede, die mit den Ergebnissen verbundenen Aussageunsicherheiten sowie für Befundverfälschungen durch Fäulnisprozesse teilweise kritisiert [12].

Methanol ist regelmäßig Bestandteil alkoholischer Getränke. Seine Konzentrationen sind stark abhängig von der Getränkeart und liegen zwischen wenigen mg/l (Vodka, Korn, Bier) und mehreren tausend mg/l (Obstbrände) [1; 3]. Methanol entsteht dabei nicht durch Gärung, sondern vor allem aus dem in den Schalen von Früchten vorhandenen Pektin [1].

Hohe Serummethanolkonzentrationen (SMK) werden in bestimmten Konstellationen als Parameter zur Plausibilitätsprüfung bei Nachtrunkbehauptungen angesehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn methanolarme Getränke auf vorbestehende Alkoholnüchternheit nachgetrunken worden sein sollen. Der endogene Methanolspiegel soll überwiegend, ggf. sogar vollständig aus endogen-chemischer physiologischer Bildung resultieren. Dies legen Trinkversuche mit ethanolhaltigen, aber nahezu methanolfreien Getränken nahe, unter denen neben der Blutalkoholkonzentration (BAK) auch die SMK auf $0,95 \pm 0,45$ mg/l anstieg. SMK von mehr als 10 mg/l werden als konkreter Hinweis für eine chronische Alkoholbelastung mit Anreicherung von endogen produziertem und exogen zugeführtem Methanol angesehen [3]. Reihenuntersuchungen an Blutproben zeigten höhere SMK bei höheren BAKen an [9]. Dabei ist zu beachten, dass Methanol in der Regel nur abgebaut wird, wenn die BAK unter einen Schwellenwert von etwa $0,20 \text{ ‰}$ [4; 5], in Einzelfällen auch noch darunter [3] abfällt.

Für die verkehrsmedizinische Sachverständigentätigkeit ergibt sich hieraus für die Beurteilung von Nachtrunkangaben u. a., dass hohe BAKen bei gleichzeitig niedrigen SMKEn für einen erheblichen Nachtrunk (methanolarme Getränke) auf vorbestehende Alkoholnüchternheit sprechen können. Hohe SMKEn ohne Aufnahme methanolreicher Getränke sprechen für eine mehrstündige Alkoholbelastung und sind als Indiz für einen Alkoholmissbrauch zu betrachten [3].

Im Folgenden werden SMKEn nach kontrollierter Aufnahme erheblicher Alkoholmengen über längere Zeiträume präsentiert. Die analysierten Blutproben stammten aus einer Studie zur Überprüfung der Promillegrenze zur absoluten Fahrsicherheit von Fahrradfahrern [6; 7; 8]. Dabei wurde von den Probanden über viele Stunden Alkohol ad libitum konsumiert, wobei die konsumierten Alkoholmengen und die Art der Getränke dokumentiert wurden. Gleichzeitig erfolgten am Tag des Alkoholkonsums regelmäßige Blutentnahmen, so dass die Blutalkoholkonzentrationen (Ethanol) und die Serummethanolkonzentrationen im Zeitverlauf ersichtlich sind. Eine weitere Blutentnahme erfolgte am Morgen nach dem Alkoholkonsum.

Es sollte überprüft werden, ob der Abbauphemmung von Methanol oberhalb von etwa 0,20 ‰ zuzustimmen ist und in welchen Konstellationen SMKEn von 10 mg/l erreicht wurden.

Material und Methode

(für Details, s. [6; 10])

Alle Probanden waren gesund und zwischen 18 und 53 Jahre alt. Entsprechende Gesundheitsnachweise mussten vorgelegt werden.

Die Probanden erschienen alkoholnüchtern zu den Versuchen, was mittels Alco-Test überprüft wurde. Die Alkoholaufnahme erfolgte ab dem frühen Nachmittag des jeweiligen Versuchstages. Ab 23:00 Uhr wurde jeweils kein Alkohol mehr ausgeschenkt.

Für den Alkoholkonsum standen die (in Düsseldorf) gängigsten alkoholhaltigen Getränke zur Verfügung (Altbier, Jägermeister, Korn, Pils, Rot- und Weißwein, Rum, Vodka). Die Alkoholika konnten unter ärztlicher Aufsicht ad libitum konsumiert werden. Korn, Jägermeister und Vodka wurden in Einheiten zu je 2 cl konsumiert, Biere und Weine in Einheiten zu je 200 ml.

Es erfolgten Blutentnahmen in regelmäßigen Abständen; hierzu zählte auch der Folgemorgen im postalkoholischen Zustand.

Die forensisch-toxikologischen Untersuchungen erfolgten nach den einschlägigen Richtlinien [11]. Die Analysen der Blutproben hinsichtlich SMKEn und der konsumierten Getränke hinsichtlich der SMKEn erfolgten mittels HS-GC-FID (Headspace-Gaschromatographie mit Flammenionisationsdetektor).

Ergebnisse

Von 72 Probanden konnten sowohl die am Hauptversuchstag als auch die am Folgemorgen entnommenen Blutproben hinsichtlich der SMKEn und BAKEn ausgewertet werden. Insgesamt wurden 241 Blutproben ausgewertet.

Der besseren Übersicht wegen werden die Ergebnisse der Ethanol- und Methanolkonzentrationen in den konsumierten Getränken ebenso tabellarisch dargestellt (Tab. 1) wie die Ergebnisse der SMKEn vor dem Hintergrund der festgestellten BAKEn der jeweiligen Probanden (Tab. 2–4). Da alle Probanden zu Versuchsbeginn laboranalytisch festgestellte BAKEn von 0,00 ‰ und SMKEn unterhalb der Bestimmungsgrenze von ca. 0,25 mg/l aufwiesen, werden diese Werte nicht gesondert aufgeführt.

Getränk	EtOH (Vol.-%)	MeOH (mg/l)	SD (MeOH)
Altbier:	4,8	<10 mg/l	n.b.
Pils:	4,8	<10 mg/l	n.b.
Rotweine (2 Sorten):	11,5 bzw. 12,0	119 bzw. 145	11 bzw. 3
Weißweine (2 Sorten):	je 12,5	57 bzw. 61	3 bzw. 4
Jägermeister:	35	25*	n.b.
Korn (2 Sorten):	38	4 bzw. 12*	n.b.
Rumsorten (2 Sorten):	35 bzw. 37,5	ca. 35 bzw. 30*	n.b.
Vodka	37,5	2	n.b.

Tab. 1: Ethanol- und Methanolkonzentrationen der verfügbaren Getränke; *: Angabe nach BONTE 1987; EtOH: Ethanol, MeOH: Methanol, SD: Standardabweichung der Methanolkonzentration; Kornsorten: Bismark und Goldene Meile; Rumsorten: Captain Morgan und Bacardi; Vodkasorte: Gorbatschow.

Proband 1 (172 cm, 74 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:52	03:03	05:05	07:43		19:00
BAK (‰)	0,45	0,65	1,14	1,71		0,13
SMK (mg/l)	2,27	2,89	3,78	6,00		6,18
Alkoholkonsum (gesamt)	21 Vodka, 2 Alt					
Proband 2 (172 cm, 50 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:08	03:22	07:15	08:28		18:27
BAK (‰)	0,49	0,82	1,18	1,81		0,20
SMK (mg/l)	1,80	2,84	3,87	4,53		5,28
Alkoholkonsum (gesamt)	11 Vodka, 4 Pils, 2 Rum					
Proband 3 (184 cm, 83 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:37	04:20	06:20	09:10		18:46
BAK (‰)	0,49	0,83	1,37	2,58		1,17
SMK (mg/l)	3,47	5,58	3,75	6		9,8
Alkoholkonsum (gesamt)	16 Pils, 15 JM, 6 Rum, 5 Vodka, 3 Korn					

Proband 4 (196 cm, 88 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:01	04:30	06:20	08:25		18:45
BAK (‰)	0,38	0,82	1,49	2,19		0,40
SMK (mg/l)	2,42	2,89	6,10	4,25		4,38
Alkoholkonsum (gesamt)	18 Pils, 15 JM, 7 Rum, 3 Korn, 2 Vodka					
Proband 5 (168 cm, 65 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:05	03:36	05:40	08:40		18:38
BAK (‰)	0,38	1,06	1,47	2,22		0,69
SMK (mg/l)	1,49	2,54	3,16	3,78		6,30
Alkoholkonsum (gesamt)	16 Pils, 7 Vodka, 1 Rum					
Proband 6 (179 cm, 75 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:50	06:50	08:15	09:45	11:18	19:15
BAK (‰)	0,35	0,73	0,95	1,27	1,57	0,23
SMK (mg/l)	1,69	2,92	2,89	2,83	3,64	2,16
Alkoholkonsum (gesamt)	22 Korn, 3 Pils, 1 JM					
Proband 7 (176 cm, 105 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	04:10	06:00	07:45	10:20		19:30
BAK (‰)	0,42	0,96	1,43	1,84		0,79
SMK (mg/l)	1,81	2,25	2,61	3,04		4,27
Alkoholkonsum (gesamt)	27 Vodka, 5 JM, 4 Pils, 1 Rum					
Proband 8 (176 cm, 76 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:48	06:20	08:42	10:15		19:15
BAK (‰)	0,48	0,82	1,45	1,51		0,13
SMK (mg/l)	2,04	3,58	3,93	4,65		1,67
Alkoholkonsum (gesamt)	24 Rum, 5 JM, 3 Vodka, 2 Alt					

Tab. 2a: Auszug aus den Ergebnissen der Blutproben mit Rest-BAK und positiver SMK am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme.

Proband 9 (191 cm, 95 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:49	03:40	05:30	08:00	09:30	18:30
BAK (‰)	0,38	0,93	1,40	1,80	2,00	0,21
SMK (mg/l)	1,43	2,68	2,76	3,41	4,04	4,05
Alkoholkonsum (gesamt)	32 Alt					
Proband 10 (169 cm, 70 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:01	04:08	07:58	09:33		17:45
BAK (‰)	0,40	0,68	1,10	1,61		0,26
SMK (mg/l)	1,57	2,06	3,60	3,75		3,17
Alkoholkonsum (gesamt)	11 Pils, 10 Rum					

Proband 11 (190 cm, 93 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:35	04:40	06:50	09:00		18:50
BAK (‰)	0,38	0,71	0,98	1,27		0,27
SMK (mg/l)	2,61	3,94	5,50	7,54		7,12
Alkoholkonsum (gesamt)	13 Pils, 6 Rum, 1 Alt					
Proband 12 (188 cm, 87 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:45	04:45	08:20	09:55		18:30
BAK (‰)	0,49	0,88	1,25	1,66		0,74
SMK (mg/l)	3,10	6,91	11,49	11,72		14,43
Alkoholkonsum (gesamt)	9 RW, 7 JM, 3 Alt					
Proband 13 (161 cm, 73 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:30	05:25	06:55	08:45	11:00	19:45
BAK (‰)	0,35	0,69	1,24	1,87	1,57	0,27
SMK (mg/l)	4,29	9,33	10,43	12,62	15,03	11,89
Alkoholkonsum (gesamt)	6 WW, 3 Vodka, 1 Pils, 1 Rum					
Proband 14 (182 cm, 84 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:30	05:45	08:00	10:20		20:15
BAK (‰)	0,46	0,78	1,14	1,93		0,75
SMK (mg/l)	1,84	3,19	4,12	4,98		6,05
Alkoholkonsum (gesamt)	15 Rum, 8 Pils, 4 Korn, 2 Vodka					
Proband 15 (185 cm, 98 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	04:00	05:30	06:38	08:25		19:34
BAK (‰)	0,41	0,61	0,97	1,43		0,51
SMK (mg/l)	2,56	5,05	7,12	9,77		11,55
Alkoholkonsum (gesamt)	11 WW					

Tab. 2b: Auszug aus den Ergebnissen der Blutproben mit Rest-BAK und positiver SMK am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, RW: Rotwein, WW: Weißwein, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme.

Proband a (190 cm, 90 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	00:54	04:02	06:40	09:20		18:39
BAK (‰)	0,11	0,82	1,27	1,47		0,03
SMK (mg/l)	0,82	2,20	2,93	3,35		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	36 Vodka					
Proband b (188 cm, 100 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:03	03:43	06:02	09:16		18:15
BAK (‰)	0,44	0,70	1,29	1,73		0,03
SMK (mg/l)	4,45	6,72	6,06	6,39		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	31 JM, 9 Pils					

Proband c (172 cm, 74 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:25	05:30	08:05	11:15		19:00
BAK (‰)	0,35	0,68	0,87	1,33		0,06
SMK (mg/l)	1,85	2,40	2,96	3,76		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	20 Rum, 4 Alt					
Proband d (167 cm, 70 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:26	03:15	05:00	08:15		17:45
BAK (‰)	0,31	0,66	0,87	1,43		0,01
SMK (mg/l)	1,72	2,14	2,65	4,22		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	27 Rum					
Proband e (175 cm, 67 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:43	04:30	06:19	08:18	09:30	18:15
BAK (‰)	0,45	0,87	1,13	1,26	1,49	0,04
SMK (mg/l)	2,68	3,30	4,09	4,55	4,88	<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	10 Alt, 10 Korn, 3 Rum					
Proband f (162 cm, 55 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:50	03:15	07:00	08:25		17:30
BAK (‰)	0,44	0,66	1,15	1,66		0,06
SMK (mg/l)	1,24	1,62	3,28	4,06		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	15 Pils, 4 Rum					
Proband g (165 cm, 54 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:40	05:15	07:05	08:45		18:50
BAK (‰)	0,31	0,76	0,96	1,24		0,06
SMK (mg/l)	2,72	6,47	8,03	9,65		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	13 Vodka, 6 Alt, 1 Rum					
Proband h (177 cm, 63 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:35	05:15	07:45	10:05		18:45
BAK (‰)	0,29	0,66	2,06	1,75		0,05
SMK (mg/l)	3,41	6,51	8,33	8,76		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	20 Rum, 6 Pils, 2 JM					

Tab. 3a: Ergebnisse der Blutproben mit Rest-BAK und SMK unterhalb der Bestimmungsgrenze am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme; <BG: unterhalb der Bestimmungsgrenze.

Proband i (182 cm, 75 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:50	06:40	09:00			19:00
BAK (‰)	0,38	1,10	1,50			0,05
SMK (mg/l)	3,15	4,40	4,95			<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	11 Alt, 11 JM, 2 Whisky, 2 Rum					

Proband j (163 cm, 64 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:40	06:45	09:40			19:59
BAK (‰)	0,17	0,89	1,51			0,11
SMK (mg/l)	<BG	3,40	3,92			<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	9 Pils, 8 Rum, 6 Vodka, 3 JM, 1 Whisky					
Proband k (170 cm, 60 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:40	02:51	04:11	09:15		18:47
BAK (‰)	0,70	1,55	1,86	2,05		0,11
SMK (mg/l)	2,39	2,97	3,72	6,03		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	8 WW, 3 Pils, 3 Rum, 2 JM					

Tab. 3b: Ergebnissen der Blutproben mit Rest-BAK und SMK unterhalb der Bestimmungsgrenze am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, WW: Weißwein, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme; <BG: unterhalb der Bestimmungsgrenze.

Proband I (160 cm, 50 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:04	03:10	05:14	07:20		18:14
BAK (‰)	0,25	0,57	1,12	1,38		0,00
SMK (mg/l)	1,41	2,38	3,44	4,04		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	13 Vodka, 1 WW					
Proband II (193 cm, 115 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:00	08:20				18:45
BAK (‰)	0,32	0,55				0,00
SMK (mg/l)	2,08	3,83				<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	33 JM					
Proband III (183 cm, 85 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:11	04:42	07:00	08:21		19:15
BAK (‰)	0,21	1,12	1,08	1,50		0,00
SMK (mg/l)	1,38	3,66	3,31	4,03		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	29 Rum, 6 JM					
Proband IV (162 cm, 68 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	00:45	02:41	05:45	08:50		18:53
BAK (‰)	0,27	0,52	0,96	1,47		0,00
SMK (mg/l)	1,63	3,53	5,98	9,68		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	6 Vodka, 3 RW, 2 WW, 4 Rum, 1 Korn					
Proband V (180 cm, 85 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:15	03:30	05:18	07:55		19:05
BAK (‰)	0,37	0,72	1,04	1,62		0,00
SMK (mg/l)	<BG	2,21	3,84	5,31		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	17 Pils, 7 JM, 2 Vodka, 1 Korn					

Proband VI (161 cm, 55 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:44	04:32	06:15	09:08	10:12	18:49
BAK (‰)	0,42	0,72	1,00	1,26	1,38	0,00
SMK (mg/l)	2,65	3,22	3,87	4,68	5,06	<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	17 Vodka, 1 RW					
Proband VII (156 cm, 52 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:08	05:15	07:52	09:15		18:45
BAK (‰)	0,40	0,95	0,92	1,16		0,00
SMK (mg/l)	2,56	4,24	5,19	5,84		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	11 Alt, 4 Rum					
Proband VIII (167 cm, 53 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:45	05:05	06:28	08:40		18:00
BAK (‰)	0,34	0,68	1,15	0,85		0,00
SMK (mg/l)	1,70	2,61	3,14	3,80		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	21 Rum					

Tab. 4a: Auszug aus den Ergebnissen der Blutproben mit negativer BAK und SMK unterhalb der Bestimmungsgrenze am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, RW: Rotwein, WW: Weißwein, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme; <BG: unterhalb der Bestimmungsgrenze.

Proband IX (174 cm, 55 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:30	02:45	05:10	09:00		19:15
BAK (‰)	0,30	0,90	1,27	0,62		0,00
SMK (mg/l)	4,95	7,63	9,24	10,23		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	5 WW					
Proband X (174 cm, 65 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:00	03:38	05:20	06:30	08:05	18:51
BAK (‰)	0,32	0,67	1,08	1,27	1,75	0,00
SMK (mg/l)	5,16	7,63	8,60	9,64	10,83	<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	19 Rum, 7 Pils, 1 Alt					
Proband XI (165 cm, 60 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	01:40	03:20	05:30	06:35		18:40
BAK (‰)	0,40	0,95	1,35	1,59		0,00
SMK (mg/l)	3,10	5,79	8,48	8,55		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	6 Vodka, 5 WW, 2 JM					
Proband XII (177 cm, 72 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:00	05:42	08:20	10:20		19:35
BAK (‰)	0,32	0,78	1,56	1,55		0,00
SMK (mg/l)	1,50	2,48	2,93	3,58		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	18 Vodka, 7 Pils					
Proband XIII (193 cm, 81 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	03:10	04:40	06:25	09:25		19:25
BAK (‰)	0,37	0,65	1,12	0,87		0,00
SMK (mg/l)	2,21	3,28	4,73	5,16		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	28 Vodka					

Proband XIV (189 cm, 89 kg, m)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:05	04:40	06:30	08:50		19:00
BAK (‰)	0,07	0,51	1,23	1,49		0,00
SMK (mg/l)	<BG	2,75	3,66	4,44		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	22 Pils, 3 Korn, 1 JM					
Proband XV (169 cm, 57 kg, w)	ZP 1	ZP 2	ZP 3	ZP 4	ZP 5	FM
Intervall ab Trinkbeginn (in h)	02:55	03:20	05:52	09:10		20:25
BAK (‰)	0,35	0,92	1,56	1,40		0,00
SMK (mg/l)	2,80	6,58	6,92	8,32		<BG
Alkoholkonsum (gesamt)	6 Pils, 3 WW					

Tab. 4b: Auszug aus den Ergebnissen der Blutproben mit negativer BAK und SMK unterhalb der Bestimmungsgrenze am Folgemorgen; FM: Folgemorgen, JM: Jägermeister, WW: Weißwein, ZP: Zeit zwischen Trinkbeginn und Blutentnahme; <BG: unterhalb der Bestimmungsgrenze.

Diskussion

Die vorgelegten Daten tragen zu einem detaillierten Verständnis ermittelter SMKen unter vielstündiger Alkoholbelastung bei.

Die Tabellen 2–4 zeigen die sukzessiven Anstiege der SMKen im Verlauf des Alkoholkonsums mit erheblich höheren SMKen bei Probanden mit Weinkonsum (z. B. Probanden 12, 13, 15 in Tab. 2b oder Probanden IV, IX und XV in Tab. 4a und 4b). Der vielstündige Konsum methanolärmerer Getränke hat nur in Einzelfällen zu einer SMK um 10 mg/l geführt (vgl. Proband X in Tab. 4b).

Tabelle 2 veranschaulicht, dass am Folgemorgen, d. h. am Morgen nach dem Alkoholkonsum, bei Probanden mit Rest-BAKen von weniger als 0,30 ‰ regelmäßig auch niedrigere SMKen als bei der letzten Messung am Vortag unter Alkoholbelastung vorlagen (vgl. z. B. Probanden 6, 10, 11, 13 in Tab. 2b). Dennoch scheint der Methanolabbau in diesem BAK-Bereich kein Automatismus zu sein, da BAKen um 0,20 ‰ am Folgemorgen noch mit leicht angestiegenen oder zumindest gleichgebliebenen SMKen einhergingen (Probanden 1, 2, 9 in Tab. 2a und 2b), wobei der Peak der SMK-Kurve während der Nacht natürlich nicht bekannt ist.

Alle Probanden mit Rest-BAKen von mehr als 0,50 ‰ am Folgemorgen wiesen auch einen Anstieg der SMKen im Vergleich zur letzten Blutprobe vor der Nachtruhe auf (Probanden 3, 5, 7, 12, 14, 15 in Tab. 2a und 2b).

Bei Probanden, die am Folgemorgen eine SMK unterhalb der Bestimmungsgrenze aufwiesen, lag eine max. Rest-BAK in Höhe von 0,11 ‰ vor (Probanden j, k in Tab. 3b). Dies ist ein weiterer Beleg dafür, dass bei niedriger BAK der Abbau von Methanol nicht mehr gehemmt wird.

Der Aussage von HÄFFNER et al. 1997, dass die Abbauehemmung des Methanols bei einer Alkoholisierung unter 0,20 ‰ aufgehoben wird, ist somit zuzustimmen.

SMKen, die im Bereich von 10 mg/l lagen, wurden in den ersten Stunden des Trinkversuchs in keinem Fall erreicht, sondern allenfalls nach vielstündiger Alkoholbelastung (Tab. 2–4), was im Rahmen der Begutachtung von Nachtrunkbehauptung wesentlich sein kann.

Besondere Erwähnung verdient ferner Proband II (193 cm, 115 kg, Tab. 4a), der trotz des Konsums von insgesamt 33 Jägermeistern zu je 2 cl keine BAK aufbauen konnte, die annähernd im Erwartungsbereich gelegen hätte. Der Alkoholkonsum erfolgte hier in Mi-

schung mit einem sog. Energy-Getränk. Der Proband stellte den Alkoholkonsum schließlich ein, da er solche Alkoholmengen nicht gewohnt gewesen sei.

Einschränkend ist hier festzuhalten, dass der begleitende Konsum von Obst und Fruchtsäften, der auf dem Testgelände grundsätzlich möglich war und in moderater Form auch genutzt wurde, nicht vermerkt wurde und retrospektiv auch nicht mehr objektivierbar ist.

Zusammenfassung

Im Rahmen eines Trinkversuchs konnten Probanden über viele Stunden Alkohol ad libitum konsumieren, wobei die konsumierten Alkoholmengen dokumentiert wurden. Am Tag des Alkoholkonsums sowie am Folgemorgen erfolgten verschiedene Blutentnahmen, so dass die Blutethanolkonzentrationen und die Serummethanolkonzentrationen im vielstündigen Zeitverlauf ersichtlich sind. Es zeigte sich, dass in erster Linie der Konsum von Wein zu Serummethanolkonzentrationen im Bereich um 10 mg/l führen kann. Der geltenden Annahme, dass im Bereich oberhalb von etwa 0,20 ‰ Blutethanolkonzentration eine Hemmung des Methanolabbaus besteht, ist zuzustimmen.

Schlüsselwörter

Methanol – Nachtrunk – Begleitstoff – Begleitstoffanalyse

Abstract

In a drinking trial test persons could consume alcohol ad libitum for several hours. The consumed beverages were documented. Blood samples were taken both during the consumption of alcohol and on the following morning. So, blood ethanol and serum methanol concentrations were documented over a period of several hours. In first line, the consumption of wine caused serum methanol concentrations around 10 mg/l. The assumption that a blood ethanol concentration above around 0.20 ‰ blocks the metabolism of methanol could be confirmed.

Keywords

methanol – drinking after driving – congener – congener analysis

Danksagung

Die Studie wurde mit Zustimmung der zuständigen Ethikkommission am Universitätsklinikum Düsseldorf durchgeführt (Studiennr. 4086).

Die Studie wurde durch die Unfallforschung der Versicherer/Gesamtverband der Deutschen Versicherungsindustrie (UDV/GDV) finanziert.

Interessenkonflikt

Die Autoren erklären, dass kein Interessenkonflikt besteht.

Literatur

1. Bonte W: Begleitstoffe alkoholischer Getränke – Biogenese, Vorkommen, Pharmakologie, Physiologie und Begutachtung. Schmidt-Römhild-Verlag, 1987
2. Brauers G, Steiner I, Klakka P, Daldrup T: Bestimmung von Hordenin in Bier und seinen Braustufen mittels LC-MS/MS. *Blutalkohol* (2017) 54: 70–76
3. Gilg T: Methanol: Stoffwechsel bei kurzzeitiger und chronischer Alkoholaufnahme und Stellenwert als biochemischer Alkoholismusmarker. Habilitationsschrift zur Erlangung des Grades eines habilitierten Doktors der Medizin an der Ludwig-Maximilians-Universität München, 1992

4. Graw M, Haffner HT, Althaus L, Besserer K, Voges S: Invasion and distribution of methanol. *Arch Toxicol* (2000) 74: 313–321
5. Haffner HT, Banger M, Graw M, Besserer K, Brink T: The kinetics of methanol elimination in alcoholics and the influence of ethanol. *Forensic Sci Int* (1997) 89: 129–136
6. Hartung B, Mindašvili N, Maatz R, Schwender H, Roth EH, Ritz-Timme S, Moody J, Malczyk A, Daldrup T: Regarding the fitness to ride a bicycle under the acute influence of alcohol. *Int J Legal Med* (2015) 129: 471–480
7. Hartung B, Ritz-Timme S, Schwender H, Mindašvili N, Daldrup T: Differences between male and female cyclists' performances under the acute influence of alcohol. *Int J Legal Med* (2015) 129: 1011–1020
8. Hartung B, Schwender H, Mindašvili N, Ritz-Timme S, Malczyk A, Daldrup T: The effect of alcohol hangover on the ability to ride a bicycle. *Int J Legal Med* (2015) 129: 751–758
9. Keultjes C: Methanolkonzentrationen in Blutproben von alkoholisierten Straftätern und Verkehrsteilnehmern. Dissertationsschrift zur Erlangung eines Doktors der Zahnmedizin der Medizinischen Fakultät der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, 1990
10. Moody J: Quantification of volatile congeners in alcoholic beverages and blood samples for the evaluation of alleged drinking after driving. Bachelor thesis Biotechnologie – Forensic Science. Van Hall Larenstein University of Applied Sciences, 2014
11. Paul LD, Mußhoff F, Untergruppe „Richtlinienerstellung“ des Arbeitskreises Qualitätssicherung: Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen. *Toxichem Krimtech* (2009) 76: 142–176
12. Rodda LN, Beyer J, Gerostamoulos D, Drummer OH (2013) Alcohol congener analysis and the source of alcohol: a review. *Forensic Sci Med Pathol* 9: 194–207
13. Schulz K: Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen mittels getränkcharakteristischer Aromastoffe in Blut-/Serumproben. *Blutalkohol* (2017) 54: 231–238

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. med. Benno Hartung
Universitätsklinikum Düsseldorf
Moorenstraße 5
40225 Düsseldorf
E-Mail: benno.hartung@med.uni-duesseldorf.de

*Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München¹
(Leiter: Prof. Dr. rer. nat. F. Mußhoff)
Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Bonn²
(Direktor: Prof. Dr. med. B. Madea)*

FRANK MUBHOFF¹), GISELA SKOPP¹), BURKHARD MADEA²), ALEXANDRA MAAS²)

Amphetamine und das Medikamentenprivileg im Straßenverkehr

Amphetamines and the privilege of being spared from sanction in road traffic due to medication

Einleitung

Herr S. wurde im Rahmen einer verdachtsunabhängigen Verkehrskontrolle im Urin positiv auf Amphetamine getestet. Daraufhin machte er eine Einnahme von Lisdexamfetamin geltend. Bei zunehmender Verordnungshäufigkeit von Amphetamin bzw. Amphetaminderivaten ist damit zu rechnen, dass neben mit Cannabisarzneien behandelten Fahrern auch mehr „Amphetamin-medikamentierte“ Personen am Straßenverkehr teilnehmen. Diese Medikation kann insofern problematisch sein, da sie, ebenso wie illegales Amphetamin, die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann. Entsprechende Angaben können durchaus auch eine Schutzbehauptung darstellen. Im nachfolgenden Beitrag sollen daher Medikamente auf Amphetaminbasis, Nachweismethoden und die Auswertung einer eigenen Untersuchung an Blut-, Urin- und Haarproben bei Personen, die eine Therapie mit Lisdexamfetamin geltend machten, erörtert werden, insbesondere im Hinblick darauf, Angaben zu der Medikation zu überprüfen.

Amphetamin – ein Racemat

Amphetamin zählt zur Gruppe der Phenylethylamine und wird umgangssprachlich auch als Weckamin bezeichnet. Es handelt sich um ein Stimulans und indirektes Sympathomimetikum, d.h. es bindet zwar nicht selbst an Rezeptoren des sympathischen Nervensystems, führt aber in den präsynaptischen Zellen zu einer Ausschüttung von Adrenalin, Noradrenalin und Dopamin in den synaptischen Spalt, wo die Neurotransmitter ihre sympathomimetische Wirkung entfalten. Weiterhin hemmt Amphetamin ihre Wiederaufnahme in die Nervenzellen, so dass die erhöhte Konzentration der Neurotransmitter im synaptischen Spalt länger aufrechterhalten bleibt. Die begrenzte Speicherkapazität in den Nervenzellen führt bei wiederholter Aufnahme zu einer Toleranzentwicklung.

Amphetamin verfügt also über stark stimulierende und aufputschende Wirkungen, wirkt appetitzügelnd, antriebssteigernd, ermüdungshemmend und in hohen Dosen auch euphorisierend. Aufgrund der psychotropen Wirkung und des Missbrauchspotentials untersteht Amphetamin seit 1981 dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) als verkehrsfähiges und verschreibungsfähiges Betäubungsmittel (BtM), gelistet in Anlage III (zu § 1 Abs. 1).

Amphetamin ist ein chirales Molekül (Chiralität bedeutet Händigkeit), das in Form zweier verschiedener Enantiomere existiert, einem Dextroisomer (Dexamphetamin, D-Amphetamin, (S)-Amphetamin) und einem Levoisomer (Levamphetamine, L-Amph-

tamin, (R)-Amphetamin). Unter Enantiomeren versteht man chemische Verbindungen, die sich in ihrer räumlichen Struktur zueinander wie Bild und Spiegelbild verhalten, vergleichbar der rechten und linken Hand (Abb. 1).

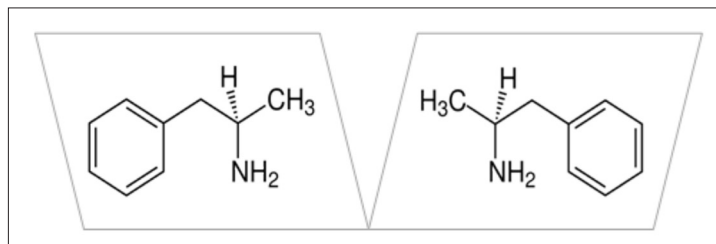


Abb. 1: L- und D-Amphetamin (links bzw. rechts).

Die Wirkungen beider Enantiomere sind qualitativ ähnlich. Sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihrer pharmakokinetischen Parameter, und D-Amphetamin weist ungefähr die doppelte psychoaktive Wirksamkeit von L-Amphetamin auf (HEAL et al. 2013). Allgemein versteht man unter „Amphetamin“ das 1:1-Gemisch beider Enantiomere, das als Racemat (D,L-Amphetamin) bezeichnet wird. Interessanterweise sind in Anlage III BtMG das Racemat, nicht jedoch die enantiomerenreinen Verbindungen aufgeführt.

Die Synthese von Amphetamin für den Drogenmarkt erfolgt nach der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht meist nach dem Leuckart-Wallach-Verfahren, wobei nach Kondensation von 1-Phenyl-2-propanon (Phenylacetone) mit Ammoniak sowie anschließender Reduktion das Racemat entsteht (<http://www.emcdda.europa.eu/publications/drug-profiles/amphetamine/de>). Ein seltener genutztes, aber stereoselektives Verfahren zur direkten Herstellung von D-Amphetamin beruht auf der Reduktion von 1R,2S(-)-Norephedrin oder 1S,2S(+)-Norpseudoephedrin. Als verkehrs- und verschreibungsfähiges BtM werden racemisches Amphetamin und D-Amphetamin in Deutschland zur Behandlung der Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörung (ADHS) eingesetzt, sofern die üblicherweise verordneten Arzneistoffe Methylphenidat und Atomoxetin zuvor keine oder eine unzureichende Wirkung zeigen oder aufgrund von unerwünschten Wirkungen nicht angewandt werden können (BACHMANN et al. 2017). Eine weitere Indikation ist die Behandlung der Narkolepsie. D-Amphetamin (Handelsname in Deutschland: **Attentin®**) ist ein Wirkstoff aus der Gruppe der Amphetamine, der zur Behandlung der Aufmerksamkeits-/Hyperaktivitätsstörung (ADHS) bei Kindern und Jugendlichen bis zu 17 Jahren zugelassen ist. Zur Therapie der ADHS bei Erwachsenen kann D-Amphetamin mangels Zulassung lediglich off-label, d.h. zulassungsüberschreitend, verordnet werden. D,L-Amphetamin ist bislang nicht als Fertipräparat erhältlich; nach dem Deutschen Arzneimittelbuch gibt es Rezepturen für Saft (0,2 % D,L-Amphetamin) oder für Kapseln (10 mg D,L-Amphetamin je Kapsel), die nach Ausstellung eines Betäubungsmittelrezeptes von Apotheken hergestellt werden können.

Lisdexamfetamin – ein neues Amphetamin-basiertes Medikament

Lisdexamfetamin wird in Form seines Dimesilatsalzes als Arzneipräparat zur Behandlung der Aufmerksamkeits-/Hyperaktivitätsstörung, in den USA auch zur Therapie einer

Depression, vertrieben. Seit 2013 sind Lisdexamfetamin-haltige Arzneimittel zur Behandlung von ADHS bei Kindern und seit Februar 2019 als Elvanse® Adult auch in Deutschland zur Behandlung der ADHS im Erwachsenenalter zugelassen.

Es handelt es sich um ein sog. Prodrug (pharmakologisch inaktive Vorstufe) aus D-Amphetamin, das über eine Peptidbindung an die Aminosäure Lysin gebunden ist (ERMER et al. 2016). Eine Zusammenfassung weiterer Prodrugs für Amphetamin/Metamphetamin findet sich bei MUBHOFF (2000). Nach Absorption aus dem Magen-Darm-Trakt wird von Lisdexamfetamin im Blut in den Erythrozyten kontinuierlich durch deren hydrolytische Aktivität der aktive Wirkstoff D-Amphetamin abgespalten (Abb. 2); das freigesetzte Lysin trägt nicht zum therapeutischen Effekt bei.

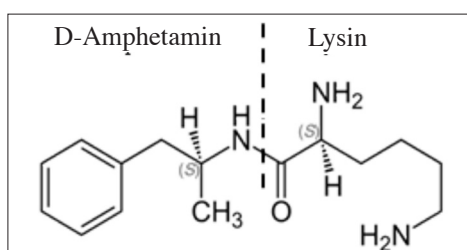


Abb. 2: Lisdexamfetamin, eine Verbindung aus D-Amphetamin und Lysin.

Durch die Hydrolyse wird D-Amphetamin verzögert freigesetzt. Die initiale Dosis liegt bei 30 mg des Dimesilats, die maximal empfohlene Dosis bei 70 mg, entsprechend 20,8 mg D-Amphetamin. Nach oraler Aufnahme werden nach ca. 4 Stunden maximale Konzentrationen an D-Amphetamin im Blut erreicht, wobei die Eliminationshalbwertszeit von Lisdexamfetamin ca. 1 Stunde beträgt, so dass ein sicherer analytischer Nachweis nur über ca. 6–7 Stunden möglich ist. D-Amphetamin hingegen besitzt eine Eliminationshalbwertszeit von ca. 10 Stunden (SKOPP & DALDRUP 2012).

Als sehr häufige unerwünschte Wirkungen, welche auch die Fahrsicherheit beeinträchtigen können, sind bei einer Medikation mit Lisdexamfetamin in der Fachinformation Kopfschmerzen, Agitiertheit, Angst, Affektlabilität, psychomotorische Hyperaktivität, Schwindel, Unruhe und Tremor, Palpitationen und Tachykardie, verschwommenes Sehen und Akkomodationsstörungen des Auges aufgeführt (Fachinformation, Stand November 2019).

Das Missbrauchspotential von Lisdexamfetamin gilt als gering, da das Prodrug nicht pharmakologisch aktiv ist. Missbräuchliche Applikationsformen wie Sniffen oder Injizieren können daher keine psychotropen Effekte hervorrufen. Ein Fehlgebrauch besteht allenfalls in einer Überdosierung des Medikaments. Alarmierend ist aber das Ergebnis einer amerikanischen Studie unter College-Studenten, die über ihren Konsum nicht verordneter Stimulanzien befragt wurden (YUAN et al. 2019). Amphetamin war dabei führend, gefolgt von Lisdexamfetamin; das ebenfalls stimulierend wirkende Methylphenidat lag auf Rang 3. Auch im Rahmen von Dopinganalysen wird die Einnahme von Lisdexamfetamin überwacht, allerdings wird bei Urinalysen dann vornehmlich auf den Metaboliten 4-Hydroxyamphetamin getestet (THEVIS et al. 2019).

Analytische Methoden zur Unterscheidung einer Aufnahme von Lisdexamfetamin bzw. D-Amphetamin von racemischem Amphetamin

In Fällen wie eingangs geschildert stellt sich neben der Frage einer Aufnahme des Medikamentes Lisdexamfetamin vorrangig die der Abgrenzung einer zusätzlichen oder alleinigen Aufnahme von illegalem Amphetamin. Lisdexamfetamin selbst kann mittels Hochdruckflüssigkeitschromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS) z.B. nach Eiweißfällung mit Acetonitril nachgewiesen werden (BÖTTCHER et al., 2019).

Für den Nachweis von Amphetamin stehen zahlreiche Methoden zur Verfügung. Immunoassays, die häufig als orientierende Untersuchung im Rahmen einer Drogenanalytik Verwendung finden, sprechen zumeist vorrangig auf D-Amphetamin an; ihre Kreuzreaktivität mit L-Amphetamin ist äußerst gering (BROUSSARD 2008). Das bedeutet, dass die alleinige Anwesenheit von L-Amphetamin immunchemisch nur dann angezeigt wird, wenn vergleichsweise hohe Konzentrationen vorliegen; bei geringen Konzentrationen hingegen werden eher negative Amphetamin-Befunde erhalten. Da von Drogenkonsumenten in der Regel racemisches Amphetamin aufgenommen wird, erhält man bei akuter Aufnahme zwar einen positiven Befund, problematisch kann aber die Erfassung eines viele Stunden zurückliegenden Konsums oder die Aufnahme geringer Mengen sein, da der Immunoassay praktisch nur auf die Hälfte des aufgenommenen Amphetamins anspricht.

Bei forensischen Fragestellungen sind positive Vortestbefunde immer mittels chromatographischer Verfahren zu bestätigen, die i.d.R. auch eine quantitative Bestimmung beinhalten. Bei den routinemäßig durchgeführten chromatographischen Untersuchungen erfolgt aber keine Auftrennung der beiden Enantiomere, so dass der ermittelte Wert ggf. der Summenkonzentrationen von D- und L-Amphetamin entspricht. Massenspektrometrisch kann zwischen den beiden Enantiomeren nicht unterschieden werden, so dass im Regelfall keine Aussage darüber getroffen werden kann, ob nur eines der Enantiomere oder das Racemat in der Probe vorhanden ist. Eine chromatographische Unterscheidung beider Enantiomere ist z.B. möglich, wenn man vor der Auftrennung des Extraktes ein chirales Derivatisierungsmittel einsetzt oder aber, insbesondere in der LC-MS/MS, auf eine chirale Trennsäule zurückgreift (RIBEIRO et al. 2018).

Ein Monitoring von ADHS-Patienten unter einer Therapie mit Amphetaminen anhand von Haaranalysen wurde bereits mehrfach beschrieben (u. a. NYSTRÖM et al. 2005). Kürzlich wurde eine Methode zur chiralen Auftrennung von Amphetamin in Haarproben von Patienten unter einer Therapie mit Lisdexamfetamin vorgestellt (BINZ et al. 2017). Während bei therapietreuen Patienten ausschließlich das erwartete D-Amphetamin detektiert wurde, wurden bei nichtadhärenten Patienten die L- und D-Enantiomere in einem Konzentrationsverhältnis zwischen 0,9 und 1,3 nachgewiesen. BÖTTCHER et al. (2019) überprüften die Medikamenten-Compliance von ADHS-Patienten unter Lisdexamfetamin-Therapie über die Analyse von Mundhöhlenflüssigkeit (Oral Fluid): In 17 von 98 Proben wurde neben D-Amphetamin auch L-Amphetamin detektiert.

Gesetzliche Ahndung von Fahrten unter Amphetamin-basierter Medikation

Seit der Einführung von Lisdexamfetamin treten Fälle mit einer ärztlichen Verschreibung auch gehäuft im Fallgut forensisch-toxikologischer Labore auf. Dabei handelt es sich zumeist um auffällige Fahrer im Straßenverkehr (§ 24a Straßenverkehrsgesetz [StVG],

§§ 315c, 316 des Strafgesetzbuches [StGB]) oder um Abstinenzkontrollen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik. Bei der Teilnahme am Straßenverkehr sind ahndungsrechtlich zwei Fallkonstellationen zu unterscheiden:

1. Wenn bei einem Fahrzeugführer eine zentral wirksame Substanz im Blut nachgewiesen und zusätzlich erhebliche substanzbedingte Leistungsdefizite festgestellt werden, die nicht mit dem sicheren Führen eines Fahrzeuges vereinbar sind, verwirklicht er den Straftatbestand des § 316 StGB, was grundsätzlich zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Dies gilt auch, wenn es sich bei der Substanz um ein ärztlich verordnetes und bestimmungsgemäß eingenommenes Medikament handelt. Als Qualifizierungstatbestand kommt § 315c StGB „Gefährdung des Straßenverkehrs“ in Betracht.

2. Können keine erheblichen Leistungsdefizite festgestellt werden, die zu einer Fahrunsicherheit im Sinne der Fallvariante 1 führen, kommt nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG in Betracht. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in einer Anlage zu dieser Vorschrift genannte Substanz im Blut bzw. Serum nachgewiesen wird, zu denen auch Amphetamin gehört. Analog zur bestimmungsgemäßen Einnahme von Medizinal-Cannabis oder Morphin besteht auch in solchen Fällen ein Medikamentenprivileg. Voraussetzung dafür ist, dass das Medikament, dessen Aufnahme zu einem positiven Befund in der anlassbezogenen Blutprobe geführt hat, für einen konkreten Krankheitsfall durch einen Arzt verschrieben und zudem bestimmungsgemäß eingenommen worden ist. Bei einer Fahrt unter Amphetamineinfluss ab einer Amphetamin-Konzentration oberhalb des vorgeschlagenen „analytischen Grenzwertes“ von 25 ng/ml Serum wäre dann nicht von einem Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG auszugehen. Geht eine Dauermedikation darüber hinaus mit einer Minderung der Leistungsfähigkeit unter das geforderte Maß einher, ist dann auch von Fahruneignetheit auszugehen. Eine typische Komplikation bei chronischem Gebrauch von Amphetaminen sind z. B. psychotische Reaktionen.

Fallstudie

In der gegenständlichen Studie wurden exemplarisch Fälle zusammengefasst, bei denen eine Einnahme von Lisdexamfetamin angegeben und Amphetamin im Untersuchungsmaterial nachgewiesen worden war, die bestimmungsgemäße Einnahme des verschriebenen Medikaments aber analytisch überprüft bzw. eine Aussage bezüglich einer zusätzlichen oder alleinigen Aufnahme von racemischem Amphetamin getroffen werden sollte. Darunter befanden sich Fälle aus Abstinenzkontrollprogrammen, in denen Urin- und Haarproben vorlagen, sowie Fälle nach Teilnahme am Straßenverkehr mit einem positiven Amphetaminbefund im Blutserum.

Methodik

Die hier eingegangenen Fälle stammen aus dem Untersuchungsgut des Forensisch Toxikologischen Centrums (FTC) München (4 Serum-, 5 Urin-, 2 Haarproben). Mit routinemäßig eingesetzten Methoden, die allesamt nach ISO DIN EN 17025 für forensische Zwecke akkreditiert sind, wurden zunächst positive Befunde für Amphetamin erhalten, die nach den Angaben der Betroffenen mit einer Einnahme von Lisdexamfetamin begründet wurden. Daraufhin erfolgte eine Re-Analyse im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Bonn zur Unterscheidung zwischen den beiden Amphetamin-Enantiomeren nach folgendem Procedere:

Teile der Probe wurden nach Zusatz des racemischen internen Standards D/L-Amphetamin-d5 mit Methanol versetzt (Serum/Urin) bzw. extrahiert (Haare) und mittels LC-MS/MS analysiert. Die chromatographische Trennung der Amphetamin-Enantiomere erfolgte mittels einer Lux® 3 µm AMP 150 x 3,0 mm Säule der Firma Phenomenex®. Die Methode wurde einschließlich ihrer analytischen Kenndaten kürzlich publiziert (MAAS et al. 2018).

Ergebnisse

In Abbildung 3 sind typische Chromatogramme dargestellt.

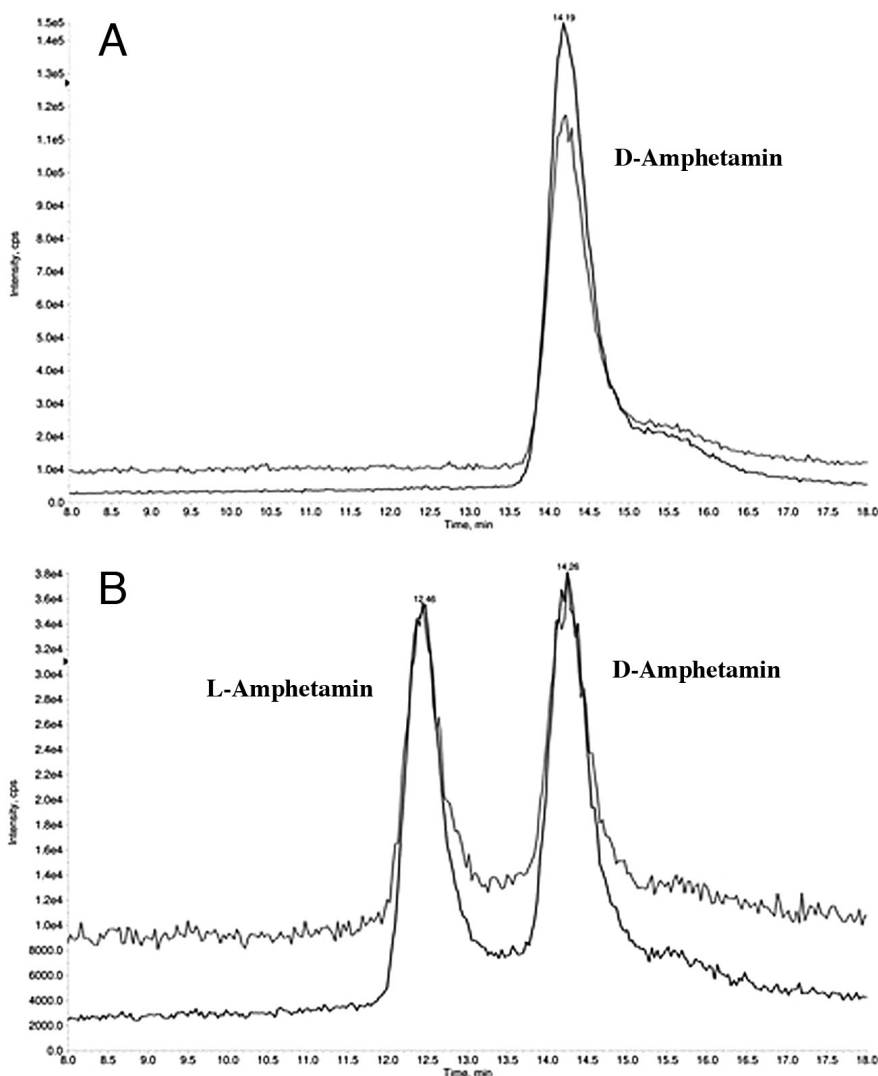


Abb. 3: Multiple Reaction Monitoring (MRM) Chromatogramme mit den Übergängen m/z 136,1 \rightarrow m/z 90,9 und m/z 136,1 \rightarrow m/z 119,0. A: Alleiniger Nachweis von D-Amphetamin in Fall 2, vereinbar mit der bestimmungsgemäßen Einnahme von Lisdexamfetamin. B: Nachweis von D- und L-Amphetamin im Serum von Fall 3. Dadurch entfällt das Medikamentenprivileg.

Einzelheiten zu den untersuchten Fällen einschließlich der Angaben zur Medikation und den Ergebnissen finden sich in Tabelle 1.

Fall	Ergebnis der Enantiomerenbestimmung
1 Serum Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) Tägliche Einnahme von Elvanse® und Medikinet. Erstbefunde: Amphetamin 65,8 ng/ml; Methylphenidat u. Ritalinsäure negativ	L-Amphetamin: 38,1 ng/ml D-Amphetamin: 21,7 ng/ml
2 Serum Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin 73,2 ng/ml	D-Amphetamin: 59,6 ng/ml
3 Serum Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin 32,3 ng/ml	L-Amphetamin: 19,9 ng/ml D-Amphetamin: 16,0 ng/ml
4 Serum Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin 48,6 ng/ml; BAK 0,39 Promille	D-Amphetamin: 47,3 ng/ml
5 Urin Abstinenzkontrolle Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin > 1000 ng/ml	D-Amphetamin: > 300 (ca. 991) ng/ml
6 Urin Abstinenzkontrolle Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin > 1000 ng/ml	D-Amphetamin: > 300 (ca. 1330) ng/ml
7 Urin Abstinenzkontrolle Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin 162 ng/ml	D-Amphetamin: 153 ng/ml
8 Urin Abstinenzkontrolle Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin > 1000 ng/ml	D-Amphetamin: > 300 (ca. 1740) ng/ml
9 Urin Abstinenzkontrolle Tägliche Einnahme von Elvanse® Erstbefund: Amphetamin > 1000 ng/ml	D-Amphetamin: > 300 (ca. 4930) ng/ml
10 Haare Abstinenzkontrolle Tägliche Aufnahme von Elvanse® und Medizinal-Cannabisblüten bei ADHS Erstbefund: Amphetamin 0,12 ng/mg; THC 1,8 ng/mg	D-Amphetamin: 0,11 ng/mg L-Amphetamin: 0,05 ng/mg
11 Haare Abstinenzkontrolle Tägliche Aufnahme von Elvanse® und Medizinal-Cannabisblüten bei ADHS Erstbefund: Amphetamin 0,042 ng/mg; THC 0,041 ng/mg	D-Amphetamin: 0,05 ng/mg

Tab. 1 Fallhintergründe und Befunde von 4 Serum-, 5 Urin- sowie zwei Haaranalysen bei Angabe einer Medikation mit Lisdexamfetamin.

Diskussion

Obwohl eine Einnahme von Lisdexamfetamin angegeben und ein Konsum von Amphetamin verneint worden war, fand sich in zwei von vier Serumproben sowie in einer von zwei Haarproben Amphetamin in racemischer Form. In den fünf untersuchten Urinproben aus dem Bereich der Fahreignungsdiagnostik wurde jeweils nur das erwartete D-Amphetamin nachgewiesen. Bei den beiden Haaranalysen war besonders bemerkenswert, dass ein Medikamentenprivileg gleich zweimal in Anspruch genommen wurde, für Medizinal-Cannabisblüten und für ein Amphetamin-basiertes Medikament.

Ein Nachweis von D,L-Amphetamin ist nicht mit einer alleinigen Aufnahme von Lisdexamfetamin in Einklang zu bringen, vielmehr belegt dies einen (zusätzlichen) Konsum von Amphetamin als illegale Rauschdroge. Bei einem Nachweis von L-Amphetamin im Blutserum eines Kraftfahrers entfällt das Medikamentenprivileg, so dass bei einer Überschreitung eines „analytischen Grenzwertes“ von 25 ng/ml, bezogen auf das Racemat, und folgenloser Trunkenheitsfahrt von einer Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG auszugehen ist. Ist bei einer Dauermedikation mit Lisdexamfetamin ein Beikonsum von Amphetamin als illegale Rauschdroge bekannt, ist nicht nur die geforderte Medikamenten-Compliance nicht mehr gegeben, vielmehr ist in diesen Fällen die Fahreignung aufgrund des Konsums der Droge auszuschließen.

Die erhaltenen Ergebnisse zeigen auf, dass bei einer Verschreibung von Lisdexamfetamin (Elvanse®) nicht immer jeder positive Amphetaminbefund auch auf eine bestimmungsgemäße Einnahme zurückzuführen ist. In der täglichen Routine traten deutlich mehr Fälle als die hier dargestellten auf. Ggf. wurde eine ergänzende Stellungnahme eingeholt, ob sich der positive Amphetaminbefund durch die Einnahme von Lisdexamfetamin erklären lassen könne, was per se zunächst nicht auszuschließen ist. Obwohl eine weiterführende Analyse zur Differenzierung einer Einnahme des Medikamentes von einer kombinierten oder sogar alleinigen Aufnahme von Amphetamin in jedem Fall empfohlen wurde, wurde diese nur selten beauftragt. Es scheint, dass sich einige Auftraggeber der analytischen Möglichkeit dieser Überprüfung auch gar nicht bewusst sind. Durch diese kurze Mitteilung soll eine Sensibilisierung für die Problematik bei der analytischen Überprüfung einer Therapie mit Lisdexamfetamin erfolgen. Zumindest in Zweifelsfällen ist zur Klärung eine entsprechende Analyse zur Bestimmung der Enantiomerenverhältnisse anzuraten.

Zusammenfassung

Amphetamin (racemisches D,L-Amphetamin, 1:1 Gemisch aus D- und L-Amphetamin) wird einerseits als Droge konsumiert, andererseits wird insbesondere D-Amphetamin als Medikament zur Therapie der Narkolepsie, vorrangig aber zur Behandlung der Aufmerksamkeitsdefizit-/Hyperaktivitätsstörung (ADHS) eingesetzt. In Deutschland wurde vor kurzem das Präparat Elvanse® mit dem Wirkstoff Lisdexamfetamin auch zur Behandlung von Erwachsenen zugelassen. Lisdexamfetamin ist ein sog. Prodrug, aus dem D-Amphetamin freigesetzt wird. Daher findet man bei Einnahme dieses Medikamentes auch nur D-Amphetamin in Körperflüssigkeiten oder Haaren. Wird dagegen auch L-Amphetamin nachgewiesen, spricht dies für einen zusätzlichen, u. U. alleinigen Konsum von Amphetamin als Rauschmittel. D- und L-Amphetamin werden bei den üblichen Routineuntersuchungen nicht aufgetrennt; eine Differenzierung ist jedoch durch Spezialanalysen – Derivatisierung mit chiralen Reagenzien oder Trennung des Extraktes auf einer chiralen Säule – möglich. Bei einer solchen Analyse von Serum-, Urin- und Haarproben von fahrauffälligen Personen unter einer Medikation mit Lisdexamfetamin konnte in einigen Fällen das Racemat nachgewiesen werden, so dass das sog. Medikamentenprivileg bezogen auf

§ 24a Abs. 2 StVG oder im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik dann entfällt. Zumindest in Zweifelsfällen sind entsprechende Analysen zur Differenzierung einer bestimmungsgemäßen Einnahme von einem zusätzlichen/alleinigen Rauschmittelkonsum anzuraten.

Schlüsselwörter

Amphetamin – Lisdexamfetamin – Enantiomer – Medikamentenprivileg

Summary

On the one hand, amphetamine (racemic D,L-amphetamine, ratio 1:1) is used as an illegal drug; but on the other hand, especially D-amphetamine serves to treat narcolepsy and preferentially activity deficiency/hyperactivity disorder (ADHD). Recently, in Germany, lisdexamfetamine has been authorized to treat adults. Lisdexamfetamine is a so-called prodrug, which releases D-amphetamine as the active substance. Therefore, following administration of lisdexamfetamine, D-amphetamine will be detectable in body fluids and hair. However, the additional detection of L-amphetamine points to a combined or even sole use of the illegal drug. In routine analysis, separation of D- und L-amphetamine is usually not performed. Differentiation of both enantiomers is possible by either using a chiral reagent for derivatization or a chiral column for separation of the crude extract. In some cases of driving under the influence of drugs, racemic amphetamine could be detected following analysis of blood, urine or hair; in these cases, the privilege of being spared from penal sanctions due to medication is dropped. This applies to an administrative offence (§ 24a Abs. 2 StVG according to the German legislation) as well as to the fitness to drive. In cases of doubt, at least, we suggest implementation of analytical methods that are able to differentiate between an intended use of the medication or the combined/sole use of the illegal drug.

Keywords

Amphetamine – Lisdexamfetamine – Enantiomer – Privilege of being spared from sanctions due to medication

Literatur

- [1] Bachmann CJ, Philippen A, Hoffmann F (2017) ADHS in Deutschland: Trends in Diagnose und medikamentöser Therapie. *Dtsch Arztebl Int* 114(9): 141–148
- [2] Binz TM, Williner E, Strajhar P, Dolder PC, Liechti ME, Baumgartner MR, Kraemer T, Steuer AE (2018) Chiral analysis of amphetamines in hair by liquid chromatography–tandem mass spectrometry: compliance-monitoring of attention deficit hyperactivity disorder (ADHD) patients under *Elvanse®* therapy and identification after controlled low-dose application. *Drug Test Anal* 10: 254–261
- [3] Böttcher M, Kühne D, Beck O (2019) Compliance testing of patients in ADHD treatment with lisdexamphetamine (*Elvanse®*) using oral fluid as specimen. *Clin Mass Spectrom* 14: 99–105
- [4] Broussard L. Interpretation of amphetamines screening and confirmation testing. In: A. Dasgupta (Ed.) *Handbook of Drug Monitoring Methods - Therapeutics and Drugs of Abuse*. Humana Press, Totowa, New Jersey (2008) pp 379–393
- [5] Ermer JC, Pennick M, Frick G (2016) Lisdexamfetamine dimesylate: prodrug delivery, amphetamine exposure and duration of efficacy. *Clin. Drug Investig.* 36: 341–356
- [6] Heal DJ, Smith SL, Gosden J, Nutt DJ (2013) Amphetamine, past and present – a pharmacological and clinical perspective. *J Psychopharmacol* 27: 479
- [7] López FA, Leroux JR (2013) Long-acting stimulants for treatment of attention-deficit/hyperactivity disorder: a focus on extended-release formulations and the prodrug lisdexamfetamine dimesylate to address continuing clinical challenges. *Atten Defic Hyperact Disord* 5(3): 249–265
- [8] Maas A, Losacker M, Hess C (2018) Chromatographic separation of R/S-enantiomers of amphetamine and methamphetamine: Pathways of methamphetamine synthesis and detection in blood samples by qualitative enantioselective LC–MS/MS analysis. *Forensic Sci Int* 291: 138–143
- [9] Musshoff F (2000) Illegal or legitimate use? Precursor compounds to amphetamine and methamphetamine. *Drug Metab Rev.* 32(1): 15–44
- [10] Nyström I, Trygg T, Woxler P, Ahlne J, Kronstrand R (2005) Quantitation of R(-)- and S-(+)-amphetamine in hair and blood by gas chromatography-mass spectrometry: an application to compliance monitoring in adult-attention deficit hyperactivity disorder treatment. *J Anal Toxicol* 29(7): 682–688

- [11] Ribeiro C, Santos C, Gonçalves V, Ramos A, Afonso C, Tiritan ME (2018) Chiral drug analysis in forensic chemistry: An Overview. *Molecules* 23(2): 262
- [12] Skopp G, Daldrop T (2012) Konsum von Amphetamin und seiner Derivate. *Pharmakokinetische Grundlagen und Nachweisbarkeitsdauer unter besonderer Berücksichtigung des § 24a (2) StVG. Blutalkohol* 49: 187–202
- [13] Yuan BW, Yang I, Simmons DJ, O'Leary J, Lei J, Brunetti L, Asal N, Ezzo D, Toscani M, Barone J (2019) Evaluation of nonmedical use of prescription stimulants by college students at three northeastern pharmacy schools. *J Am Coll Clin Pharm.* 2: 525–530

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Frank Musshoff
Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
Bayerstr. 53
80335 München
E-Mail: f.musshoff@ftc-muenchen.de

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Zur Information

USA: Studie zum Zusammenhang zwischen Cannabislegalisierung und Verkehrsunfällen*

Key Points

Question

Have traffic fatalities increased after the implementation of recreational cannabis laws in Colorado and Washington State?

Findings

Using a synthetic control approach, this ecological study found that recreational cannabis laws were associated with increases in traffic fatalities in Colorado (mean of 75 excess fatalities per year) but not in Washington State.

Meaning

These findings suggest that unintended effects of recreational cannabis laws can be heterogeneous and may be specific to variations in how these laws are implemented (eg, density of recreational cannabis stores).

Abstract

Importance

An important consequence of cannabis legalization is the potential increase in the number of cannabis-impaired drivers on roads, which may result in higher rates of traffic-related injuries and fatalities. To date, limited information about the effects of recreational cannabis laws (RCLs) on traffic fatalities is available.

Objective

To estimate the extent to which the implementation of RCLs is associated with traffic fatalities in Colorado and Washington State.

Design, Setting, and Participants

This ecological study used a synthetic control approach to examine the association between RCLs and changes in traffic fatalities in Colorado and Washington State in the post-RCL period (2014–2017). Traffic fatalities data were obtained from the Fatality Analysis Reporting System from January 1, 2005, to December 31, 2017. Data from Colorado and Washington State were compared with synthetic controls. Data were analyzed from January 1, 2005, to December 31, 2017.

* Association of Recreational Cannabis Laws in Colorado and Washington State With Changes in Traffic fatalities, 2005–2017, Julian Santaella-Tenorio, DrPH; Katherine Wheeler-Martin, MPH; Charles J. DiMaggio, PhD; et al.; JAMA Intern Med. 2020; 180(8): 1061–1068. Doi: 10.1001/jamainternmed.2020.1757; Aug 1, 2020.

Main Outcome(s) and Measures

The primary outcome was the rate of traffic fatalities. Sensitivity analyses were performed (1) excluding neighboring states, (2) excluding states without medical cannabis laws (MCLs), and (3) using the enactment date of RCLs to define pre-RCL and post-RCL periods instead of the effective date.

Results

Implementation of RCLs was associated with increases in traffic fatalities in Colorado but not in Washington State. The difference between Colorado and its synthetic control in the post-RCL period was 1.46 deaths per 1 billion vehicle miles traveled (VMT) per year (an estimated equivalent of 75 excess fatalities per year; probability = 0.047). The difference between Washington State and its synthetic control was 0.08 deaths per 1 billion VMT per year (probability = 0.674). Results were robust in most sensitivity analyses. The difference between Colorado and synthetic Colorado was 1.84 fatalities per 1 billion VMT per year (94 excess deaths per year; probability = 0.055) after excluding neighboring states and 2.16 fatalities per 1 billion VMT per year (111 excess deaths per year; probability = 0.063) after excluding states without MCLs. The effect was smaller when using the enactment date (24 excess deaths per year; probability = 0.116).

Conclusions and Relevance

This study found evidence of an increase in traffic fatalities after the implementation of RCLs in Colorado but not in Washington State. Differences in how RCLs were implemented (eg. density of recreational cannabis stores), out-of-state cannabis tourism, and local factors may explain the different results. These findings highlight the importance of RCLs as a factor that may increase traffic fatalities and call for the identification of policies and enforcement strategies that can help prevent unintended consequences of cannabis legalization.

Schweiz: Änderung des Luftfahrtgesetzes

Der schweizerische Bundesrat hat am 5. Juni 2020 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) durchzuführen.

Mit der Vorlage soll u. a. im Rahmen der Vorfeldinspektion die Möglichkeit geschaffen werden, anlassfreie Alkoholkontrollen bei Flugbesatzungsmitgliedern durchzuführen. Andererseits sollen Ärztinnen und Ärzte, welche nicht vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bezeichnet und beaufsichtigt werden, sowie Psychologinnen und Psychologen und deren Hilfspersonen bei Zweifeln an der Tauglichkeit eines Flugbesatzungsmitglieds oder einer Fluglotsin bzw. eines Fluglotsen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein und die Möglichkeit haben, dem BAZL Meldung zu erstatten.

Auszug aus dem Gesetzentwurf*):

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...¹, beschließt:

I

Das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948² wird wie folgt geändert:

4. Tätigkeit mit beeinträchtigtem Bewusstsein	<i>Art. 90^{bis} Randtitel</i>
IV. Meldepflichten, Einholen von Stellungnahmen und Melderechte	<i>Art. 100 Randtitel und Abs. 4</i> ⁴ Haben Ärzte, Psychologen oder deren Hilfspersonen bei einem Flugbesatzungsmitglied oder einem Fluglotsen wegen einer festgestellten körperlichen oder psychischen Krankheit, wegen eines Gebrechens oder wegen einer Sucht Zweifel an der Tauglichkeit zur Ausübung der entsprechenden Tätigkeiten, so können sie dem BAZL Meldung erstatten.
VI. Feststellung der Angetrunkenheit u. dgl.	<i>Art. 100^{er} Abs. 1 zweiter Satz, 3, 3^{bis} und 4</i> ¹ ... gestrichen ³ Bei der Durchführung von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen und deren Flugbesatzung kann das BAZL bei Flugbesatzungsmitgliedern jederzeit einen Alkoholttest anordnen. Die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen erfolgt durch die Polizei. ^{3bis} Die zuständigen Personen und Stellen nach den Absätzen 2 und 3 können eine Blutprobe anordnen.

*) Vorentwurf zum „Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG)“.

BB1 20XX ...

SR 748.0.

SR 0.748.127.192.68.

⁴ Der Bundesrat regelt die Durchführung der Untersuchungen und Maßnahmen nach den Absätzen 1, 3 und 3^{bis}. Er berücksichtigt dabei die Bestimmungen der Europäischen Union zur Angetrunkenheit, die gemäß dem Abkommen vom 21. Juni 1999³ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr anwendbar sind. Ergänzend orientiert er sich an den Vorschriften über die Alkoholkontrolle und die anderen Maßnahmen gegenüber den Straßenbenützern.

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Auszug aus dem Erläuternden Bericht):**

1 Grundzüge der Vorlage

Mit vorliegender Teilrevision des Bundesgesetzes über die Luftfahrt von 21. Dezember 1948¹ (Luftfahrtgesetz, LFG) sollen neue regulatorische Vorgaben der Europäischen Union umgesetzt und weiterer Revisionsbedarf erfüllt werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Durchführung anlassloser Alkoholkontrollen von Flugbesatzungsmitgliedern.

1.1 Alkoholkontrollen

1.1.1 Ausgangslage

Der tragische Absturz einer A320 Maschine der Germanwings im Jahr 2015 gab Anlass, die Vorschriften und Empfehlungen für die psychologische und physische Beurteilung von Flugbesatzungsmitgliedern genauer zu durchleuchten. Eine zu diesem Zweck gebildete Arbeitsgruppe der EU Kommission wurde beauftragt, mögliche Sicherheitsrisiken zu ermitteln sowie geeignete Empfehlungen zu deren Abmilderung, insbesondere im Bereich der medizinischen und psychischen Leistungsfähigkeit der Flugbesatzungsmitglieder zu erarbeiten. Die Umsetzung einiger dieser Empfehlungen erforderte unter anderem regulatorische Änderungen in Bezug auf die Durchführung stichprobenartiger Alkoholtests durch die Mitgliedstaaten bei den Flugbesatzungsmitgliedern.

Die Anpassungen im Hinblick auf die Alkoholkontrollen fanden schließlich in der am 23. Juli 2018 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 der Europäischen Kommission Eingang². Diese wird von der Schweiz im Rahmen eines Beschlusses des Gemischten Luftverkehrsausschusses Europäische Union/Schweiz auf den 1. Juli 2020 übernommen, unter dem Vorbehalt, dass die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung erst Anwendung finden, sobald die entsprechenden Normen auf nationaler Ebene angepasst worden sind. Die Verordnung ändert bzw. ergänzt die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der europäischen Kommission vom 5. Oktober 2012, welche die technischen Vorschriften und das Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb festlegt. Diese regelt unter anderem die bestehenden EU Programme für unangekündigte Vorfeldinspektionen („EU Ramp Inspection Programmes“) von Luftfahrzeugen und deren Besatzungen. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bietet mit ihren umfangreichen Bestimmungen und Schutzklauseln bereits einen Rahmen für die systematische, strukturierte und risikoabhängige Inspektion von Betreibern. Diesen bewährten Rahmen auch auf die Durchführung von anlasslosen Alkoholtests bei den Flugbesatzungsmitgliedern anzuwenden, erschien damit naheliegend.

In der Schweiz können Flugbesatzungsmitglieder bereits heute gemäß Artikel 100^{ter} Absatz 1 LFG einer Untersuchung unterzogen werden, wenn Anzeichen der Angetrunkenheit oder des Einflusses von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen vorliegen. Die Durchführung einer stichprobeweisen Alkoholkontrolle, das heißt

** Erläuternder Bericht zum Vernehmlassungsentwurf „Änderung des Luftfahrtgesetzes“, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Luftfahrtentwicklung, 1. Mai 2020.

¹ SR 748.0.

² Verordnung (EU) 2018/1042 der Kommission vom 23. Juli 2018 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf die technischen Anforderungen und Verwaltungsverfahren für die Einführung von Unterstützungsprogrammen, einer psychologischen Beurteilung der Flugbesatzung sowie von systematischen und stichprobenartigen Tests, bei denen die Flugbesatzung und Flugbegleiter zur Gewährleistung ihrer flugmedizinischen Tauglichkeit auf psychoaktive Substanzen getestet werden, sowie in Bezug auf die Ausrüstung neu gebauter turbinengetriebener Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von höchstens 5 700 kg und einer genehmigten Anzahl von sechs bis neun Fluggastsitzen mit einem Geländewarnsystem.

ohne Verdacht auf übermäßigen Alkoholkonsum hin, ist gemäß den geltenden nationalen Bestimmungen hingegen nicht möglich. Das LFG ist darum entsprechend anzupassen.

1.1.3 Beantragte Neuregelung und Begründung

Mit dieser Gesetzesvorlage sollen die nationalen Bestimmungen an die neuen Vorgaben der EU angepasst werden. Heute werden die Flugbesatzungsmitglieder von der Polizei oder den Flugplatzleiterinnen bzw. Flugplatzleitern bei Verdacht auf übermäßigen Alkoholkonsum zu einer Untersuchung angehalten. Letztere haben die betroffene Person hierfür an die Polizei zu überstellen, da eine Kontrolle durch die Flugplatzleiterin oder den Flugplatzleiter nicht erlaubt ist (Artikel 100^{ter} Absatz 2 LFG). Im Lichte der neuen EU Bestimmungen soll Artikel 100^{ter} LFG dahingehend geändert werden, dass Flugbesatzungsmitglieder auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit einer Alkoholkontrolle unterzogen werden können.

Gemäß Verordnung (EU) Nr. 2018/1042 sind die Alkoholkontrollen durch die zuständige nationale Behörde durchzuführen. In der Schweiz sollen die Alkoholkontrollen im Rahmen der Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen und deren Besatzung durch die Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL in Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeistellen erfolgen. Das Kontrollverfahren richtet sich sinngemäß nach den Alkoholkontrollvorgaben im Straßenverkehrsrecht, soweit die übergeordneten, spezialgesetzlichen Bestimmungen der EU hier keine anderslautenden Vorgaben enthalten.

Gemäß den neuen Vorgaben der EU können die Staaten anlasslose Kontrollen im Rahmen der Vorfeldinspektion auch im Hinblick auf den Konsum von psychoaktiven Substanzen durchführen. Aufgrund der Unzuverlässigkeit der gegenwärtig in der Schweiz verfügbaren Testgeräte und -verfahren, wird vorerst von einer solchen Kontrolle abgesehen.

Die geplante Gesetzesrevision trägt maßgeblich zur Erhöhung der Luftfahrtsicherheit bei, da allfällige, durch Alkoholkonsum hervorgerufene Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit erkannt werden können. Im Übrigen erzeugen die stichprobeweise Durchführung sowie die damit verbundenen Sanktionen eine abschreckende Wirkung.

1.2 Erleichtertes ärztliches Melderecht

1.2.1 Ausgangslage

Flugbesatzungsmitglieder und Fluglotsinnen sowie Fluglotsen benötigen für die Ausübung der Flug- bzw. Arbeitstätigkeit ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis. Sofern sie nachweisen, dass keine medizinischen Gründe vorliegen, welche gegen die sichere Tätigkeit sprechen, wird ihnen das Tauglichkeitszeugnis durch eine spezialisierte Fliegerärztin oder einen spezialisierten Fliegerarzt erteilt. Liegen hingegen medizinische Gründe vor, kann dem Flugbesatzungsmitglied oder der Fluglotsin oder dem Fluglotsen das Tauglichkeitszeugnis jederzeit entzogen werden. Die ärztlichen Kontrollen erfolgen in regelmässigen Zeitabständen: Bei Fluglotsinnen und Fluglotsen erfolgen die fliegerärztlichen Untersuchungen alle zwei Jahre bis zum 40. Lebensjahr, danach jährlich. Bei Pilotinnen und Piloten erfolgen sie je nach Tauglichkeitsklasse jährlich bis alle fünf Jahre und ab einem gewissen Alter ebenfalls in kürzeren Abständen (halbjährlich, jährlich oder alle zwei Jahre). Fliegerärztinnen und Fliegerärzte werden durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt bezeichnet und beaufsichtigt.

Im Zusammenhang mit der Aufarbeitung der Umstände, die zum Absturz der Germanwings-Maschine geführt hatten, wurde festgestellt, dass in der Schweiz die Hürden für die Meldung möglicher, die Luftfahrtsicherheit gefährdender Mitglieder der Flugbesatzung oder Fluglotsinnen und Fluglotsen durch übrige Ärztinnen und Ärzte sowie auch Psychologinnen und Psychologen an die Luftfahrtbehörde relativ hoch ist: Ärztinnen und Ärzte, welche nicht für das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Flugmediziner oder Flugmedizinerinnen tätig sind, müssen sich vorgängig mittels Gesuch an die für sie zuständige kantonale Stelle (in der Regel die Gesundheitsdirektion) wenden, um sich von der ärztlichen Schweigepflicht entbinden zu lassen. Dies kann unter Umständen dazu führen, dass entscheidende Hinweise auf Pilotinnen und Piloten, auf Mitglieder der Crew sowie auch auf Fluglotsinnen und Fluglotsen mit sicherheitsrelevanten gesundheitlichen Defiziten unterbleiben.

1.2.2 Beantragte Neuregelung und Begründung

Um zu gewährleisten, dass Meldungen im Hinblick auf sicherheitsrelevante gesundheitliche Beeinträchtigungen von Flugbesatzungsmitgliedern und Fluglotsinnen und Fluglotsen zeitnah erfolgen, soll im Luftfahrtgesetz ein erleichtertes Meldeverfahren eingeführt werden. Behandelnde Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen können bei ihren Patienten anders als bei den Untersuchungen durch die Fliegerärztinnen und -ärzte, welche in regulären Zeitabständen erfolgt, neue oder akut auftretende Wahrnehmungen machen, die nicht mit der Ausübung der Lizenz vereinbar sind. Des Weiteren kann es vorkommen, dass ein Flugbesatzungsmitglied oder eine Fluglotsin bzw. ein Fluglotse infolge einer Erkrankung oder eines Unfalls selber nicht (mehr) in der Lage ist, eine Meldung zu liefern. Hinzu kommen jene Fälle, bei welchen die Krankheitseinsicht absichtlich oder auch unabsichtlich nicht möglich ist.

Ärztinnen und Ärzte, Psychologinnen und Psychologen sowie ihre Hilfspersonen sollen von ihrer Schweigepflicht entbunden sein, ohne dass sie vorgängig ein unter Umständen aufwändiges Verfahren initiieren müssen. Aufgrund von Artikel 321 Ziffer 3 des Schweizerischen Strafgesetzbuches vom 21. Dezember 1937⁴ (StGB)

kann auf eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Entbindung von der Schweigepflicht verzichtet werden. Die Ausübung des Melderechts ist somit strafflos. Die Meldung soll auf freiwilliger Basis an die zuständige Aufsichtsbehörde, das heißt ans BAZL erfolgen. Auf eine Meldepflicht wird verzichtet.

Das Straßenverkehrsgesetz sieht bereits heute die erleichterte Meldung von Personen wegen körperlichen oder psychischen Krankheiten, Gebrechen oder einer Sucht durch ihren Arzt vor, wenn das sichere Führen eines Motorfahrzeuges in Frage steht. Die Meldung dieser Personen kann direkt bei der zuständigen kantonalen Straßenverkehrsbehörde oder an die Aufsichtsbehörde für Ärzte ohne vorherige Entbindung vom Berufsgeheimnis erfolgen. Eine analoge Regelung soll mit der geplanten Revision des Luftfahrtgesetzes eingeführt werden, wobei die Meldung direkt ans BAZL zu erfolgen hat. Weiter sollen im Luftfahrtgesetz auch Psychologinnen und Psychologen zur Meldung ohne vorherige Entbindung von der ärztlichen Schweigepflicht ermächtigt werden, da diese im Rahmen ihrer Berufstätigkeit häufig über solche sicherheitsrelevanten Informationen Kenntnis erhalten. Darüber hinaus sollen auch die jeweiligen Hilfspersonen in diesen Fällen von der Schweigepflicht entbunden werden.

2 Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen

Art. 90^{bis} Randtitel

Gemäß Art 90^{bis} Buchstabe a LFG ist die Tätigkeit in angetrunkenem Zustand oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Substanzen als Flugbesatzungsmitglied untersagt. Die Arbeitstätigkeit von Flugbesatzungsmitgliedern umfasst alle Aufgaben, welche ein Flugbesatzungsmitglied für den Betreiber wahrzunehmen hat. Nebst dem eigentlichen Flugdienst gehören hierzu insbesondere auch diverse Vorbereitungshandlungen administrativer oder physischer Natur (z. B. Leistungsberechnung, Briefings, Vorflugkontrollen, Vorarbeiten in der Kabine oder mit den Fluggästen, die Erteilung von oder die Teilnahme an Schulungen und Überprüfungen oder bestimmte Elemente des Bereitschaftsdienstes). Mit der Streichung von „an Bord“ im Randtitel von Art. 90^{bis} des deutschsprachigen Gesetzestextes soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die eigentliche Arbeitstätigkeit bereits vor Betreten des Flugzeugs beginnt.

Art. 100 Randtitel und Absatz 4

Da die von Ärztinnen und Ärzten beziehungsweise Psychologinnen und Psychologen sowie deren Hilfspersonen gemeldeten gesundheitlichen Daten, ähnlich wie bei der Meldung von Staatsanwaltschaften und Gerichten über strafbare Handlungen, zum Entzug von Bewilligungen, Ausweisen und Erlaubnissen im Sinne von Artikel 92 Buchstabe a LFG führen, soll dieser Artikel durch das Melderecht in Absatz 4 ergänzt werden. Entsprechend soll der Randtitel in „IV. Meldepflichten, Einholen von Stellungnahmen und Melderechte“ geändert werden.

Der geplante Gesetzestext soll lediglich eine freiwillige Meldung ohne weitere administrative Hürden ermöglichen; auf das Einführen einer Meldepflicht wird verzichtet. Die Meldung ist direkt beim fliegerärztlichen Dienst des Bundesamtes für Zivilluftfahrt einzureichen. Das Melderecht gilt unter Hinweis auf Artikel 106 Absatz 2 LFG nicht für Pilotinnen und Piloten der militärischen Luftfahrt. Die militärische Luftfahrt ist der Staatsluftfahrt zuzuordnen, wonach die Normen der Zivilluftfahrt dort nicht zur Anwendung gelangen. Sofern eine Pilotin oder ein Pilot neben militärischen Luftfahrzeugen auch Zivilluftfahrzeuge operiert (z.B. im Rahmen einer Nebenanstellung bei einem Zivilluftfahrtunternehmen), ist er in diesem Bereich hingegen vom Melderecht betroffen.

In Bezug auf die Meldung von Fluglotsinnen und Fluglotsen ist hingegen darauf hinzuweisen, dass alle jene davon betroffen sind, welche über eine zivile Fluglotsenlizenz verfügen. Insofern auch jene Fluglotsinnen und Fluglotsen, welche in Erweiterung dieser Lizenz militärische Operationen koordinieren. Das weitere Vorgehen gegen Personen, welche aus medizinischen Gründen nicht in der Lage sind, ein Luftfahrzeug sicher zu führen bzw. ihre mit dem Beruf einhergehenden Aufgaben wahrzunehmen, sind bereits in der geltenden schweizerischen und europäischen Gesetzgebung⁵ geregelt, weshalb kein weiterer Anpassungsbedarf besteht. Unter Beurteilung der allfälligen Gefahrensituation wird möglicherweise ein sofortiges Flugverbot gegen das gemeldete Flugbesatzungsmitglied bzw. bei den Fluglotsinnen und Fluglotsen der Entzug oder die Aussetzung von Lizenzen und Berechtigungen verhängt und/oder das medizinische Tauglichkeitszeugnis entzogen, um eine mögliche Gefährdung von Dritten zu verhindern. Die Pilotin oder der Pilot, das Mitglied der Crew oder die Fluglotsin oder der Fluglotse hat sich in der Folge den angeordneten medizinischen Untersuchungen zu unterziehen, um das Bestehen seiner Tauglichkeit nachzuweisen und wieder zum Flugverkehr bzw. dessen Koordination zugelassen zu werden. In weniger gravierenden Fällen werden sie aufgeboten, sich innert kurzer Frist vom zuständigen Fliegerarzt untersuchen zu lassen.

⁴ SR 311.0.

⁵ Vgl. Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates; Artikel 92 LFG; Artikel 1a ff. der Verordnung des UVEK über die nicht europaweit geregelten oder vereinheitlichten Ausweise des Flugpersonals (SR 748.222.1).

Art. 100^{ter} Absatz 1 zweiter Satz, 3, 3^{bis} und 4

Die in Absatz 1 geregelte Anordnung von Untersuchungen im Hinblick auf Anzeichen der Angetrunkenheit oder auf einen Einfluss von Betäubungsmitteln oder psychotropen Stoffen bleibt bestehen. Die Möglichkeit zur Anordnung einer Blutprobe, die bisher in Absatz 1 zweiter Satz geregelt war, wird jedoch neu in den Absatz 3bis verschoben. Damit ist die Anordnung einer Blutprobe sowohl bei Verdachtsfällen nach Absatz 1 als auch bei anlasslosen Alkoholtests nach Absatz 3 zulässig.

Neu können Flugbesatzungsmitglieder mit der Einführung eines neuen Absatz 3 im Einklang mit dem Recht der europäischen Union im Rahmen der Vorfeldinspektionsprogramme (SAFA/SACA/SANA) auch anlassfrei durch die Inspektorinnen und Inspektoren des BAZL auf Angetrunkenheit hin kontrolliert werden.

Die Durchführung und Beurteilung der Alkoholkontrolle innerhalb der Vorfeldinspektion sowie die Bereitstellung der hierfür notwendigen Messgeräte erfolgt durch die kantonalen Polizeibehörden und nicht durch die Inspektorinnen und Inspektoren. Die Polizeibehörden verfügen aufgrund ihres Aufgabenbereichs bereits über die fachlichen Kenntnisse, Kompetenzen und Erfahrungen für die Durchführung von Alkoholtests sowie auch die notwendigen Gerätschaften. Sie werden im Hinblick auf ihre Bedürfnisse in die Jahresplanung der Vorfeldinspektionen miteinbezogen und frühzeitig über eine anstehende Inspektion informiert.

Verweigert die betroffene Person den Alkoholtest, darf sie den Flug nicht antreten bzw. die Flugvorbereitungshandlungen nicht fortsetzen.

Die Flugbesatzungsmitglieder, allen voran der Kommandant, werden unmittelbar nach Betreten des Luftfahrzeugs durch das BAZL über die geplante Alkoholkontrolle sowie den Testumfang informiert. Findet die Kontrolle außerhalb des Luftfahrzeugs statt, werden die Flugbesatzungsmitglieder ohne vorgängige Kommunikation an den Kommandanten getestet.

Die eigentliche Durchführung des Tests richtet sich nach den einschlägigen EU Vorschriften sowie den dazu bestehenden *Acceptable Means of Compliance (AMC)* und dem *Guidance Material (GM)*⁶. Soweit sich die EU Vorgaben und Empfehlungen über die Vorgehensweise ausschweigen, finden die Bestimmungen zu Alkoholkontrollen im Schweizerischen Straßenverkehrsrecht ergänzend und sinngemäß Anwendung. Zu diesem Zweck wird in Absatz 4 eine Delegationsnorm eingefügt. Genauere Vorgaben zur Alkoholkontrolle werden auf Verordnungsstufe geregelt.

Gemäß den Vorgaben der EU sind bis zu zwei Alkoholkontrolltests (Alkoholkonzentration der Atemluft) durchzuführen. Die gemessene Alkoholkonzentration in der Atemluft darf die äquivalente Blutalkoholkonzentration von 0.2 g/L nicht übersteigen. Fällt der erste Test negativ aus, wird die betroffene Person in den Dienst entlassen. Bei einem positiven Resultat wird unter Einbezug einer entsprechenden Wartezeit ein zweiter Test durchgeführt. Fällt auch der zweite Alkoholkontrolltest positiv aus, ist die betroffene Person mit sofortiger Wirksamkeit vom Dienst zu suspendieren und hat mit administrativ- sowie strafrechtlichen Folgen zu rechnen.

Die Resultate des Alkoholkontrolltestes werden anonymisiert und ohne Bekanntgabe der Alkoholwerte in der EASA SAFA Datenbank erfasst.

Sofern Alkoholkontrollmessgeräte anstelle von Alkoholtestgeräten verwendet werden, kann in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen zu Alkoholkontrollen im Schweizerischen Straßenverkehrsrecht auf eine Blutprobe verzichtet werden. Die Blutprobe ist dennoch anzuordnen, wenn die betroffene Person dies verlangt. Dem Verweis auf das europäische Recht sowie die Bestimmungen des Schweizerischen Straßenverkehrsrechts trägt die Anpassung in Absatz 4 Rechnung.

Anmerkung der Schriftleitung: Als Vernehmlassungsverfahren wird in der Schweiz diejenige Phase innerhalb des Vorverfahrens der 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. Auch wer nicht zum Vernehmlassungsverfahren eingeladen wird, kann sich zu einer Vorlage äußern.

Über die dem fakultativen Referendum unterstellten Erlasse wird abgestimmt, falls dies von 50.000 Stimmberechtigten oder acht Kantonen innerhalb von 100 Tagen seit der amtlichen Veröffentlichung des Erlasses verlangt wird.

⁶ 6 ARO.RAMP.106 Alcohol Testing in Annex II (Part ORO) der Verordnung (EU) 2018/1042 sowie AMC1, GM1, GM2 und GM 3 zu ARO.RAMP.106.

Österreich: Novelle der Straßenverkehrsordnung und des Führerscheingesetzes*)

Mit dem Ministerialentwurf 144/ME betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden sollen, wurde am 30. April 2019 ein wichtiges und richtiges Vorhaben im Zuge eines Begutachtungsverfahrens zur Diskussion gestellt, das unter anderem folgenden Inhalt hatte:

- Erweiterung des Tatbestands auf den Begriff Suchtmittel, um Beeinträchtigungen auf Grund des Konsums von psychotropen Stoffen ebenfalls dem Regime der besonderen Sicherungsmaßnahmen wegen Beeinträchtigung von Lenkerinnen/Lenkern von Fahrzeugen zu unterstellen.
- Hat eine Überprüfung der Fahrtauglichkeit durch besonders geschulte und hierzu ermächtigte Organe der Bundespolizei wegen des Verdachts des Lenkens in einem durch Suchtmittel beeinträchtigtem Zustand die Fahruntüchtigkeit ergeben und die Blutuntersuchung das Vorliegen von illegal konsumiertem Suchtmittel im Blut bestätigt, soll die unwiderlegliche Rechtsvermutung (praesumptio iuris et de iure) der Beeinträchtigung durch Suchtmittel gelten.
- Schaffung einer speziellen Rechtsgrundlage für besonders geschulte und dazu ermächtigte Organe der Bundespolizei zur Überprüfung der Fahrtüchtigkeit von Personen, die in Verdacht stehen, in einem durch Suchtmittel beeinträchtigtem Zustand ein Fahrzeug gelenkt zu haben.
- Ansiedlung des Tatbestands des Lenkens eines Fahrzeuges in einem durch Suchtmittel beeinträchtigtem Zustand auf dem Level der Strafdrohung des Delikts für Beeinträchtigung durch Alkohol mit einem Alkoholgehalt von 1,6 Promille oder aus generalpräventiven Gründen.

Am 03.07.2019 wurde dazu mit den Stimmen von ÖVP, FPÖ und NEOS eine entsprechende Entschließung vom Nationalrat angenommen (siehe hierzu BA 2020, 88 ff. [92]).

Knapp ein Jahr später liegt noch immer keine entsprechende Regierungsvorlage dem Nationalrat vor.

Daher stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Inneres werden ersucht, die im Ministerialentwurf betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden (144/ME), vorgeschlagenen Bestimmungen zur Sicherstellung eines effektiven Einschreitens gegen Lenkerinnen und Lenker, die sich auf Grund von verbotenen Suchtgiftkonsum in einem fahruntauglichen Zustand befinden, im Sinne der Entschließung vom 3. Juli 2019 zu adaptieren und dem Nationalrat bis zum 23. September 2020 als Regierungsvorlage zu übermitteln.“

*) Auszug aus dem Entschließungsantrag des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, und weiterer Abgeordneter betreffend Sicherstellung eines effektiven Einschreitens gegen Lenkerinnen und Lenker, die sich auf Grund von verbotenen Suchtgiftkonsum in einem fahruntauglichen Zustand befinden, vom 17. Juni 2020, 653/A(E).

Straßenverkehrsunfälle 2019 – Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Im Jahr 2019 sind in Deutschland 3 046 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen gestorben – das ist der niedrigste Stand seit mehr als 60 Jahren. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, starben 2019 im Straßenverkehr 7 % oder 229 Menschen weniger als im Vorjahr. Die Polizei zählte insgesamt 2,7 Millionen Verkehrsunfälle auf deutschen Straßen – so viele wie noch nie seit 1991 (für 1991 liegt erstmals die Zahl der Unfälle für Deutschland nach dem heutigen Gebietsstand vor). Bei rund 11 % der Unfälle wurde ein Mensch getötet oder verletzt. Die Zahl der Verletzten ist 2019 gegenüber dem Vorjahr um 3,0 % auf 384 000 Menschen zurückgegangen.

Im Vergleich zu 2010 ist die Zahl der Verkehrstoten um 16,5 % gesunken. Allerdings gibt es deutliche Unterschiede zwischen den wichtigsten Beteiligten am Straßenverkehr: Die Zahl der getöteten Pkw-Insassen lag 2019 um 25,9 % niedriger als im Jahr 2010. Bei Menschen, die auf einem Kraftrad wie einem Mofa oder Motorrad ums Leben kamen, sowie bei Fußgängerinnen und Fußgängern fielen die Rückgänge mit 14,7 % beziehungsweise 12,4 % geringer aus. Die Zahl der getöteten Radfahrenden ist dagegen seit 2010 um 16,8 % gestiegen.

Merkmal	2016	2017	2018	2019
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2 585 327	2 643 098	2 636 468	2 685 661
davon				
Unfälle mit Personenschaden	308 145	302 656	308 721	300 143
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden				
im engeren Sinne	71 638	74 461	69 161	69 198
unter dem Einfluss berauschender Mittel¹	15 518	15 599	15 681	15 781
übrige Sachschadensunfälle	2 190 026	2 250 382	2 242 905	2 300 548
Verunglückte insgesamt	399 872	393 492	399 293	387 276
davon				
Getötete	3 206	3 180	3 275	3 046
Schwerverletzte	67 426	66 513	67 967	65 244
Leichtverletzte	329 240	323 799	328 051	318 986

¹ Alkohol und andere berauschende Mittel.

Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr 2019, Destatis 2020 (Auszug).

Unfälle

2019 wurden von der Polizei 2,7 Millionen Unfälle (+1,9 %) erfasst, darunter 2,4 Millionen Sachschadensunfälle (+2,5 %). Von diesen Sachschadensunfällen waren 69 189 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden i. e. S. (+0,0 %), 15 781 sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (+0,6 %) und 2,3 Millionen übrige Sachschadensunfälle (+2,6 %). Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2018 um 2,8 % auf 300 143 zurückgegangen.

Verunglückte

Im Jahr 2019 starben 3 046 Menschen im Straßenverkehr, das waren 229 Verkehrstote oder 7,0 % weniger als 2018. Weitere 65 244 Verkehrsteilnehmer wurden schwer- (-4,0 %) und 318 986 leichtverletzt (-2,8 %).

Im Jahr 2019 ging die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bei fast allen Verkehrsbeitteilungsarten zurück. Den stärksten Rückgang, nach absoluten Zahlen gesehen, gab es bei den Nutzern von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (-77 Getötete oder -12,4 %), gefolgt von den PKW-Insassen (-60 Getötete oder -4,2 %) und den Fußgängern (-41 Getötete oder -9,0 %).

Dagegen blieb die Zahl der getöteten Benutzer von Fahrrädern mit 445 Getöteten unverändert (dar. Pedelecs: +29 Getötete oder +32,6 %).

Die Dominanz des Pkw im Straßenverkehr belegt der hohe Anteil der Pkw-Insassen an den Unfallopfern: 44,8 % der Verkehrstoten sowie 53,6 % der Verletzten kamen in einem Pkw zu Schaden. 17,8 % der Getöteten waren Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 14,6 % benutzten ein Fahrrad und 13,7 % waren Fußgänger.

Beteiligte

Im Jahr 2019 zählte die Polizei 573 799 Beteiligte an 300 143 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden. Mehr als jeder zehnte Beteiligte kam ohne Mitwirkung eines anderen Verkehrsteilnehmers bei Alleinunfällen zu Schaden, 15,6 % waren in Unfälle mit mindestens drei Beteiligten verwickelt. Fast zwei Drittel (62,3 %) aller an Personenschadensunfällen Beteiligten waren Pkw-Fahrer, bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (i. e. S.) betrug ihr Anteil sogar 86,3 %.

Insgesamt waren 2019 gut 357 000 Pkw-Fahrer an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt.

Unfallursachen

Menschliches Fehlverhalten war mit Abstand die häufigste Unfallursache. 88,2 % der Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden waren 2019 Fehlverhalten von Fahrzeugführern und 3,2 % Fehlverhalten von Fußgängern. 7,5 % waren allgemeine Unfallursachen, wie Straßenglätte durch Regen bzw. Schnee oder Sichtbehinderung durch Nebel. Technische Mängel und Wartungsmängel machten 0,9 % der Unfallursachen aus. 47,6 % dieser unfallverursachenden technischen Defekte traten bei Zweirädern auf.

Personenbezogene Unfallursachen (Fehlverhalten der Beteiligten) stellte die Polizei 368 149 mal bei Unfällen mit Personenschaden fest, das waren durchschnittlich 1,2 Fehler je Unfall oder 642 Fehlverhalten je 1 000 Unfallbeteiligte. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 64,6 %, wurde entsprechend ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet.

Von den 237 700 Fehlverhalten der Pkw-Fahrer waren die häufigsten Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (18,9 %), die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges (17,6 %), Abstandsfehler (16,1 %) sowie nicht angepasste

Geschwindigkeit (10,8 %). Alkoholeinfluss hatte einen Anteil von 3,0 %. Seit 1991 ist die Häufigkeit dieser Unfallursache bei den beteiligten Pkw-Fahrern um 75,8 % zurückgegangen. Um 69,5 % verringert hat sich in diesem Zeitraum die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Dagegen sind bei den Pkw-Fahrern Abbiegefehler lediglich um 10,8 % zurückgegangen und Abstandsfehler sogar um 1,0 % gestiegen.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 265 und der Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr – Verkehrsunfälle 2019, des Statistischen Bundesamtes, Destatis, vom 14. Juli 2020)

Österreich

Im Jahr 2019 wurden in Österreich insgesamt 416 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Die Anzahl der Verkehrstoten stieg damit laut Statistik Austria erstmals seit 2015 wieder an und war um 1,7 % höher als noch 2018. Die Zahl der Verkehrsunfälle (35 736) sowie der Verletzten (45 140) ging 2019 hingegen jeweils um 3 % zurück. Der Anteil der Schwerverletzten lag, so wie in den Vorjahren, bei 16 %. Dem gegenüber gab es 84 % Leichtverletzte.

Insgesamt 69 Fußgängerinnen und Fußgänger kamen 2019 auf Österreichs Straßen ums Leben, das ist im Vergleich zu 2018 (47 Personen) eine Zunahme von 47 %. Um 25 % erhöht hat sich auch die Zahl der getöteten Mopedlenker und -mitfahrer – von acht im Jahr 2018 auf zehn Personen 2019. Gegenüber 2018 sind auch die tödlich verunglückten Pkw-Insassen um 10,5 % auf 200 gestiegen.

Rückläufig entwickelte sich hingegen 2019 die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Motorradlenker und -mitfahrer. Kamen von ihnen im Jahr 2018 noch 102 Personen ums Leben, so waren es im aktuellen Berichtsjahr 79, das sind um 23 % weniger. Auch die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer (Fahrrad, Elektrofahrrad sowie Elektro-Scooter) nahm um 20 % ab: 2019 wurden 33 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer getötet, 2018 waren es noch 41.

Alkoholunfälle

6 % aller Verkehrsunfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, ereigneten sich, weil Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer unter Alkohol-, Drogen-, oder Medikamenteneinfluss gestanden hatten. 32 Personen kamen 2019 bei einem Alkoholunfall ums Leben – 2018 und 2017 waren es jeweils 33. Das entspricht 8 % aller im Straßenverkehr tödlich verunglückten Personen. Von den 32 getöteten Personen waren 13 als Lenker oder Fußgänger selbst alkoholisierter Hauptunfallverursacher. Um 9 % gestiegen ist hingegen die Zahl der Personen, die bei einem Alkoholunfall verletzt wurden (3 227 Personen, 7 % aller Verletzten).

(Aus der Pressemitteilung 12.227-067/20 vom 29. April 2020 und dem Schnellbericht 4.3 Straßenverkehrsunfälle Jahresergebnisse 2019, Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, der STATISTIK AUSTRIA)

Jahr	Unfälle mit Personenschaden		Verunglückte		davon			
	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung	Verletzte		Getötete	
	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung
2016	38 466	+1,3 %	48 825	+2,0 %	48 393	+2,2 %	432	-9,8 %
2017	37 402	-2,8 %	47 672	-2,4 %	47 258	-2,3 %	414	-4,2 %
2018	36 846	-1,5 %	46 934	-1,5 %	46 525	-1,6 %	409	-1,2 %
2019	35 736	-3,0 %	45 556	-2,9 %	45 140	-3,0 %	416	+1,7 %

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1961 bis 2019, Langzeitreihe: Unfälle, Verletzte und Getötete mit Veränderungen zum jeweiligen Vorjahr, STATISTIK AUSTRIA 2020 (Auszug).

	2016	2017	2018	2019	Veränderung 2018/2019 in %
Unfälle mit Personenschaden	38 466	37 402	36 846	35 736	-3,0
darunter tödliche Unfälle	415	394	394	381	-3,3

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2010 bis 2019, STATISTIK AUSTRIA 2020 (Auszug).

vermutliche Hauptunfallursachen	insgesamt	
	absolut	Anteile
Beeinträchtigungen	3 170	8,9 %
davon Alkohol, Drogen oder Medikamente	2 264	6,3 %

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2019, STATISTIK AUSTRIA 2020 (Auszug).

Schweiz

2019 wurden gemäß der Straßenverkehrsunfallstatistik des Bundesamts für Straßen (ASTRA) in der Schweiz 187 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet (2018: 233) und 3 639 schwer verletzt (2018: 3 873). Beide Zahlen entsprechen dem tiefsten Stand seit der Erfassung der Unfallzahlen 1 940 (Getötete) bzw. 1 970 (Schwerverletzte). Betrachtet über einen mehrjährigen Zeitraum setzt sich somit der Trend zu tieferen Opferzahlen bei Verkehrsunfällen fort.

Im letzten Jahr kamen 65 Personen als Insasse eines Personenwagens bei Verkehrsunfällen ums Leben; dies sind 14 weniger als im Vorjahr. 706 Personen wurden schwer verletzt (-91 gegenüber 2018).

Bei den Motorradfahrenden sank die Zahl der getöteten Personen von 42 im 2018 auf 30. Besonders hoch ist der Rückgang der tödlich verunfallten Motorradfahrenden in der Altersklasse der 45 bis 54-Jährigen (2 im 2019, 12 im 2018). 990 Motorradfahrende wurden schwer verletzt (2018: 1 068).

Auch bei den Fußgängerinnen und Fußgängern ist ein Rückgang bei den Getöteten von 43 im 2018 auf 37 Personen im 2019 sowie bei den Schwerverletzten von 537 im 2018 auf 524 Personen im 2019 zu verzeichnen.

Neu werden in der Statistik des ASTRA Fahrende fahrzeugähnlicher Geräte (FäG) separat ausgewiesen. 2019 wurden 39 bei Verkehrsunfällen schwer verletzt (2018: 40); tödlich verunfallte Personen gab es im letzten Jahr keine (5 Getötete im 2018).

2019 wurden 16 Fahrradfahrende bei Verkehrsunfällen getötet. Dies sind 11 weniger als im Vorjahr. Schwer verletzt wurden 802 Personen (2018: 877).

Wie in den Vorjahren gab es auch 2019 mehr schwerverunfallte E-Bike-Fahrende: 11 Personen wurden getötet (2018: 12) und 355 schwer verletzt (2018: 309). Während bei den schnellen E-Bikes ein Rückgang der schwerverunfallten Personen von 85 (2018) auf 77 feststellbar war, stieg die Zahl der schwerverunfallten mit langsamen E-Bikes von 236 (2018) auf 289 im letzten Jahr.

Getötete	2016	2017	2018	2019	Trend ¹	Vergleich ²
alle Getöteten	216	230	233	187	-11,5	-16,4 %
nach mutmaßlicher Hauptunfallursache Alkoholeinfluss	28	30	24	21	-2,2	-21,1 %

Schwerverletzte	2016	2017	2018	2019	Trend ¹	Vergleich ²
alle Schwerverletzten	3 785	3 654	3 873	3 639	-29,4	-3,1 %
nach mutmaßlicher Hauptunfallursache Alkoholeinfluss	371	309	332	387	+9,5	+12,6 %

Unfälle	2016	2017	2018	2019	Trend ¹	Vergleich ²
alle Unfälle mit Personenschaden	17 577	17 799	18 033	17 761	+50,6	-0,1 %

¹ Linearer Trend über die letzten fünf Jahre; ² Entwicklung Berichtsjahr zum fünfjährigen Mittel.
Unfallstatistik Straßenverkehr 2015–2019, ganzes Jahr (Januar–Dezember), ASTRA 2020 (Auszug).

Hinweise zur Statistik

Seit 2018 werden Unfälle mit einem neuen Unfallaufnahmeprotokoll erfasst und dementsprechend leicht verändert ausgewertet. Dies kann zu geringfügigen Änderungen in den bereits publizierten Zahlen der letzten Jahre führen. Ab diesem Jahr werden fahzeugähnliche Geräte (FäG) rückwirkend bis zum Jahr 2011 als eigene Fahrzeugkategorie veröffentlicht. Bis 2017 wurden FäG der Kategorie „Fußgänger“ zugeordnet, 2018 und 2019 der Fahrzeugart „Andere“.

(Aus einer Medienmitteilung und der Unfallstatistik Straßenverkehr 2015–2019 des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 19. März 2020)

Fahrerlaubnismaßnahmen 2019 – Deutschland, Schweiz –

Deutschland

Registrierte Zuwiderhandlungen im Jahr 2019	
Straftaten	239 738
darunter	
Alkoholverstöße	76 309
Drogenverstöße	3 582
Ordnungswidrigkeiten	4 419 436
darunter	
Alkoholverstöße	35 258
Drogenverstöße	40 317

Ausgewählte Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2019							
	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Insgesamt	92 098	11 689	23 901	457 251	15 127	35 367	635 433

Ausgewählte Maßnahme zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2019 nach entscheidender Stelle							
Entscheidende Stelle	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Gerichte	57 628	8 874	23 901	42 897	X	X	133 300
Bußgeldbehörden	X	X	X	411 673	X	X	411 673
Fahrerlaubnisbehörden	34 470	2 815	X	2 681	15 127	35 367	90 460

Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren ...		
Halbjahr	Mit Reduzierung des Punktestandes	Ohne Reduzierung des Punktestandes
1/2019	2 099	112
2/2019	1 938	113
Jahr 2019 zusammen	4 037	225

Eintragungen im Jahr 2019 nach ... Art der Entscheidung und entscheidender Stelle								
	Verurteilungen durch Gerichte		Bußgeldentscheidungen durch Gerichte		Vorläufige Entziehungen durch Gerichte		Bußgeldentscheidungen durch Bußgeldbehörden	
	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %
Insgesamt	239 738	-4,2	63 088	+0,5	X	X	4 356 348	-3,9

Durch einen technischen Fehler in der Datenverarbeitung können keine Daten zu vorläufigen Entziehungen durch Gerichte ausgewiesen werden. Die Daten stehen im 4. Quartal 2020 bereit.

Im Fahreignungsregister eingetragene Ermahnungen, Verwarnungen und Entziehungen im Jahr 2019 ...			
	Ermahnung	Verwarnung	Entziehung
Insgesamt	205 204	40 402	4 244

Eintragungen von Verkehrsverstößen im Jahr 2019 nach ... ausgewählten Delikten						
	Alkoholverstöße		Drogenverstöße		Vollrausch	
	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %	absolut	Veränderung gegenüber 2018 in %
Insgesamt	111 567	-0,6	43 899	+1,9	373	-12,6

Hinweis: Bis zum Abschluss der technischen Umstellungen im Fahreignungsregister (FAER) und bei der Datenübermittlung an die Statistik gelten die Angaben für das Jahr 2019 als vorläufige Daten. Die endgültigen Daten stehen im 4. Quartal 2020 bereit.

(Auszüge aus Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes, KBA, aus dem Jahr 2020)

Schweiz

Laut der Statistik zu den Administrativmaßnahmen (ADMAS) belief sich die Anzahl Ausweisentzüge in der Schweiz im Jahr 2019 auf 79 922 und sank damit unter die Marke von 80 000. Die Zahl der Annullierungen von Führerausweisen auf Probe ging gegenüber 2018 um 6,7 Prozent auf 1 217 Fälle zurück. Dagegen nahmen die Entzüge von Lernfahrausweisen im vergangenen Jahr um 5,3 Prozent auf 3 516 zu.

Wie in den Vorjahren waren 2019 zu schnelles Fahren und Angetrunkenheit für mehr als die Hälfte der Ausweisentzüge verantwortlich. In 27 407 Fällen wurde der Ausweis wegen überhöhter Geschwindigkeit entzogen (-0,3 % gegenüber 2018), in 13 128 Fällen wegen Angetrunkenheit (+0,3 % gegenüber 2018).

Die Ausweisentzüge wegen Fahren unter Drogeneinfluss nahmen 2019 leicht zu (+2,2 % auf 4 762 Fälle). Knapp die Hälfte der betroffenen Personen, nämlich 2 121 Fahrzeuglenkende, waren zwischen 20 und 29 Jahren alt. Zu den weiteren häufigen Gründen für Ausweisentzüge zählen Drogensucht (2 472 Fälle, -1,7 %), Alkoholabhängigkeit (1 435 Fälle, +12,2 %) oder Ablenkung (essen, telefonieren).

Im vergangenen Jahr wurden 22 329 ausländische Führerausweise aberkannt. Dies entspricht einer Zunahme von 13,1 Prozent gegenüber 2018 beziehungsweise 2 582 Fällen. Der häufigste Grund war wie beim Entzug von Schweizer Ausweisen die überhöhte Geschwindigkeit (12 203 Aberkennungen, +23,2 %). Es folgen das Nichtbestehen der Prüfung (2 268 Aberkennungen, -0,2 %) sowie Angetrunkenheit (1 911 Aberkennungen, +1,2 %).

Gesamtübersicht der registrierten Maßnahmen							
Total	Verwar- nungen	Entzüge	Verweige- rungen	Aberken- nungen	Fahr- verbote	Auf- hebung	Verkehrs- psychologe
193 028	63 503	79 922	3 091	22 329	472	21 069	4 418

Maßnahmen nach Gründen					
Grund	Verwar- nungen	Entzüge	Aberken- nungen	Fahrver- bote	Verkehr- spsychologe
Angetrunkenheit	4 818	13 128	1 911	383	870
Alkoholabhängigkeit/-missbrauch		31 435	133	11	264
Vereitelung der Blutprobe		637	76	8	70
Fahrnfähigkeit (Drogeneinfluss)	8	4 762	800	68	621
Drogensucht		2 472	470	13	612
Vereitelung der Atemprobe	2	260	71	1	8
Vereitelung Drogenschnelltest		16	8		3
Fahrnfähigkeit (Medikamente)		382	18	7	69

(Auszug aus einer Medienmitteilung vom 3. März 2020 und dem Gesamtbericht der Administrativ-Maßnahmen-Statistik 2019, ADMAS, und des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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.

52.1. Gemäß der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) sind Elektrokraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKFV genannten zusätzlichen Merkmalen, als Kraftfahrzeuge eingestuft.

2. Bei derartigen E-Scootern handelt es sich demnach um Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG.

3. Für Führer derartiger E-Scooter liegt der Mindestwert für die unwiderlegliche Annahme von absoluter Fahrunfähigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 24. Juli 2020 – 205 StRR 216/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten am 9. Januar 2020 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 55 €. Zudem verhängte das Amtsgericht ein Fahrverbot von 3 Monaten für Kraftfahrzeuge aller Art und entzog dem Angeklagten die Fahrerlaubnis mit einer Sperre für die Wiedererteilung vor Ablauf von 7 Monaten unter Einziehung des Führerscheins.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts mietete der Angeklagte während der Zeit des Oktoberfestes am 3. Oktober 2019 an der S-Bahn-Haltestelle R. Platz gegen 22.15 Uhr in M. einen sog. E-Scooter mit Versicherungskennzeichen an. Er beabsichtigte, mit dem E-Scooter die Strecke bis zu seinem Hotel in etwa 300-400 m Entfernung zurückzulegen. Nachdem er eine Wegstrecke von ca. 300 m zurückgelegt hatte, wurde er auf der Hochstraße von der Polizei angehalten. Die um 22.40 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine BAK von 1,35 Promille. Das Amtsgericht sah es als erwiesen an, dass der Angeklagte seine Fahrunfähigkeit bei kritischer Selbstprüfung habe erkennen können und müssen, und sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe.

Gegen die Verurteilung richtet sich die (Sprung-) Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt. Die Revision trägt unter anderem vor, der Angeklagte sei davon ausgegangen, dass für das Fahren mit einem E-Scooter die Promillegrenze für Fahrradfahrer anwendbar sei. Dies sei zudem im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Geschwindigkeiten eines E-Scooters mit einem Pedelec auch gerechtfertigt. Die Verhängung eines Fahrverbots sei unangebracht, da es im ländlichen Bereich, in dem

der Angeklagte lebe, ein vergleichbares Angebot an führerscheinfreien Fahrzeugen nicht gebe. Angesichts des im Verhältnis zu einer Fahrt mit einem Personenkraftwagen deutlich geringeren Gefährdungspotentials einer Fahrt mit einem E-Scooter sei es zudem unangemessen, von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB auszugehen.

Aus den Gründen:

II. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revision hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

1. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen den Schuldspruch der Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 StGB.

Nach dieser Vorschrift macht sich strafbar, wer im Verkehr (§§ 315 bis 315e StGB) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, es sei denn, die Tat ist in § 315a oder § 315c StGB mit Strafe bedroht.

Bei E-Scootern handelt es sich um Fahrzeuge im Sinne von § 316 StGB.

a) Fahrzeug im Sinne des § 316 StGB ist grundsätzlich jedes zur Ortsveränderung bestimmte Fortbewegungsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern (BayObLGSt 2000, 104, 105). Der Begriff entspricht dem des Straßenverkehrsrechts (König in Leipziger Kommentar StGB 12. Aufl. § 315c Rn. 7). Zu den Fahrzeugen gehören insbesondere Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG i. V. m. § 2 Nr. 1 Fahrzeugzulassungsverordnung (im Folgenden FZV).

Gemäß der seit dem 15. Juni 2019 geltenden Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (im Folgenden eKFV) werden aufgrund ihrer Motorisierung auch Elektrokraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h und bestimmten, in § 1 eKFV genannten zusätzlichen Merkmalen als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG eingestuft (vgl. dazu auch BR.-Drs. 158/19 Begründung A. Allgemeiner Teil Ziffer I S. 23 sowie Begründung B. Besonderer Teil zu Art. 1 Abs. 1 S. 31). Hierunter fallen auch die sog. E-Scooter im entsprechenden Leistungsbereich (Kerkmann Promillegrenzen für E-Bike, Pedelec und Co. SVR 2019, 369; Heß/Figgenger Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall NJW-Spezial 2019, 585).

b) Die Bewertung der Frage der alkoholbedingten absoluten Fahrunfähigkeit hat das Amtsgericht rechtlich zutreffend unter Anwendung der für Kraftfahrer

geltenden Promillegrenze von 1,1 Promille vorgenommen.

(1) Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 28. Juni 1990 den Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers unter Berücksichtigung medizinisch-naturwissenschaftlichen Erfahrungswerte mit 1,1 Promille festgelegt und dabei zugleich ausdrücklich ausgesprochen, dass dieser Wert für alle Führer von Kraftfahrzeugen gilt (BGH NJW 1990, 2393, 2395).

Auch wenn der Entscheidung des Bundesgerichtshofs eine Trunkenheitsfahrt eines Autofahrers zugrunde lag, hat der Bundesgerichtshof ausdrücklich klargestellt, dass dieser Grenzwert generell für (alle) Führer von Kraftfahrzeugen gilt, und dies zusätzlich durch Bezugnahme auf vorausgegangene Entscheidungen zu Krafttradfahrern (BGHSt 22, 352) sowie Fahrrädern mit Hilfsmotor, sog. Mofa 25 (BGHSt 30, 251) und auch Führen eines abgeschleppten betriebsunfähigen PKW (BGHR StGB § 316 Fahruntüchtigkeit alkoholbedingte 2, = BGHSt 36, 341) zum Ausdruck gebracht.

Dem ist die Rechtsprechung (vgl. z. B. OLG Nürnberg Beschluss vom 13. Dezember 2010 – 2 St OLG Ss 230/10 – juris, Rn. 10 zum motorisierten Krankenfahrstuhl sowie OLG Hamburg Beschluss vom 19. Dezember 2016, Az: 1 Rev 76/16, juris, Rn. 7 für den sog. „Segway“; Schifffahrtsobergericht Brandenburg Urteil vom 11. Juni 2008, Az: 1 Ss 33/08, juris, Rn. 12 für die motorisierte Schifffahrt, LG München I Beschluss vom 29. November 2019 Az: 26 Qs 51/19 in VRS 138/20 S. 18, 19; LG München I Beschluss vom 30. Oktober 2019, Az: 1 J Qs 24/19 jug in VRS Bd. 138/20 S. 29, 31, inzident LG Dortmund Beschluss vom 8. November 2019 in SVR 2020, 194; LG Münster Beschluss vom 19. Dezember 2019, Az: 3 Qs-62 Js 773/19-61/19, Beck-RS 2019, 35480, Rn. 8; AG Dresden Urteil vom 11. Februar 2020, Az. 219 Cs 634 Js 55394/19, Blutalkohol 2020, 188) sowie die herrschende Meinung in der Literatur (König a. a. O. § 316 Rn. 67; Fischer StGB 67. Aufl. § 316 Rn. 25; Pegel in Münchener Kommentar zum StGB 3. Aufl. § 316 Rn. 37; Hecker in Schönke/Schröder StGB 30. Aufl. § 316 Rn. 8; Burmann in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke Straßenverkehrsrecht 26. Aufl. § 316 Rn. 22; speziell zu E-Scootern: Kerkmann Trunkenheitsfahrt mit dem E-Scooter NZV 2020, 161; Heß/Figgenger Straßenverkehr unter Strom: Der E-Scooter ist überall NJW-Spezial 2019, 585; Engel Promillegrenze bei E-Scootern-Wo ist das Problem DAR 2020, 16, 17; a. A. Schefer Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters NZV 2020, 239) gefolgt.

(2) Von dem Grundsatz, dass die Promillegrenze von 1,1 Promille für alle Kraftfahrzeugarten gilt, im Falle der E-Scooter abzuweichen, besteht kein Anlass.

Elektrokleinstfahrzeuge werden in § 1 Abs. 1 eKFV aufgrund ihres elektrischen Antriebs als Kraftfahrzeuge eingestuft. Sie unterliegen damit den für Kraftfahrzeuge geltenden Regelungen im Straßenverkehrsrecht, soweit nicht für Elektrokleinstfahrzeuge ausdrücklich

abweichende Regelungen geschaffen wurden. Das ist hinsichtlich der Vorschriften zum Alkohol im Straßenverkehr nicht der Fall. Im Übrigen würde auch ein eigener Grenzwert für jede Fahrzeugart zu einer verwirrenden Vielfalt von Werten und Begriffen für die Verkehrsteilnehmer führen, was schon aus praktischen Gründen bedenklich wäre (so schon BGHSt 22, 352, 359).

c) Die Feststellungen tragen schließlich auch die Annahme des Amtsgerichts, der Angeklagte habe zumindest fahrlässig im Sinne des § 316 Abs. 2 StGB gehandelt, als er sich mit einer BAK von 1,35 Promille zur Fahrt mit dem E-Scooter entschloss.

Soweit das Amtsgericht die Einlassung des Angeklagten dahin wiedergibt, dass er nicht davon ausgegangen sei, „dass E-Scooter straßenverkehrsrechtlich wie Autos einzustufen seien“, versteht der Senat dies aufgrund der nachfolgenden Anmerkung des Amtsgerichts dazu, dass sich der Angeklagte mit einer BAK von 1,35 Promille auch nicht allzu weit vom Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit für Radfahrer befunden habe, dahingehend, dass der Angeklagte geltend macht, er habe darüber geirrt, dass bei einer Fahrt mit einem E-Scooter der absolute Grenzwert von 1,1 Promille für Kraftfahrzeuge anzuwenden sei und nicht der für Fahrräder mit 1,6 Promille.

Insoweit ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Bedeutung absoluter Grenzwerte, wie sie derzeit unter anderem für die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen anerkannt ist, darin liegt, dass bei ihrem Vorliegen ein Gegenbeweis gegen die Fahruntüchtigkeit nicht mehr möglich ist (König LK a. a. O. § 316 Rn. 76 f.). Die Grenzwerte stellen daher keine Tatbestandsmerkmale dar, sondern lediglich eine Art Beweisregel für das Vorliegen der Fahruntüchtigkeit. Daher müssen sie auch nicht vom Vorsatz umfasst sein (BGH NJW 2015, 1834). Der Fahrzeugführer muss den jeweiligen Wert überhaupt nicht kennen, da Umstände der Beweisführung für den subjektiven Tatbestand, wie auch in anderen Fällen, irrelevant sind (König LK a. a. O. § 316 Rn. 188).

d) Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte nicht schuldhaft handelte, liegen nicht vor.

2. Auch die Strafzumessung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

Da ein Verbotsirrtum, den das Amtsgericht angenommen hat, nicht vorlag, bestand keine Möglichkeit zur Verschiebung des Strafrahmens. Mit dem Einwand, es wäre zur Einwirkung auf den Angeklagten ausreichend gewesen, eine geringere Geldstrafe zu verhängen, setzt die Revision lediglich ihre eigene Würdigung an die Stelle derjenigen des Amtsgerichts. Einen Rechtsfehler zeigt sie insoweit nicht auf. [...]

Einzugehen ist lediglich noch auf Folgendes:

Die Verhängung eines Fahrverbots von 3 Monaten als Nebenstrafe gemäß § 44 Abs. 1 StGB begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Zwar schließen sich Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung regelmäßig aus, da das Fahrverbot nach § 44 StGB voraussetzt, dass sich der Täter gerade nicht als ungeeignet zum

Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Ein Fahrverbot kommt neben einer Entziehung der Fahrerlaubnis jedoch in Betracht, wenn das Gericht dem Täter das Fahren mit gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 FeV fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen verbieten oder nach § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen will (BGH Beschluss vom 7. August 2018, Az: 3 StR 104/18, juris, Rn. 6). Dies war nach den Urteilsgründen ersichtlich der Fall, nachdem die Tat mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug begangen wurde. Der von der Revision für ein Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots vorgebrachte Gesichtspunkt, dass am Wohnort des Angeklagten keine E-Scooter angeboten werden, vermag dagegen nicht zu überzeugen. Abgesehen davon, dass es verschiedene Arten fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge gibt, gilt das verhängte Fahrverbot auch dann, wenn sich der Angeklagte während der Laufzeit des Fahrverbots an anderen Orten aufhält.

3. Auch die Ausführungen des Amtsgerichts zur verhängten Maßregel des §§ 69, 69a StGB halten rechtlicher Überprüfung stand.

Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§ 61 Nr. 5 StGB), die ihre Rechtfertigung im Sicherheitsbedürfnis der Verkehrsgemeinschaft hat. Dieses ist bedingt durch die hohen Risiken, die der Straßenverkehr infolge seiner Dynamik für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer mit sich bringt.

Körperlich, geistig, aber auch charakterlich ungeeignete Kraftfahrer verstärken diese Risiken. Dem soll durch den – zumindest zeitigen – Ausschluss des Betroffenen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr entgegengewirkt werden (BGH Großer Senat für Strafsachen Beschluss vom 27. April 2005 Az: GSSt 2/04, juris, Rn. 19). Gem. § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist daher einem Täter die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er wegen einer rechtswidrigen Tat verurteilt worden ist, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

a) Auch im Rahmen des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ist für den Begriff „Kraftfahrzeug“ die verkehrsrechtliche Legaldefinition des § 1 Abs. 2 StVG maßgeblich. Demzufolge sind Kraftfahrzeuge im Sinne von § 69 StGB alle mit Maschinenkraft angetriebenen, nicht an Bahngleise gebundenen Landfahrzeuge. Unerheblich ist, ob es für das Führen des Kraftfahrzeuges nach § 4 Abs. 1 FeV einer Fahrerlaubnis bedarf (Valerius in LK StGB 13. Aufl. § 69 Rn. 49). Eine vom Gesetzgeber bewusst vorgenommene Ausnahmeregelung besteht gemäß des im Rahmen des § 69 StGB ebenfalls zu beachtenden § 1 Abs. 3 Satz 1 StVG (vgl. Valerius a. a. O. § 69 Rn. 47) für sog. Pedececs, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, deren Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, wenn das Fahrzeug eine Geschwindigkeit

von 25 km/h erreicht oder wenn der Fahrer nicht mehr tritt. Diese werden gemäß § 1 Abs. 3 StVG als Fahrräder eingestuft und fallen daher auch nicht unter den Anwendungsbereich des § 69 StGB. Eine solche Regelung wurde dagegen für E-Scooter nicht getroffen, so dass diese als Kraftfahrzeuge auch im Sinne der Vorschrift des § 69 StGB gelten.

b) Ungeeignet ist der Täter nach ständiger Rechtsprechung, wenn eine Würdigung seiner körperlichen, geistigen und charakterlichen Voraussetzungen und der sie wesentlich bestimmenden objektiven und subjektiven Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Täters am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (BGH, Urteil vom 26. September 2003, Az: 2 StR 161/03, juris Rn. 10). Maßgeblich für die Feststellung der Ungeeignetheit ist der Zeitpunkt der letzten tatrichterlichen Entscheidung (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 108). Die Feststellung der Ungeeignetheit schließt zugleich die Prognose fortbestehender Ungeeignetheit und damit zukünftiger Gefährlichkeit des Täters für den Fall ein, dass er ein Kraftfahrzeug führt (Heger in Lackner/Kühl StGB 29. Aufl. § 69 Rn. 5 m. w. N.). Ob ein Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, ist aufgrund einer Gesamtwürdigung aller Umstände der konkreten Tat unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Täters, soweit sie in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, zu bestimmen, sofern nicht ein Fall des § 69 Abs. 2 StGB vorliegt (BGH Urteil vom 12. März 2020, Az: 4 StR 544/19, BeckRS 2020, 6550, Rn. 18).

(1) Mit dem Zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 26. November 1964 (BGBl. I 921) wurde in § 42 m Abs. 2 StGB a.F., der inhaltlich § 69 Abs. 2 StGB entspricht (vgl. dazu BGH Beschluss vom 16. September 2003, Az. 4 StR 85/03, zitiert in juris, Rn. 31), ein Katalog rechtswidriger Taten aufgenommen, bei deren Vorliegen das Gesetz in typisierter Weise annimmt, der Täter sei „in der Regel“ als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Nach der amtlichen Begründung des Gesetzesentwurfs geht dieser von der Überlegung aus, dass die aufgeführten Zuwiderhandlungen in der Regel einen solchen Grad des Versagens oder der Verantwortungslosigkeit des Täters offenbarten, dass damit zugleich auch dessen Eignungsmangel feststehe (amtliche Begründung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 27. September 1962 BT-Drs. IV/651 S. 17). Die Einfügung des Regelkatalogs wurde als „bedeutsame Fortentwicklung des geltenden Rechts“ damit begründet, dass es unbestreitbare Erfahrungstatsachen gebe, „dass bestimmte gefährliche Verhaltensweisen schon für sich allein die Feststellung rechtfertigen, der Täter sei für die Teilnahme am Kraftverkehr ungeeignet“. Die abstrakte Umschreibung solchen Verhaltens gebe dem Richter einen Auslegungshinweis für den Begriff der Eignung und damit zugleich eine feste Führung durch das Gesetz (BT-Drs. IV/651 S. 17). In den aufgelisteten Fällen hat der Gesetzgeber somit die richterliche Bewertung und Prognose der Frage der Eignung vorweggenommen und

die Feststellung eines Eignungsmangels dem Richter erleichtert (Kinzing in Schönke/Schröder StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 34). Gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist ein Täter dann regelmäßig als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn – wie hier – als rechtswidrige Tat ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr zugrunde liegt.

(2) Die Wirkung der gesetzlichen Vermutung geht dahin, dass für die Feststellung der Ungeeignetheit eine sie explizit begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Ausnahmefall vorliegen könnte (BGH NStZ 2000, 26; Fischer a. a. O. § 69 Rn. 22). In einem solchen Fall muss das Gericht erkennen lassen, dass es ihm bewusst war, bei Ausnahmen vom Regelfall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absehen zu dürfen (OLG Düsseldorf NZV 1988, 29; Valerius a. a. O. § 69 Rn. 194). Solche besonderen Umstände können entweder in der Tat, in der Persönlichkeit des Täters oder dem Nachtverhalten liegen (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 136) und sind insbesondere dann besonders sorgfältig zu prüfen, wenn die Anlasstat ein Fall der Trunkenheit im Verkehr ist (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 194).

(a) Als Fall besonderer Umstände der Tat wird nach der amtlichen Begründung in Betracht gezogen, dass der Täter in einer notstandsähnlichen Lage gehandelt hatte, die sein Verhalten zwar nicht voll entschuldigen, aber immerhin begreiflich erscheinen ließen (BT.-Drs. IV/651 S. 17; Bsp. bei Valerius a. a. O. § 69 Rn. 138). Die Indizwirkung kann der Rechtsprechung nach auch bei sog. Bagatellfahrten entfallen, worunter vor allem folgenlos gebliebene Trunkenheitsfahrten zu verstehen sind, bei denen der alkoholisierte Fahrer das Kraftfahrzeug auf der Straße oder einem öffentlichen Parkplatz lediglich um wenige Meter versetzt, um das Fahrzeug ordnungsgemäß zu parken (OLG Stuttgart NJW 1987, 142; OLG Düsseldorf NZV 1988, 29). Die fahrlässige Begehungsweise der Tat als solches steht der Indizwirkung der Tat, wie aus der unterschiedslosen Aufnahme in die Katalogtaten ersichtlich, dagegen nicht entgegen (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 140; Athing/von Heintschel-Heinegg Münchner Kommentar zum StGB 3. Aufl. § 69 Rn. 75).

(b) Besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind unter Umständen anzunehmen, wenn die Tat eher persönlichkeitsfremde Züge aufweist, nicht zuletzt situationsbedingt war und demzufolge mit hinreichender Sicherheit erwartet werden darf, dass der Täter gleiche oder ähnliche Taten künftig nicht mehr begehen wird. Dies wäre beispielsweise zu prüfen, wenn der Täter sich bei Tatbegehung in einem emotionalen Ausnahmezustand befunden hätte (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 142).

(c) Im Einzelfall kann die Frage der Eignung des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen auch durch besondere Umstände nach der Tat beeinflusst worden sein. Nach der Begründung des Gesetzesentwurfs ist dabei an den Fall zu denken, dass der Führerschein des Täters vor dem Urteil in Verwahrung genommen worden ist und das Verfahren so lange gedauert hat, dass

der Zweck der Maßregel bereits durch die vorläufige Maßnahme erreicht werden konnte (BT.-Drs. IV/651 S. 17).

c) Nach Maßgabe obiger Ausführungen ist es unter Zugrundelegung des revisionsrechtlichen Prüfungsmaßstabs aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, dass das Amtsgericht die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB mit ausführlicher Begründung als nicht widerlegt angesehen hat.

Ausgehend von der Gesetzessystematik kommt ein Abweichen von der Regelvermutung nur bei besonderen Umständen des Einzelfalles in Betracht. Die Annahme der Widerlegung der Regelvermutung muss nach dem Willen des Gesetzgebers auf seltene Ausnahmen beschränkt bleiben (BT.-Drs. IV/651, S. 17). Der tatrichterlichen Bewertung des Amtsgerichts, die hierfür im vorliegenden Fall keine ausreichende Grundlage gesehen hat, ist – zumal unter Berücksichtigung des eingeschränkten revisionsgerichtlichen Beurteilungsmaßstabs (vgl. dazu Valerius a. a. O. § 69 Rn. 136, 288) – aus Rechtsgründen nicht entgegenzutreten.

Das Amtsgericht hat an tatbezogenen Umständen über den Aspekt hinaus, dass die Fahrt mit einem im Vergleich zu einem Personenkraftwagen leichteren E-Scooter stattfand, berücksichtigt, dass die vom Angeklagten bis zu seiner polizeilichen Kontrolle gefahrene Strecke von ca. 300 m nicht allzu lang war. Wenn das Amtsgericht darin keinen Fall einer Bagatellfahrt mehr gesehen hat, so liegt dies im Rahmen seines Beurteilungsspielraums.

Soweit die Revision zu den Tatumständen ergänzend anführt, dass der Bürgersteig, auf dem der Angeklagte fuhr, zum Tatzeitpunkt von Fußgängern nicht benutzt worden sei, handelt es sich um urteilsfremdes Vorbringen, das der Senat bei seiner Entscheidung nicht berücksichtigen kann. Grundlage der Prüfung im Rahmen der Sachrüge ist nur die Urteilsurkunde (Meyer-Goßner/Schmitt StPO 63. Aufl. § 337 Rn. 22 m.w.N.). Der Umstand, dass Leib oder Leben anderer Menschen oder Sachen von bedeutendem Wert nicht konkret gefährdet wurden, ist zudem bereits Tatbestandsvoraussetzung des als abstraktem Gefährdungsdelikt ausgestalteten § 316 StGB (vgl. Fischer a. a. O. § 316 Rn. 2,3), im Falle einer konkreten Gefährdungslage die Strafbarkeit im Bereich des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB, gegebenenfalls § 315c Abs. 3 StGB. Dafür, dass nach den Tatumständen bereits der Umfang der abstrakten Gefährdung der Verkehrssicherheit in ungewöhnlicher Weise vom Normalfall abgewichen wäre, ergeben sich aus den Urteilsfeststellungen dagegen keine Anhaltspunkte.

Auch besondere Umstände in der Persönlichkeit des Täters sind aus den Urteilsgründen nicht ersichtlich. Die Tatsache, dass der Angeklagte nicht vorbestraft ist, so dass es sich bei der Anlasstat um einen erstmaligen Verstoß des Täters gegen ein Delikt im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB handelt, vermag für sich genommen ebenfalls die nach § 69 Abs. 2 StGB vermutete Ungeeignetheit in aller Regel nicht zu widerlegen, zumal die Vorschrift in ihrem Anwendungsbereich vom Ge-

setzgeber nicht auf Wiederholungsfälle beschränkt ist (vgl. OLG Hamburg Beschluss vom 8. März 2007, Az: 2 Ws 43/07, Beck-RS 2007, 11906, Ziffer II 2 c bb; Kinzing in Schönke/Schröder a. a. O. § 69 Rn. 46; Valerius a. a. O. § 69 Rn. 143). Auch aus dem Umstand, dass der Angeklagte verkehrsordnungsrechtlich nur einmal vorgeahndet ist, ergibt sich insoweit kein Anlass für eine andere Beurteilung.

Schließlich befand sich nach den Urteilsfeststellungen die Fahrerlaubnis des Angeklagten bis zum Erlass des Urteils nicht in amtlicher Verwahrung, so dass auch der Fall, der nach Vorstellung der amtlichen Begründung die gesetzliche Vermutung des § 69 Abs. 2 StGB wegen besonderer Umstände nach der Tat widerlegen könnte, nicht gegeben ist.

Persönliche Belastungen wie berufliche, wirtschaftliche oder finanzielle Nachteile, die der Täter infolge der Entziehung der Fahrerlaubnis in Zukunft zu erwarten hat, sind dagegen im Rahmen der Frage der Eignung bzw. der Entziehung der Fahrerlaubnis in der Regel nicht berücksichtigungsfähig (Valerius a. a. O. § 69 Rn. 111, 178 m. w. N.). Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass einem Angeklagten, dessen mangelnde Eignung feststeht, unter Hintanstellung des Schutzguts der Verkehrssicherheit nicht allein deshalb die Fahrerlaubnis belassen werden kann, weil er aus persönlichen Gründen auf sie angewiesen ist. Dieser Gedanke kommt auch in der gesetzlichen Regelung des § 69 Abs. 1 Satz 2 StGB zum Ausdruck, nach der es bei feststehender Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen einer weiteren besonderen Prüfung der Verhältnismäßigkeit, wie sie § 62 StGB bei Anordnung von Maßregeln der Besserung und Sicherung im Allgemeinen anordnet, nicht mehr bedarf. Nur, wenn das Gewicht und der Umfang der Auswirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis im Einzelfall bereits im Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung sichere Rückschlüsse auf das zu erwartende Verhalten des Täters und seine künftige Eignung gezogen werden können, können derartige Folgen, insbesondere, wenn der Tat ein Regelfall im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB zugrunde liegt, unter Umständen bereits bei der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis Berücksichtigung finden. Dies wird jedoch nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht kommen (Valerius a. a. O. § 69, Rn. 111). Ansonsten können die Auswirkungen der Entziehung der Fahrerlaubnis mitunter im Rahmen der Ausgestaltung der Maßregel von Bedeutung sein. Die Bewertung des Amtsgerichts, welche eine Berücksichtigung der Konsequenzen einer Entziehung der Fahrerlaubnis für den Angeklagten nur im Rahmen der Gestaltung der Sperre vorgenommen hat, ist frei von Rechtsfehlern, da der vorliegende Fall auch im Hinblick auf die Folgen der Entziehung zumindest keine außergewöhnlichen Umstände ausweist.

Auch im Wege einer Gesamtbetrachtung hat das Amtsgericht die einzelnen berücksichtigungsfähigen Umstände nicht als ausreichend angesehen, um die in der Tat zum Ausdruck gekommene Unterordnung der Sicherheit des allgemeinen Straßenverkehrs unter die eigenen Zwecke und Interessen in einem Maße aufzu-

wiegen, dass dies ein grundsätzliches Absehen von der Verhängung der Maßregel gebieten würde [...]. Dies begegnet ebenfalls keinen rechtlichen Bedenken.

d) Da somit die Voraussetzungen des § 69 StGB vorlagen, war die Einziehung der Fahrerlaubnis zwingend anzuordnen, ohne dass dem Richter insoweit noch ein Ermessenspielraum eingeräumt gewesen wäre (Fischer a. a. O. § 69 Rn. 51 m. w. N.).

e) Auch die Bestimmung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 1 StGB kann bestehen bleiben.

Maßgeblich für deren Festlegung sind Art und Ausmaß des Eignungsmangels im Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung. Im Rahmen der Gesamtabwägung können unter einem prognostischen Blickwinkel auch berufliche, wirtschaftliche und finanzielle Nachteile berücksichtigt werden, wenn zu erwarten ist, dass sich der Täter die Maßregel aufgrund dessen in besonderem Maße zur Warnung dienen lassen wird und hierdurch die Eignungsmängel früher beseitigt werden (vgl. Fischer a. a. O. § 69a Rn. 19). Es ist nicht zu besorgen, dass dem Amtsgericht neben der Berücksichtigung der Folgen für den Angeklagten der im Rahmen der Strafzumessung erwähnte Umstand aus dem Blick geraten sein könnte, dass der Angeklagte bislang nicht vorbestraft und nur einmal, und das auch nicht einschlägig, verkehrsordnungsrechtlich vorgeahndet ist, zumal die verhängte Sperrfrist mit 7 Monaten geringfügig über dem gesetzlichen Mindestmaß von 6 Monaten liegt und eine Anrechnung gemäß § 69a Abs. 4 StGB mangels vorläufiger Einziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vor Erlass des Urteils nicht in Betracht kam.

53. 1. Es liegt nahe, Elektrofahrräder mit Begrenzung der motorunterstützten Geschwindigkeit auf 25 km/h (sog. Pedelecs) auch strafrechtlich nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen.

2. Für die Beurteilung der absoluten Fahrunfähigkeit von Pedelec-Fahrern kommt es nicht darauf an, ob Pedelecs strafrechtlich als Kraftfahrzeuge einzustufen sind.

3. Ein Erfahrungssatz, dass Pedelec-Fahrer unterhalb des für Fahrradfahrer geltenden Grenzwerts von 1,6 ‰ Blutalkoholkonzentration absolut fahrunfähig sind, besteht nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Hinweisbeschluss vom 14. Juli 2020
– 2 Rv 35 Ss 175/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Angeklagte ist von Amts- und Landgericht vom Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr freigesprochen worden. Nach dem im Berufungsurteil des Landgerichts Freiburg getroffenen Feststellungen stieß der Angeklagte am Abend des 9.5.2018 als Fahrer eines Pedelecs mit einer auf seinen Fahrweg

einbiegenden Fahrradfahrerin zusammen. Bei dem Pedelec handelt es sich um ein Elektrofahrrad mit einem zuschaltbaren Elektromotor mit einer Nenndauerleistung von 250 Watt, der das Fahrrad bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h ohne Trittmunterstützung, darüber bis zu einer Geschwindigkeit bis 25 km/h beim Treten (mit-) antreibt. Nach den weiteren – nach vorläufiger Würdigung auf rechtsfehlerfreier Beweiswürdigung beruhenden – Feststellungen hatte der Angeklagte dabei eine maximale Alkoholkonzentration von 1,59 ‰ im Blut, ohne dass die vorhandenen Beweise für die Annahme ausreichen, der Angeklagte sei deshalb alkoholbedingt nicht mehr zum Führen des Fahrzeugs in der Lage gewesen. Im Weiteren sind Amts- und Landgericht auf der Grundlage von § 1 Abs. 3 StVG davon ausgegangen, dass Pedelecs nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen sind und deshalb bei der Beurteilung der absoluten Fahruntüchtigkeit nicht der für Kraftfahrer geltende Grenzwert von 1,1 ‰, sondern der für Fahrradfahrer geltende Grenzwert von 1,6 ‰ zugrunde zu legen ist. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft Freiburg mit ihrer auf die Sachrüge gestützten Revision, die auch von der Generalstaatsanwaltschaft Karlsruhe vertreten wird.

[Daraufhin erging nachfolgender Hinweisbeschluss des Senats:

1. Der Senat weist darauf hin, dass

a) nach vorläufiger Beurteilung für die entscheidungserhebliche Frage, ab welchem Blutalkoholgehalt Fahrer von Elektrofahrrädern (Pedelecs) unwiderleglich als nicht mehr zum Führen des Fahrzeugs geeignet anzusehen sind (absolute Fahruntüchtigkeit), nicht maßgeblich ist, ob Pedelecs (straßenverkehrs-) rechtlich als Kraftfahrzeuge einzustufen sind,

b) nach den vom Senat angestellten Nachforschungen derzeit keine gesicherten naturwissenschaftlichen Erkenntnisse bestehen, dass Fahrer von Pedelecs bereits unterhalb der für Fahrradfahrer geltenden Grenze von 1,6 ‰ Blutalkoholkonzentration absolut fahruntüchtig sind.

2. Die Verfahrensbeteiligten erhalten Gelegenheit zur Äußerung bis 15.08.2020.]

Aus den Gründen:

II. Auf der Grundlage der im angefochtenen landgerichtlichen Urteil getroffenen Feststellungen kann eine Verurteilung des Angeklagten wegen (fahrlässiger) Trunkenheit im Verkehr nur erfolgen, wenn die bei ihm festgestellte Blutalkoholkonzentration zur Bewertung führt, dass er deshalb *absolut* fahruntüchtig war. Soweit sowohl Amts- und Landgericht als auch Staatsanwaltschaft und Generalstaatsanwaltschaft es dabei für maßgeblich erachtet haben, ob das vom Angeklagten geführte Elektrofahrrad rechtlich als Kraftfahrzeug zu behandeln ist, vermag der Senat dem nicht zu folgen.

1. Allerdings neigt der Senat entgegen der von Staatsanwaltschaft und Generalstaatsanwaltschaft unter Berufung auf Stimmen in der Literatur (vor allem König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 316 Rn. 17)

vertretenen Meinung bereits zu der Auffassung, dass der Ausnahme der technisch – jedenfalls bei zugeschaltetem Motor – zweifelsfrei als Kraftfahrzeuge (vgl. § 1 Abs. 2 StVG) einzustufenden Pedelecs vom straßenverkehrsrechtlichen Kraftfahrzeugbegriff in § 1 Abs. 3 StVG auch für die Auslegung desselben Begriffes im Strafrecht Bedeutung zukommt.

a) Dabei verkennt der Senat nicht, dass in § 1 Abs. 3 StVG ausdrücklich bestimmt ist, dass diese Elektrofahrräder keine Kraftfahrzeuge *im Sinne dieses Gesetzes*, also des Straßenverkehrsgesetzes, sind und Anlass für die Einfügung des § 1 Abs. 3 StVG durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.06.2013 (BGBl. I S. 1558) eine Zulassungsfragen betreffende EU-Richtlinie war (BT-Drs. 17/12856 S. 11).

b) Gleichwohl ist es allgemein anerkannt, dass die Begrifflichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Gesetze wegen des gleichen Schutzzwecks, der Verkehrssicherheit, auch bei der Auslegung der den Straßenverkehr betreffenden strafrechtlichen Normen heranzuziehen sind (BGHSt 50, 93, 100 – zum Begriff der Ungeeignetheit; so im Übrigen auch LK-König, StGB, 12. Aufl. 2008, § 315c Rn. 7). Es entspricht deshalb ganz überwiegender Auffassung, dass der Kraftfahrzeugbegriff des Strafgesetzbuches entsprechend der Legaldefinition im Straßenverkehrsgesetz zu bestimmen ist (OLG Rostock NZV 2008, 472; OLG Brandenburg NZV 2008, 474; BayObLG MDR 1993, 1100; LK-Valerius, StGB, 13. Aufl., § 69 Rn. 44; MK-Athing/von Heintschel-Heinegg, StGB, 3. Aufl., § 69 Rn. 30; Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 13; Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., § 44 Rn. 3; Ernemann in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StGB, 4. Aufl., § 315c Rn. 3; Eschelbach in Matt/Renzikowski, StGB, § 69 Rn. 20).

c) Dass der Gesetzgeber abweichend hiervon mit der Begrenzung des unmittelbaren Anwendungsbereichs eine Übertragung der Begrifflichkeit des Straßenverkehrsrechts auf das Strafrecht ausschließen wollte, lässt sich auch den Gesetzesmaterialien nicht entnehmen. Vielmehr ist in der Begründung des Entwurfs des Gesetzes vom 17.06.2013 ausgeführt (BT-Drs. 17/12856 S. 11): „Im Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität gewinnen sogenannte Elektrofahrräder im öffentlichen Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Auf Grund der dynamischen Marktentwicklung und großen Variantenvielfalt besteht oft Unklarheit über die rechtliche Einstufung dieser Fahrzeuge und über die daraus resultierenden fahrerlaubnis-, verhaltens- und zulassungsrechtlichen Konsequenzen. Eine Anpassung des § 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) soll Rechtssicherheit bei der verkehrsrechtlichen Einordnung von Elektrofahrrädern schaffen.“ Dieses Regelungsziel und das ausdrückliche An-

sprechen der verhaltensrechtlichen Konsequenzen legen eine vereinheitlichende Auslegung des Kraftfahrzeugbegriffs über den eigentlichen gesetzlichen Anwendungsbereich hinaus nahe.

- d) Auch systematische Erwägungen sprechen für dieses Auslegungsergebnis. Denn auch das Straßenverkehrsgesetz enthält in § 24a StVG eine das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Alkohol ahndende Regelung, die nach der insoweit eindeutigen Regelung des § 1 Abs. 3 StVG auf Pedelecs keine Anwendung findet. Den gleichgerichteten Regelungen im Strafgesetzbuch, vor allem § 69 StGB, einen anderen Kraftfahrzeugbegriff zugrunde zu legen, erscheint systemwidrig (Kerkmann SVR 2019, 369, 370).

2. Ungeachtet dessen ist der Senat nach vorläufiger Beurteilung der Auffassung, dass die Bestimmung eines Alkoholgrenzwertes für die absolute Fahruntüchtigkeit von Pedelec-Fahrern nicht davon abhängt, ob diese rechtlich als Kraftfahrzeuge einzustufen sind.

- a) Allerdings hat der Bundesgerichtshof in seinem Beschluss vom 28.06.1990 (4 StR 297/90 = BGHSt 37, 89) in einem Vorlageverfahren gemäß § 121 Abs. 2 GVG die Vorlagefrage, ob „der Führer eines Kraftfahrzeuges bereits von einem Blutalkoholgehalt von 1,1 g Promille an absolut fahruntüchtig“ ist, bejaht. Allerdings wurde mit dieser Entscheidung nicht bestimmt, auf welche Fahrzeugtypen die genannte Promillegrenze Anwendung findet, sondern es ging darum, ob der bis dahin geltende Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit von Kraftfahrern – in dem der Vorlage zugrundeliegenden Verfahren der Fahrer eines Personenkraftwagens – von 1,3 ‰ auf 1,1 ‰ herabzusetzen war. Zu der Bestimmung des Anwendungsbereichs bestand auch kein Anlass, nachdem in einer vorausgegangenen Entscheidung (Beschluss vom 29.10.1981 - 4 StR 262/81 = BGHSt 30, 251) bereits klargestellt worden war, dass diese Promillegrenze auch für Kraftstofffahrer einschließlich der Fahrer von Fahrrädern mit Hilfsmotor (Mofas), und damit für alle gängigen Kraftfahrzeugtypen gilt.

- b) Dagegen ergibt sich aus weiteren Entscheidungen des Bundesgerichtshofs, dass die genannte Bestimmung des Grenzwertes für die alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit keineswegs direkt daran anknüpft, ob ein Kraftfahrzeug geführt wird (a. A. OLG Nürnberg NStZ-RR 2011, 153). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bundesgerichtshof in allen Entscheidungen, in denen es um die Bestimmung eines Grenzwertes für alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit ging, betont hat, dass es sich dabei nicht um ein normatives Merkmal, sondern um die rechtliche Anerkennung gesicherten naturwissenschaftlich-medizinischen Erfahrungswissens im Sinn eines Erfahrungssatzes handelt (u. a. BGHSt 19, 82; 21, 157; 22, 352; 25, 246; 25, 360; 30, 251; 34, 133; 36, 341; 37, 89). Der Bundesgerichtshof hat deshalb wiederholt die Anwendung der für

Kraftfahrer bestimmten Promillegrenze auf bestimmte Typen von Kraftfahrzeugen zunächst abgelehnt, weil insoweit zum jeweiligen Entscheidungszeitpunkt keine allgemein anerkannten naturwissenschaftlichen Erkenntnisse für die Bestimmung absoluter Fahruntüchtigkeit vorlagen (BGHSt 22, 352 – Krafräder; BGHSt 25, 360 – Mofas). In der letztgenannten Entscheidung hat der Bundesgerichtshof dabei hervorgehoben, dass im Hinblick darauf, dass für die Bestimmung der absoluten Fahruntüchtigkeit einerseits auf die Änderungen der Leistungsfähigkeit und die Beeinträchtigungen der Gesamtpersönlichkeit, andererseits das Maß der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer abzustellen ist (BGHSt 22, 352), Mofas sich trotz ihrer begrifflichen Zuordnung zu den Kraftfahrzeugen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit von den übrigen Krafrädern unterscheiden, was sich in straßenverkehrsrechtlichen Erleichterungen gegenüber sonstigen Krafrädern niederschlug. Erst nachdem durch neuere Untersuchungsergebnisse der wissenschaftlichen Forschung belegt war, dass der Genuss von Alkohol auf das Führen von Mofas gleiche Auswirkungen wie auf das Führen anderer Kraftfahrzeuge hatte, wurden Mofas hinsichtlich des Grenzwertes für die Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit anderen Kraftfahrzeugen gleichgestellt (BGHSt 30, 251).

- c) Auch Pedelecs weisen Merkmale auf, die sie maßgeblich von anderen Kraftfahrzeugen und insbesondere Mofas unterscheiden, insbesondere dadurch, dass oberhalb der auf 6 km/h beschränkten Antriebsleistung nur bei gleichzeitigem Treten zum Antrieb beiträgt. Damit stehen Pedelecs gleichsam zwischen Fahrrädern einerseits und Mofas andererseits. Diesen technischen Besonderheiten ist auch rechtlich durch die Regelung in § 1 Abs. 3 StVG Rechnung getragen worden. Angesichts dieser Unterschiede verbietet es sich, den für andere Kraftfahrer geltenden Grenzwert von 1,1 ‰ ohne Weiteres auf Pedelec-Fahrer zu übertragen. Nach der Auffassung des Senats kommt es deshalb auf der Grundlage der vorstehend unter b. wiedergegebenen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs vielmehr darauf an, ob es gesichertes naturwissenschaftlich-medizinisches Erfahrungswissen gibt, dass Pedelec-Fahrer bereits unterhalb des für Fahrräder geltenden Grenzwertes von 1,6 ‰ im Blut absolut fahruntüchtig sind.
- d) Eine Entscheidung des Senats ist danach ohne Abweichung von der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, bei der die technische Entwicklung von Elektrofahrrädern noch keine Berücksichtigung finden konnte, möglich. Soweit der Senat damit von der in der Entscheidung des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 13.12.2010 (a. a. O.) allgemein geäußerten Rechtsauffassung abweicht, der Grenzwert von 1,1 ‰ gelte unterschiedslos für alle Kraftfahrzeugtypen, die sich

nach den vorstehenden Ausführungen nicht aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ableiten lässt, zwingt dies im Hinblick darauf, dass dem vom Oberlandesgericht Nürnberg mit dem Führen eines motorisierten Krankenfahrstuhls eine gänzlich andere Sachverhaltsgestaltung zugrunde lag, ebenfalls nicht zur Vorlage an den Bundesgerichtshof gemäß § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG.

III. Der Senat hat deshalb untersucht, ob bereits Forschungsergebnisse vorliegen, auf deren Grundlage die Bestimmung einer – von der für Fahrradfahrer abweichenden – Grenze für die Annahme alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit vorgenommen werden kann.

Danach gibt es zwar mehrere Untersuchungen, die darauf hindeuten, dass Pedelecs an ihre Fahrer höhere Anforderungen stellen als an Fahrradfahrer, wobei neben der erzielbaren höheren Geschwindigkeit auch das höhere Gewicht und das durch die Anschubhilfe veränderte Fahrverhalten von Bedeutung sein dürften (vgl. insbesondere Panwinkler/Holz-Rau, Unfallgeschehen von Pedelecs und konventionellen Fahrrädern im Vergleich, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2019, 336; Unfallforschung der Versicherer, Verkehrssicherheit von Elektrofahrrädern, 2017; Schleinitz u.a., Pedelec-Naturalistic Cycling Study, 2014 – im Internet abrufbar über die Homepage des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.). Allein daraus lässt sich aber nicht der Schluss auf einen bestimmten niedrigeren Grenzwert für Pedelec-Fahrer ziehen (BGHSt 22, 352). Untersuchungen der Auswirkungen des Konsums von Alkohol gerade auf die Leistungsfähigkeit von Pedelec-Fahrern, die zu gesichertem Erfahrungswissen bezüglich der Bestimmung eines Grenzwerts für alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit geführt haben, liegen dagegen nach den Erkenntnissen des Senats derzeit noch nicht vor.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Christian Guthmann, Karlsruhe)

54. *) Entgegen der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB für eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann bei einer Verwirklichung des § 316 StGB von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden, wenn besondere Umstände vorliegen, die den seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß günstiger erscheinen lassen als den Regelfall, oder die nach der Tat die Eignung positiv beeinflusst haben. Ein solcher Umstand ist unter anderem in der Tatsache zu sehen, dass sich das abstrakte Gefährdungspotenzial von E-Scootern erkennbar von dem der „klassischen“ Kraftfahrzeuge wie Pkws, Lkws, Krafträder usw., unterscheidet.

Landgericht Halle,
Beschluss vom 16. Juli 2020 – 3 Qs 81/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Beschluss vom 12.06.2020 hat das Amtsgericht Halle (Saale) dem Beschuldigten gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen. Zur Begründung hat es ausgeführt, der Beschuldigte sei dringend verdächtig, am 30.05.2020 gegen 00:49 Uhr in H. den Radweg neben der M. Straße in Richtung D-Straße ein Fahrzeug (E-Scooter, Versicherungskennzeichen ppp.) geführt zu haben, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage gewesen sei, das Fahrzeug sicher zu führen. Sein Blutalkoholgehalt habe dabei mindestens 1,28 ‰ betragen (Zeitpunkt der Blutprobenentnahme um 01:55 Uhr am 30.05.2020). Der dringende Tatverdacht beruhe auf den Feststellungen des Polizeibeamten pp., der den Beschuldigten mit dem Fahrzeug habe fahren sehen und der bei ihm im Rahmen der Aufnahme des Sachverhalts eine alkoholische Beeinflussung festgestellt habe, sowie dem Ergebnis der durch das Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums H. durchgeführten Blutprobenanalyse.

Der Führerschein war bereits am 30.05.2020 durch die Polizei beschlagnahmt worden und befindet sich seitdem in amtlicher Verwahrung.

Gegen den Beschluss des Amtsgerichts hat der Beschuldigte mit anwaltlichem Schriftsatz vom 24.06.2020 Beschwerde eingelegt. [...] Mit Verfügung vom 06.07.2020 hat die Staatsanwaltschaft die Sache dem Amtsgericht mit dem Antrag übersandt, der Beschwerde nicht abzuwehren und die Sache sodann dem Landgericht zu übersenden. [...] Mit Verfügung vom 10.07.2020 hat das Amtsgericht der Beschwerde des Beschuldigten nicht abgeholfen und die Sache dem Landgericht, bei dem sie am 14.07.2020 eingegangen ist, zur Entscheidung vorgelegt.

Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde ist zulässig und begründet. Die Voraussetzungen für eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a Abs. 1 StPO liegen nicht vor.

Die Kammer sieht keine dringenden Gründe für die Annahme, dass dem Beschuldigten gemäß § 69 Abs. 1 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, da aller Voraussicht nach die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB dafür, den Beschuldigten als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, ausnahmsweise widerlegt ist.

Dabei kann dahingestellt bleiben, ob auf Fahrzeugen mit E-Scootern, die Elektrokraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 1 eKFV sind und demgemäß auch als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 StVG ausgewiesen werden (LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 8, juris m. w. N.), der für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Kraftfahrzeugen geltende Grenzwert einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ anzuwenden ist (so LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 – 26 Qs 51/19 –, Rn. 15, juris; LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 8, juris; Kerkmann, „Trunkenheitsfahrt mit E-Scooter“, NZV 2020, 161 m. w. N.) oder

ob für sie der Grenzwert für Fahrradfahrer von 1,6 ‰ gilt.

Selbst wenn von einem Grenzwert von 1,1 ‰ auszugehen wäre, so dass der Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB mit hoher Wahrscheinlichkeit erfüllt wäre, da der dringende Verdacht besteht, dass der Beschuldigte den E-Scooter zum Tatzeitpunkt mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,27 ‰ gefahren hat und seine Fahruntüchtigkeit zumindest billigend in Kauf nahm, so kommt doch ein Absehen von der Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB in Betracht. Entgegen dieser Regelvermutung kann bei einer Verwirklichung des § 316 StGB von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden, wenn besondere Umstände vorliegen, die den seiner allgemeinen Natur nach schweren und gefährlichen Verstoß günstiger erscheinen lassen als den Regelfall, oder die nach der Tat die Eignung positiv beeinflusst haben (MüKo StGB/Athing/von Heintzel-Heinegg, 3. Auflage, § 69 Rn. 74 m.w.N.; vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 9, juris). Ein solcher Umstand ist unter anderem in der Tatsache zu sehen, dass sich das abstrakte Gefährdungspotenzial von E-Scootern erkennbar von dem der „klassischen“ Kraftfahrzeuge wie Pkws, Lkws, Krafträder usw., unterscheidet (vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 13, juris; Schefer: „Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters“, NZV 2020, 239 (242) m.w.N.). Das ergibt sich bereits aus der durch Gewicht und Höchstgeschwindigkeit bestimmten äußeren Beschaffenheit von E-Scootern (Schefer: „Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters“, NZV 2020, 239 <242> m.w.N.). Diese weisen in aller Regel ein Gewicht von ca. 20 bis 25 kg und eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf (LG München I, Beschluss vom 29.11.2019 – 26 Qs 51/19 –, Rn. 19, juris). Entgegen der Auffassung des Landgerichts München I, das hieraus auf ein erhebliches Verletzungspotenzial für Dritte schließt, wird anhand dieser Angaben deutlich, dass ein E-Scooter in Bezug auf diese, für die Beurteilung des Gefährdungspotenzials entscheidenden, technischen Daten in erster Linie mit einem Fahrrad oder einem Motorrad mit einem elektrischen Hilfsantrieb (sogenannte Pedelecs) vergleichbar ist (vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 13, juris). Davon geht im Übrigen auch der Gesetzgeber selbst aus und hat deswegen in BR-Drs. 158/19, S. 23 explizit festgehalten, dass die Fahreigenschaften sowie die Verkehrswahrnehmung von Elektrokleinstfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h bis 20 km/h am stärksten denen des Fahrrads ähnelten, weshalb nach der Vorstellung des Gesetzgebers verkehrs- und verhaltensrechtlich die Regelungen über Fahrräder gelten sollten, sofern keine besonderen Vorschriften erlassen würden. Schließlich sind auch die Leistungsanforderungen bei dem Führen eines E-Scooters, insbesondere in Bezug auf das Halten des Gleichgewichts und kontrollierte Lenkbewegungen, nahezu identisch

mit denen des Fahrens auf einem Fahrrad (vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 31 Qs 1/20 –, Rn. 13, juris; Schefer: „Kritische Anmerkungen zur absoluten Fahruntüchtigkeit beim Führen eines E-Scooters“, NZV 2020, 239 <242>).

Aufgrund dieser Paralleltät hinsichtlich des Gefährdungspotenzials zwischen E-Scootern und Fahrrädern ist bei der Anwendung des § 69 StGB im Zusammenhang mit einer Trunkenheitsfahrt auf einem E-Scooter grundsätzlich zu berücksichtigen, dass eine gemäß § 316 StGB möglicherweise strafbare Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad gerade nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nach sich zieht und insoweit, abhängig von den Umständen des Einzelfalls, Wertungswidersprüche entstehen können. Insofern kann nicht ohne weiteres von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ausgegangen werden. Vielmehr wird bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter in aller Regel zu prüfen sein, ob daraus auf eine Verantwortungslosigkeit des Beschuldigten geschlossen werden kann, die mit einer Trunkenheitsfahrt mit „klassischen“ Kraftfahrzeugen vergleichbar ist und somit von seiner Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen werden muss.

In dem hier vorliegenden Fall gibt es, jedenfalls nach derzeitiger Sachlage, keine Anhaltspunkte dafür, dass der Beschuldigte durch seine höchstwahrscheinlich begangene Trunkenheitsfahrt mit dem E-Scooter eine in irgendeiner Form gegenüber dem abstrakten Gefährdungspotenzial erhöhte Gefährdungslage geschaffen und sich dadurch als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Insbesondere ist der Ermittlungsakte nur zu entnehmen, dass der Beschuldigte auf einem Fahrradweg über die relativ kurze Strecke von 15 m leichte Schlangenlinien gefahren sei. Weitere Ausfallerscheinungen im Verkehr, die Gefährdung von Personen oder Sachen oder vorangegangene Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten des Beschuldigten in Bezug auf den öffentlichen Straßenverkehr sind nicht ersichtlich. Angesichts dessen liegt es nahe, die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB hier als widerlegt anzusehen, so dass die Voraussetzungen des § 69 StGB nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit gegeben sind. Infolgedessen war der Beschluss des Amtsgerichts aufzuheben. [...]

55. Das absolute Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG überlagert und begrenzt das Tattagprinzip nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 18. Juni 2020 – 3 C 14/19 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung 1 seiner Fahrerlaubnis auf der Grundlage des Fahreignungs-Bewertungssystems.

Mit Schreiben vom 7. November 2013 wurde der 2 Kläger wegen des Erreichens von neun Punkten im

Verkehrszentralregister gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 StVG in der vor dem 1. Mai 2014 geltenden Fassung (a.F.) verwarnt. Aufgrund der Einführung des Fahreignungs-Bewertungssystems zum 1. Mai 2014 wurden die neun Punkte des Klägers im Verkehrszentralregister auf vier Punkte im Fahreignungsregister umgestellt. Nach der Eintragung einer weiteren mit zwei Punkten bewerteten Ordnungswidrigkeit des Klägers im Fahreignungsregister verwarnte ihn die Beklagte mit Schreiben vom 30. Juli 2015 gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG n.F. wegen des Erreichens von sechs Punkten. Der Kläger beging in der Folge zwei weitere mit jeweils einem Punkt bewertete Ordnungswidrigkeiten, die rechtskräftig geahndet und in das Fahreignungsregister eingetragen wurden; der letzte Tattag war der 19. Juli 2015.

3 Nach einer Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes über den aktuellen Punktestand entzog die Beklagte dem Kläger mit Bescheid vom 24. November 2016 gestützt auf § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG seine Fahrerlaubnis und verpflichtete ihn unter Androhung eines Zwangsgeldes zur Abgabe des Führerscheins bei der Fahrerlaubnisbehörde innerhalb einer Woche nach Zugang des Bescheids. Der Kläger sei wegen der von ihm begangenen Verkehrsverstöße, für die im Fahreignungsregister acht Punkte eingetragen seien, nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet. Eine Tilgung nach dem Erreichen dieses Punktestandes sei für die Rechtmäßigkeit einer auf § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG gestützten Fahrerlaubnisentziehung ohne Bedeutung. Der Führerschein des Klägers ging am 2. Dezember 2016 bei der Beklagten ein.

4 Seine Klage hat das Verwaltungsgericht München abgewiesen. [...]

5 Auf die Berufung des Klägers hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof das erstinstanzliche Urteil teilweise geändert und den Bescheid der Beklagten mit Ausnahme der Zwangsgeldandrohung aufgehoben. Zur Begründung wird ausgeführt: Für eine Klage gegen die Zwangsgeldandrohung, die sich durch die Vorlage des Führerscheins erledigt habe, fehle dem Kläger das Rechtsschutzbedürfnis. Ansonsten sei der Bescheid rechtswidrig und verletze ihn in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Voraussetzungen für eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG hätten nicht vorgelegen. Zwar habe die Fahrerlaubnisbehörde zuvor die im Stufensystem des § 4 Abs. 5 StVG vorgesehenen Maßnahmen ergriffen, doch habe der Kläger zu dem für die Beurteilung maßgeblichen Zeitpunkt, der Entziehung der Fahrerlaubnis, keine acht Punkte mehr im Fahreignungs-Bewertungssystem gehabt. Die Beklagte habe Ordnungswidrigkeiten berücksichtigt, die ihm gemäß § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG zu diesem Zeitpunkt nicht mehr zur Beurteilung seiner Fahreignung hätten vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden dürfen. Die Regelungen zur Berechnung des Punktestandes (§ 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG) seien im Rahmen der Rechtsfolgenregelung einer Löschung im Fahreignungsregister (§ 29 Abs. 7 Satz 1 StVG) nicht anzuwenden. Es sei kein durch Gesetzesausle-

gung auszuräumender Wertungswiderspruch, sondern eine vom Gesetzgeber beabsichtigte Begrenzung des für die Berechnung des Punktestandes maßgeblichen Tattagprinzips, wenn § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG tatbestandlich an die Tilgung bzw. Tilgungsreife anknüpfe und § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG an die Löschung einer Eintragung nach Tilgungsreife und Ablauf einer einjährigen Überliegefrist. § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG sei keine das Verwertungsverbot durchbrechende Spezialvorschrift; die Bestimmung sei auch nicht analog anzuwenden. Weder den Gesetzgebungsmaterialien noch dem Regelungszusammenhang oder den der Regelung zugrundeliegenden Wertungen ließen sich Anhaltspunkte für eine beabsichtigte Durchbrechung des Verwertungsverbots entnehmen. Die Gesetzesbegründung zeige, dass der Gesetzgeber die einjährige Überliegefrist als ausreichend angesehen habe, um das Risiko taktisch motivierter Rechtsmittel zu begrenzen. Nach seiner Auffassung sollte die Löschung einer Eintragung nach Ablauf der Überliegefrist ein absolutes Verwertungsverbot nach sich ziehen und das für die Berechnung des Punktestandes maßgebliche Tattagprinzip hierdurch begrenzen.

Mit ihrer – vom Berufungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zugelassenen – Revision macht die Beklagte geltend: Die Annahmen des Berufungsgerichts zur Reichweite von § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG verletzen das Tattagprinzip nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG. Sie habe auch die seit dem 25. September 2015 tilgungsreifen und seit dem 25. September 2016 im Fahreignungsregister gelöschten Eintragungen berücksichtigen dürfen; diese Eintragungen seien am 19. Juli 2015, dem hier maßgeblichen Tattag, weder tilgungsreif noch gelöscht gewesen. Für die Punkteberechnung sei gemäß § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG ausschließlich auf den Tattag der letzten relevanten Zuwiderhandlung abzustellen. Daran habe auch die Änderung von § 29 StVG zum 1. Mai 2014 nichts geändert.

Der Kläger tritt der Revision entgegen.

Der Vertreter des Bundesinteresses beim Bundesverwaltungsgericht ist in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Auffassung, dass § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG das Tattagprinzip einschränke und das Berufungsurteil daher zutreffend sei.

Aus den Gründen:

Die Revision der Beklagten, über die der Senat mit Einverständnis der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung entscheiden konnte (§ 101 Abs. 2 i. V. m. § 141 Satz 1 und § 125 Abs. 1 Satz 1 VwGO), ist unbegründet. Das Berufungsurteil steht im Einklang mit Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Die Fahrerlaubnisentziehung war rechtswidrig, weil die Beklagte bei ihrer Entscheidung Ordnungswidrigkeiten berücksichtigt hat, die dem Kläger gemäß § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG nicht mehr zum Zwecke der Beurteilung seiner Fahreignung vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden durften. Das absolute Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG überlagert und be-

- grenzt das in § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG geregelte Tattagprinzip des Fahreignungs-Bewertungssystems.
- 10** 1. Maßgeblich für die rechtliche Beurteilung einer Fahrerlaubnisentziehung auf der Grundlage des Fahreignungs-Bewertungssystems ist nicht anders als bei sonstigen Fahrerlaubnisentziehungen die Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten behördlichen Entscheidung (stRspr, vgl. u.a. BVerwG, Urteile vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 <ECLI:DE:BVerwG:2014:231014U3C3.13.0> – Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 16 Rn. 13 und vom 28. April 2010 – 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 Rn. 11, jeweils m. w. N.); danach ist hier auf den Erlass des Bescheides vom 24. November 2016 abzustellen.
- 11** Zugrunde zu legen ist daher das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, ber. S. 919), zum maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch Gesetz zur Anpassung der Zuständigkeiten von Bundesbehörden an die Neuordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV-Zuständigkeitsanpassungsgesetz – WSVZuAnpG) vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217). Anzuwenden sind die Regelungen zum Fahreignungs-Bewertungssystems, die durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) eingeführt wurden, einschließlich der dort in § 65 StVG getroffenen Übergangsbestimmungen zu „Altataten“ (Speicherung der Eintragung im Verkehrszentralregister vor Ablauf des 30. April 2014).
- 12** 2. Die Fahrerlaubnisentziehung ist – wie das Berufungsgericht ohne Bundesrechtsverstoß annimmt – nicht deshalb rechtswidrig, weil die ihr gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG vorgelagerten Stufen der Ermahnung (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 StVG) und Verwarnung (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG) beim Kläger nicht ordnungsgemäß durchlaufen worden wären. Er war mit Schreiben vom 7. November 2013 beim Erreichen von neun Punkten (alt) gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 StVG a.F. verwarnt worden. Die fehlerhafte Ersatzzustellung wurde nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts gemäß Art. 9 BayVwZG durch Kenntnisnahme geheilt. Die Verwarnung nach altem Recht entspricht der Ermahnung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem; eine (erneute) Ermahnung nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 StVG n.F. war nicht erforderlich (vgl. § 65 Abs. 3 Nr. 4 StVG). Mit Schreiben der Beklagten vom 30. Juli 2015 war der Kläger beim Erreichen von sechs Punkten (neu) gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG auch ordnungsgemäß verwarnt worden.
- 13** 3. Auch hinsichtlich der Anwendung von § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG verstößt das Berufungsurteil nicht gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO). Die rechtlichen Voraussetzungen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG für die mit Bescheid vom 24. November 2016 verfügte Fahrerlaubnisentziehung waren zwar zu dem nach § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG maßgeblichen Tattag, hier dem 19. Juli 2015, erfüllt (a). Dem Kläger durften jedoch gemäß § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG die zum Zeitpunkt der Fahrerlaubnisentziehung bereits gelöschten Eintragungen nicht mehr vorgehalten und zu seinem Nachteil verwertet werden; dementsprechend ergaben sich nicht mehr, wie § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG voraussetzt, acht oder mehr, sondern nur noch vier Punkte (b).
- a) Nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Fahrerlaubnis ist ihm zu entziehen, sobald sich in der Summe acht oder mehr Punkte ergeben. Punkte ergeben sich mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG).
- Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG hat die nach Landesrecht zuständige Behörde für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktstand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat. Bei der Berechnung des Punktstandes werden nach Satz 6 Zuwiderhandlungen (1.) unabhängig davon berücksichtigt, ob nach deren Begehung bereits Maßnahmen ergriffen worden sind, (2.) nur dann berücksichtigt, wenn deren Tilgungsfrist zu dem in Satz 5 genannten Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war. Nach § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG bleiben spätere Verringerungen des Punktstandes auf Grund von Tilgungen unberücksichtigt.
- Maßgeblicher Tattag im Sinne von § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG ist hier der 19. Juli 2015. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Kläger acht Punkte im Fahreignungsregister erreicht, da bis dahin auch seine in den Jahren von 2010 bis 2013 begangenen Verkehrsverstöße und die dazu bis zum Ablauf des 30. April 2014 im Verkehrszentralregister gespeicherten Entscheidungen weder getilgt noch gelöscht waren; diese „Altataten“ waren zum maßgeblichen Tattag mit vier Punkten zu berücksichtigen.
- Die Tilgung und Löschung von bis zum Ablauf des 30. April 2014 im Verkehrszentralregister gespeicherten Verkehrsverstößen und der dazu ergangenen Entscheidungen richten sich nach der Übergangsbestimmung des § 65 Abs. 3 Nr. 2 StVG. Danach werden Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden und – wie hier – nicht von Nummer 1 erfasst sind, bis zum Ablauf des 30. April 2019 nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum Ablauf des 30. April 2014 anwendbaren Fassung (im Folgenden: a.F.) getilgt und gelöscht.
- Die Tilgungsfrist beträgt bei den von der Übergangsregelung erfassten Ordnungswidrigkeiten des Klägers gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG a.F. zwei Jahre. Sie beginnt gemäß § 29 Abs. 4 Nr. 3 StVG a.F. bei gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Bußgeldentscheidungen mit dem Tag der Rechtskraft oder Unanfechtbarkeit der beschwerenden Entscheidung. Sind – wie hier – mehrere Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 StVG im Verkehrszentralregister eingetragen, greift die Tilgungshemmung nach § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG a.F.; danach ist die Tilgung einer Eintragung vorbehaltlich der Regelungen in den Sätzen 2 bis 6 erst zulässig, wenn für alle betreffenden

- Eintragungen die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen. Die Ahndung des vom Kläger am 15. Mai 2013 begangenen Verkehrsverstoßes wurde am 25. September 2013 rechtskräftig. Die Tilgungsreife dieser Eintragung – und aufgrund der Tilgungshemmung nach § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG a.F. auch jene der weiteren im Verkehrszentralregister gespeicherten Eintragungen – ist erst zwei Jahre später, hier also zum 25. September 2015, eingetreten. Durch Entscheidungen, die erst ab dem 1. Mai 2014 im Fahreignungsregister gespeichert wurden, wird gemäß § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 StVG eine weitere Ablaufhemmung nicht ausgelöst.
- 19** Damit waren die Eintragungen zu diesen Verkehrsverstößen und den dazu ergangenen Entscheidungen zu dem hier nach § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG maßgeblichen Tattag, dem 19. Juli 2015, noch nicht tilgungsreif. Sie waren deshalb gemäß § 4 Abs. 5 Satz 6 Nr. 2 StVG anrechenbar. Erst recht waren diese Eintragungen zum maßgeblichen Tattag noch nicht gelöscht. Deren Löschung hatte gemäß § 65 Abs. 3 Nr. 2 StVG i.V.m. § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG a.F. erst ein Jahr nach Eintritt der Tilgungsreife zu erfolgen, hier also am 25. September 2016.
- 20** b) Doch wird das Tattagprinzip nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG durch das absolute Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG überlagert und begrenzt; nach dieser Bestimmung dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Absatz 2 nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwendet werden, wenn eine Eintragung im Fahreignungsregister gelöscht ist. Zu den Zwecken des § 28 Abs. 2 StVG gehört nach dessen Nummer 1 die Beurteilung der Eignung und der Befähigung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen. § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG ist auch auf Eintragungen anzuwenden, die gemäß § 28 StVG a.F. im Verkehrszentralregister erfolgt sind, da § 65 StVG hierzu keine Übergangsbestimmung enthält (so auch OVG Lüneburg, Beschluss vom 22. Februar 2017 – 12 ME 240/16 <ECLI:DE:OVGNI:2017:0222.12ME240.16.0A> – juris Rn. 6).
- 21** aa) Dem Wortlaut von § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG ist in Verbindung mit der vom Gesetzgeber vorgenommenen Neuregelung der Rechtsfolgen der Tilgung und der Löschung von Eintragungen in § 29 Abs. 6 und 7 StVG zu entnehmen, dass das nach § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG nun bei der Löschung einer Eintragung eintretende absolute Verwertungsverbot das Tattagprinzip nach § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG modifiziert (wie das Berufungsgericht auch OVG Lüneburg, Beschluss vom 22. Februar 2017 – 12 ME 240/16 – juris Rn. 6 ff.; zustimmend: Hillebrand, ZfS 2019, 550 <552 f.>) und nicht umgekehrt durch § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG kraft Spezialität verdrängt wird (so OVG Bautzen, Beschluss vom 29. November 2017 – 3 B 274/17 <ECLI:DE:OVGSN:2017:1129.3B274.17.00> – juris).
- 22** Mit der Einführung des Fahreignungs-Bewertungssystems und des Fahreignungsregisters, das an die Stelle des bisherigen Verkehrszentralregisters getreten ist, durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) hat der Gesetzgeber unter anderem auch die Rechtsfolgen einer Tilgung und Löschung von Eintragungen im Register neu geregelt. Vor der Neuregelung nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG 23 a.F. führte die Tilgung und nicht die Löschung einer Eintragung, die auch nach dem alten Recht erst nach einer Überliegefrist von einem Jahr erfolgte (vgl. § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG a.F.), zu einem strikten Verwertungsverbot. § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG a.F. sah vor, dass, wenn eine Eintragung im Verkehrszentralregister getilgt ist, die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Abs. 2 – und damit gemäß Nummer 3 für die Ahndung von Verstößen, von Personen, die wiederholt im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehende Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begangen haben – nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden dürfen.
- In dem neuen § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG sieht der 24 Gesetzgeber ein solches absolutes Verwertungsverbot nun ab der Löschung einer Eintragung vor, also nach Ablauf der einjährigen Überliegefrist. Bis zur Löschung einer Eintragung lässt der Gesetzgeber deren Verwertung noch zu. Gemäß § 29 Abs. 6 Satz 3 StVG darf der Inhalt der Eintragung während der Überliegefrist zu bestimmten Zwecken übermittelt, genutzt oder über ihn eine Auskunft erteilt werden; dazu gehört nach der Nummer 2 dieser Regelung die Übermittlung an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Ergreifung von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5. In der Gesetzesbegründung heißt es zu dieser Änderung von § 29 StVG, dass im Gegensatz zum bisherigen Wortlaut nun während der Überliegefrist die für die Praxis sinnvolle Übermittlung und Verwertung u.a. für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems zugelassen werde (BT-Drs. 17/12636 S. 47).
- Unterscheidet der Gesetzgeber aber bei der Neu- 25 fassung von § 29 Abs. 6 und 7 StVG zwischen der Tilgungsreife und Tilgung einer Eintragung auf der einen und der Löschung einer Eintragung auf der anderen Seite und ordnet er Tilgung und Löschung unterschiedliche Rechtsfolgen zu, muss aus dem Umstand, dass er in § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG bei der im selben Änderungsgesetz erfolgten Regelung des Tattagprinzips lediglich vorsieht, dass spätere Verringerungen des Punktestandes aufgrund von Tilgungen unberücksichtigt bleiben, geschlossen werden, dass bei der Löschung einer Eintragung anderes gilt; dass also jedenfalls mit der Löschung einer Eintragung nach Ablauf eines weiteren Jahres dann das in § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG einer Löschung beigelegte absolute Verwertungsverbot durchgreift.
- bb) Dem entspricht, dass der Gesetzgeber das 26 Risiko taktisch motivierter Rechtsmittel, das mit einem an den Ablauf von Tilgungs- und Überliegefristen anknüpfenden Verwertungsverbot einhergeht, durchaus gesehen hat. Er hält es jedoch für hinnehmbar, da rein taktisch motivierte Rechtsmittel die einjährige Überliegefrist überwinden müssten (BT-Drs. 17/12636 S. 20). Auch hier stellt der Gesetzgeber also, was die Nichtberücksichtigung älterer Eintragungen für

das Ergreifen einer Maßnahme nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem angeht, auf die Löschung einer Eintragung ab.

- 27 cc) Dafür, dass § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG den Regelungen zum Tattagprinzip in § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG vorgeht, streitet schließlich der Umstand, dass es sich bei der Regelung des § 4 Abs. 5 Satz 7 StVG und der damit verbundenen „Festschreibung“ des Punktestandes gegenüber einer nachträglich erfolgenden Tilgung um eine den Betroffenen belastende Regelung handelt. Hätte nach dem Konzept des Gesetzgebers entgegen dem Verwertungsverbot des § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG nicht nur die spätere Tilgung, sondern auch die spätere Löschung einer Eintragung für das Ergreifen der im Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehenen Maßnahme irrelevant sein sollen, hätte es das rechtsstaatliche Gebot der Normenklarheit verlangt, dass er dies in § 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG eindeutig zum Ausdruck bringt (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer <Hrsg.>, Straßenverkehrsrecht, 49. Aufl. 2019, § 4 StVG Rn. 83a). [...]

56. 1. Nicht unmittelbar mit der Teilnahme am Straßenverkehr in Zusammenhang stehende Alkoholauffälligkeiten rechtfertigen die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zum Vorliegen von Alkoholmissbrauch, wenn es zu mehreren schweren Alkoholisierungen kam und der Betroffene dabei ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit gezeigt hat, das auf einen allgemeinen Kontrollverlust unter Alkoholeinfluss hinweist.

2. Diese Voraussetzungen können auch dann noch gegeben sein, wenn es sich lediglich um zwei Vorfälle handelt, zwischen denen circa 5 Jahre Abstand liegen, die aber im Wesentlichen gleichartig sind und somit Rückschlüsse auf Verhaltensmuster des Betroffenen zulassen.

3. Zu den Voraussetzungen für einen Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme bei einem überdurchschnittlich alkoholgewöhnten Berufskraftfahrer.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Urteil vom 13. August 2020 – 2 B 143/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis der Klassen B, BE sowie den Erlass einer einstweiligen Anordnung, mit der die Antragsgegnerin verpflichtet wird, ihm vorläufig eine Fahrerlaubnis der Klassen C und CE zu erteilen.

Der Antragsteller ist Berufskraftfahrer. Er hat im Jahr 1998 eine Fahrerlaubnis der damaligen Klasse 3 erworben, die im Jahr 2000 um die Klassen C und CE erweitert wurde.

Am 12.08.2014 gegen 0:30 Uhr kam es auf dem Wohngrundstück des Antragstellers zu einem Polizei-

einsatz wegen eines Streits zwischen ihm und seiner Ehefrau. Die Polizeibeamten trafen laut dem Einsatzbericht den Antragsteller alkoholisiert und aufgebracht an. Er schrie, gestikulierte wild und forderte die Beamten zum Verlassen des Grundstücks auf. Auch durch mehrmalige Aufforderungen ließ er sich nicht beruhigen. Als seine Ehefrau das Grundstück mit dem gemeinsamen PKW verlassen wollte, versperrte der Antragsteller ihr die Ausfahrt, schlug mit der Hand auf den Außenspiegel ein und ging auf die Fahrertür des Wagens los. Zur Verhinderung einer Körperverletzung nahmen die Polizeibeamten den Antragsteller in Gewahrsam. Da er Aufforderungen, die Hände auf den Rücken zu legen oder sich auf den Bauch zu legen, nicht nachkam, musste die Ingewahrsamnahme mit Hebelgriffen und Blendschlägen durchgesetzt werden. Der Antragsteller setzte sich hiergegen zur Wehr; während der Fahrt in den Polizeigewahrsam versuchte er, einen Beamten zu beißen. Um 04:50 Uhr wurde er aus dem Gewahrsam entlassen.

Am 16.06.2019 gegen 05:45 Uhr kam es zu einem Polizeieinsatz in der Wohnung des Antragstellers. Der Antragsteller erschien den Beamten als stark alkoholisiert. Seine Aussprache sei verwaschen gewesen und er habe sich an Möbelstücken stützen müssen. Seine Ehefrau gab an, der Antragsteller habe am Vorabend drei Flaschen Wodka getrunken; gegen 21:30 Uhr habe er sie geschlagen. Der Sohn habe ihn dann ins Bett gebracht; seit circa 2 oder 3 Uhr morgens sei er aber wieder aggressiv und laut. Auch während der Anwesenheit der Beamten gebärdete sich der Antragsteller nach dem Einsatzbericht aggressiv, sobald er die Stimme seiner Frau hörte. Als seine Frau in seiner Nähe stand, habe er die Faust in ihre Richtung erhoben. Die Beamten seien eingeschritten und hätten die beiden räumlich getrennt, um eine körperliche Auseinandersetzung zu vermeiden. Die Polizeibeamten nahmen den Antragsteller in Gewahrsam. Eine um 06:02 Uhr durchgeführte Atemalkoholkontrolle ergab einen Wert von 1,02 mg/l. Um 12 Uhr wurde der Antragsteller entlassen.

Mit Schreiben vom 24.10.2019 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller unter Berufung auf die vorstehend beschriebenen Zwischenfälle auf, bis zum 17.01.2020 ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen zu der Frage, ob er trotz der aktenkundigen Hinweise auf einen Alkoholmissbrauch ein Kraftfahrzeug der Klassen BE, CE sicher führen könne und ob insbesondere zu erwarten sei, dass er zukünftig ein Kraftfahrzeug nicht unter Alkoholeinfluss führen werde. Da der Antragsteller dieses Gutachten nicht beibrachte, entzog die Antragsgegnerin ihm nach Anhörung mit Bescheid vom 10.03.2020 die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung an. Die Fahrerlaubnis der Klassen C und CE war bereits am 08.03.2020 durch Ablauf der Geltungsdauer erloschen.

Der Antragsteller hat am 26.03.2020 beim Verwaltungsgericht Klage erhoben [...] und vorläufigen Rechtsschutz beantragt. Das Verwaltungsgericht hat die Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes mit Beschluss vom 21.04.2020 abgelehnt. Hiergegen wendet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung das Oberverwaltungsgericht auf die dargelegten Gründe beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), ist unbegründet. Aus dem Beschwerdevorbringen ergibt sich insbesondere nicht, dass die Annahme des Verwaltungsgerichts, die Entziehung der Fahrerlaubnis sei rechtmäßig, unzutreffend ist.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 3 i.V.m. § 11 Abs. 8 FeV darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser ein von der Fahrerlaubnisbehörde gefordertes Gutachten nicht fristgerecht beibringt oder sich weigert, sich untersuchen zu lassen. Der Schluss auf die Nichteignung ist jedoch nur zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.07.2001 – 3 C 13.01, NJW 2002, 78 und vom 09.06.2005 – 3 C 25.04, NJW 2005, 3081; OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 15).

Die Beschwerde macht geltend, dass die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens durch die Antragsgegnerin materiell rechtswidrig gewesen sei. Die Voraussetzungen für eine solche Anordnung seien nicht gegeben.

Damit hat die Beschwerde keinen Erfolg. Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann angeordnet werden, wenn Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (§ 46 Abs. 3, § 13 Satz 1 Nr. 2 a Alt. 2 FeV). Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne bedeutet nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV, dass das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher voneinander getrennt werden können (BVerwG, Urt. v. 21.03.2013 – 3 C 6/12, NZV 2013, 462 Rn. 17; OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 14). Auch eine nicht unmittelbar mit der Teilnahme am Straßenverkehr in Zusammenhang stehende Alkoholauffälligkeit kann die Annahme von Alkoholmissbrauch in diesem Sinne begründen (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 16, 19 m.w.N.). Übermäßiger Alkoholkonsum oder übermäßige Alkoholgewöhnung für sich allein genügen hierfür nicht; es müssen weitere Anhaltspunkte für ein fehlendes Trennungsvermögen hinzutreten (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.2013 – 3 C 6/12, NZV 2013, 462 Rn. 17; OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 14). Der erkennende Senat nimmt dies insbesondere in zwei Fallgruppen an: Die erste betrifft Personen, die – z.B. als Berufskraftfahrer – in besonderer Weise auf das regelmäßige Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr angewiesen sind und bei denen aufgrund eines häufigen und intensiven unkontrollierten Alkoholkonsums davon auszugehen ist, dass es nur eine Frage der Zeit ist, bis sie in den Konflikt geraten am Straßenverkehr berufsbedingt teilnehmen zu „müssen“, obwohl sie alkoholbedingt

fahruntüchtig sind (sogenannter „Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und beruflich notwendiger Teilnahme am Straßenverkehr“) (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 16, 20, 22). Die zweite Fallgruppe betrifft Personen, die mehrere schwere Alkoholisierungen aufweisen und unter diesen Alkoholisierungen ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit offenbaren, das auf einen allgemeinen Kontrollverlust unter Alkoholeinfluss hinweist. Ein derartiger allgemeiner Kontrollverlust begründet hinreichende Zweifel, ob der Betroffene die nötige Selbstkontrolle aufbringen wird, um von der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss abzusehen. Es ist daher angezeigt, dies durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten klären zu lassen (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 20).

1. Für einen Dauerkonflikt zwischen einem häufigen und intensiven unkontrollierten Alkoholkonsum und einer beruflich notwendigen Teilnahme am Straßenverkehr liegen beim Antragsteller keine Anhaltspunkte vor. Zwar ist der Antragsteller Berufskraftfahrer. Er weist in der Beschwerde allerdings darauf hin, dass er feste Arbeits- und Freizeiten habe und die beiden aktenkundigen Alkoholauffälligkeiten sich während seiner Freizeit sowie mit ausreichendem zeitlichen Abstand zum Beginn seiner nächsten Schicht als Fahrer ereignet haben. Anhaltspunkte dafür, dass dies unzutreffend ist, liegen nicht vor. Die beiden aktenkundigen Alkoholauffälligkeiten und die beim zweiten Vorfall gemessene Atemalkoholkonzentration von 1,02 mg/l (die in etwa einer Blutalkoholkonzentration von 2,04 ‰ entspricht) lassen insbesondere noch nicht den Schluss zu, dass der Antragsteller (werk-)täglich bzw. in zeitlicher Nähe zu seinen Arbeitszeiten in größerem Maße Alkohol konsumiert (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 22 für ähnliche Alkoholkonzentrationen und in einem Fall, in dem der Betroffene sogar Rufbereitschaften unterlag).

2. Jedoch weist der Antragsteller mehrere schwere Alkoholisierungen auf und hat unter diesen Alkoholisierungen ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit offenbart, das auf einen allgemeinen Kontrollverlust unter Alkoholeinfluss hinweist.

a) Der Antragsteller war sowohl am 12.08.2014 als auch am 16.06.2019 schwer alkoholisiert. Zwar liegt nur für den Vorfall vom 16.06.2019 eine Messung der Alkoholkonzentration vor. Für den Vorfall vom 12.08.2014 ist lediglich der Eindruck der Polizeibeamten aktenkundig, dass das Verhalten des Antragstellers auf eine Alkoholisierung zurückging. Vor dem Hintergrund der sehr hohen Atemalkoholkonzentration von 1,02 mg/l (was in etwa einer Blutalkoholkonzentration von 2,04 ‰ entspricht), die am 16.06.2019 gemessen wurde, erscheint dieser Eindruck jedoch plausibel. Denn nach verkehrsmedizinischen Erkenntnissen leiden Personen, die BAK-Werte von über 1,6 ‰ erreichen, regelmäßig an einer dauerhaft ausgeprägten Alkoholproblematik (vgl. OVG Bremen, Beschl. v. 19.10.2011 – 2 B 148/11, juris Rn. 21 m.w.N.).

b) Der Antragsteller zeigte bei beiden Vorfällen ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit, das auf einen allgemeinen Kontrollverlust unter Alkoholeinfluss hinweist. Am 12.08.2014 stellte er sich – trotz der Anwesenheit von drei bereits herbeigerufenen Polizeibeamten – seiner Ehefrau, die nach einem Streit mit dem PKW wegfahren wollte, in den Weg, schlug auf den Außenspiegel ein, schrie und ging weiter auf die Fahrertür los, bevor er von den Polizeibeamten mit Gewalt und unter Gegenwehr zu Boden gebracht wurde. Auf dem Weg in den Gewahrsam versuchte er, einen Beamten zu beißen. Bezüglich des Vorfalls vom 16.06.2019 weist die Beschwerde zwar zutreffend darauf hin, dass der Antragsteller dieses Mal keinen Widerstand gegen die Polizeibeamten leistete, sondern sich ohne Gegenwehr in Gewahrsam nehmen ließ. Jedoch war die Ingewahrsamnahme notwendig geworden, weil der Antragsteller sich trotz des Eintreffens der Beamten aggressiv gegenüber seiner Ehefrau gebärdete, in dem er beispielsweise die Faust gegen sie erhob, als sie in seiner Nähe stand, so dass die Beamten eingreifen mussten, um eine körperliche Auseinandersetzung zu vermeiden. Auch dieser Vorgang offenbart eine unbeherrschte Aggressivität.

c) Entgegen dem Beschwerdevorbringen steht der Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht entgegen, dass zwischen beiden Vorfällen circa 5 Jahre liegen. Für das Vorliegen von Tatsachen, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen, sind in der Fallgruppe straßenverkehrsunabhängiger alkoholbedingter Aggressivität deswegen „mehrere“ schwere Alkoholisierungen mit unbeherrschter aggressivem Verhalten erforderlich, weil ein einmaliger Vorfall dieser Art noch nicht hinreichend konkret die Annahme begründet, dass es sich bei dem Verlust der Selbstkontrolle um einen persönlichen Eignungsmangel handelt und nicht nur um einen für den Betroffenen gänzlich untypischen „Ausrutscher“. Bei einem zweimaligen Fehlverhalten kann unter den hier vorliegenden Umständen von einem gänzlich untypischen „Ausrutscher“ aber auch dann nicht mehr die Rede sein, wenn zwischen den beiden Vorfällen circa 5 Jahre liegen. Dabei ist zum einen zu berücksichtigen, dass es sich um im Wesentlichen gleichartige Vorgänge handelte, so dass sich aus ihnen ein gewisses Verhaltensmuster des Antragstellers ablesen lässt. Zum anderen kann als grober Anhaltspunkt dienen, dass alkoholbedingte Vorfälle wie Straftaten nach § 316 StGB oder Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG für mindestens 5 Jahre im Fahreignungsregister eingetragen bleiben (vgl. § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 a) b) StVG i. V. m. Ziff. 2.1.8 und 2.2.1 der Anl. 13 zur FeV). Der Senat weist allerdings darauf hin, dass ein zeitlicher Abstand von deutlich mehr als fünf Jahren es in der Regel ausschließen dürfte, zwischen Vorfällen der hier in Rede stehenden Art einen Zusammenhang zu sehen, der die Annahme von Alkoholmissbrauch begründet.

d) Die Rechtswidrigkeit der Gutachtenanforderung bzw. Fahrerlaubnisentziehung ergibt sich entgegen

der Ansicht der Beschwerde auch nicht daraus, dass der Antragsteller im Rahmen seines Antrags auf Verlängerung der Fahrerlaubnis der Klassen C, CE eine Bescheinigung eines Facharztes für Arbeits- und Allgemeinmedizin nach § 11 Abs. 9 FeV vorgelegt hat, die keine Beeinträchtigung seines körperlichen oder geistigen Leistungsvermögens feststellt. Diese Bescheinigung ist nicht gleichzusetzen mit dem von der Antragsgegnerin geforderten medizinisch-psychologischen Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung. Sie ist auch nicht in der Lage, die tatsächlichen Anhaltspunkte für die Annahme von Alkoholmissbrauch zu entkräften, die sich aus den Vorfällen von 2014 und 2019 ergeben und die die Gutachtenanforderung rechtfertigen. Zwar erstreckt sich die Bescheinigung nach § 11 Abs. 9 FeV im Grundsatz auf alle Erkrankungen, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen, und damit auch auf solche mit Bezug zum Alkoholkonsum (vgl. Anl. 5 Nr. 1 FeV sowie Teil I Nr. 12 des Musters für eine solche Bescheinigung). Vorliegend gibt es jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Arzt bei der Ausstellung der Bescheinigung die Vorfälle, die Grundlage der Anordnung des medizinisch-psychologischen Gutachtens waren, kannte und berücksichtigt hat. Die Bescheinigung enthält neben Angaben zur Sehkraft des Antragstellers nur den nicht näher begründeten, pauschalen Vermerk, dass keine weitergehende Untersuchung erforderlich sei, da keine Beeinträchtigung des körperlichen oder geistigen Leistungsvermögens festgestellt werden konnte.

Da die Antragsgegnerin somit zu recht annehmen durfte, dass der Antragsteller ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, kommt auch der Erlass einer einstweiligen Anordnung, mit der die Antragsgegnerin zur vorläufigen Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, CE verpflichtet wird, nicht in Betracht. [...]

57. *) 1. Ein einmaliger Konsum von Cannabis liegt nur dann vor, wenn der Betreffende entweder erstmals im Rahmen eines Probierkonsums Cannabis zu sich genommen hat oder frühere Konsumakte derart weit zurückliegen, dass daran nicht mehr angeknüpft werden kann und er aus besonderen Umständen heraus einmalig Cannabis eingenommen hat. Dies plausibel darzulegen, obliegt dem Betroffenen.

2. Ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgesetz ist eine ausreichende „Zusatztatsache“ für die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zur Abklärung der Fahreignung.

3. Grundsätzlich muss, wenn die Behörde eine Rechtsgrundlage für die Beibringungsanordnung einer MPU nennt, diese Angabe auch zutreffen. Allerdings gilt hier der Rechtsgedanke des Art. 42 Satz 1 BayVwVfG, dass die Behörde Schreibfehler, Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkei-

ten in einem Verwaltungsakt jederzeit berichtigen kann.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 25. Juni 2020 – 11 CS 20.791 –

Zum Sachverhalt:

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

Das Landratsamt Würzburg (im Folgenden: Landratsamt) erteilte dem am pp. 1997 geborenen Antragsteller am 15. Juli 2015 die Fahrerlaubnis der Klassen AM, B und L.

Wegen einer Fahrt mit einem Kraftfahrzeug unter der Wirkung von Cannabis am 5. Juni 2017 erging gegen den Antragsteller am 1. August 2017 ein Bußgeldbescheid gemäß § 24a StVG. Die chemisch-toxikologische Untersuchung der entnommenen Blutprobe hatte folgende Werte ergeben: THC 3,4 ng/ml, 11-OH-THC 1,8 ng/ml, THC-COOH 23,8 ng/ml.

Mit Schreiben vom 25. September 2017 forderte das Landratsamt den Antragsteller auf, bis zum 25. November 2017 ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen. Das von ihm vorgelegte Gutachten der Begutachtungsstelle für Fahreignung, TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG in Würzburg (Untersuchungstag 6.11.2017) kommt zu dem Ergebnis, es sei zu erwarten, dass er zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Cannabis oder dessen Nachwirkungen führen werde. Er habe seinen früheren Drogenkonsum noch nicht tiefergehend aufgearbeitet. In seinen Darstellungen seien Widersprüche aufgetreten, die sich auch durch Hinweise und Nachfragen nicht hätten auflösen lassen. Die Angaben seien bagatellisierend und nicht realistisch. Von einer hinreichend gefestigten und tragfähigen Motivation für einen dauerhaften Drogenverzicht könne nicht ausgegangen werden.

Nach Anhörung entzog das Landratsamt dem Antragsteller mit Bescheid vom 9. Januar 2018 unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis und verpflichtete ihn unter Androhung eines Zwangsgelds zur Abgabe des Führerscheins. Er sei als gelegentlicher Konsument von Cannabis einzustufen. Einen erstmaligen Probierkonsum am 5. Juni 2017 habe er nicht substantiiert dargelegt. Das Gutachten der Begutachtungsstelle für Fahreignung sei verwertbar.

Am 6. Februar 2018 ließ der Antragsteller beim Verwaltungsgericht Würzburg Klage gegen den Bescheid des Landratsamts einreichen (Az. W 6 K 18.145). Nach richterlichem Hinweis in der mündlichen Verhandlung am 5. Dezember 2018 hob die Vertreterin des Landratsamts den Bescheid vom 9. Januar 2018 auf. Die Beteiligten erklärten den Rechtsstreit daraufhin übereinstimmend für erledigt. Mit Beschluss vom 5. Dezember 2018 stellte das Verwaltungsgericht das Verfahren ein und legte dem Beklagten die Kosten des Verfahrens auf. Zum einen habe er das erledigende Er-

eignis durch Aufhebung des Bescheids herbeigeführt. Zum anderen wäre er bei Fortgang des Verfahrens voraussichtlich unterlegen. Da gegen den Antragsteller im Zusammenhang mit der Fahrt am 5. Juni 2017 ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren anhängig sei und die Staatsanwaltschaft davon ausgehe, der Antragsteller habe eine andere Person bei dieser Fahrt zu Betäubungsmittelgeschäften gefahren, komme im Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht. Daher habe das Landratsamt diesen Sachverhalt vor Abschluss des Strafverfahrens nicht berücksichtigen dürfen.

Mit rechtskräftigem Urteil vom 4. April 2019 sprach das Amtsgericht Würzburg den Antragsteller unter Aufhebung des Bußgeldbescheids vom 1. August 2017 der Beihilfe zum unerlaubten Handelstreiben mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge schuldig. In den Urteilsgründen wird ausgeführt, der Antragsteller habe einen früheren Mitangeklagten, der eine größere Menge Rauschgift mit sich geführt habe, mit seinem PKW zu einem Treffpunkt mit einem Abnehmer gefahren. Für seine Fahrdienste habe er ca. 10 Gramm Marihuana in einer Druckverschlussstüte erhalten, die er in das Handschuhfach des Fahrzeugs gelegt habe. Das weitere im Fahrzeug aufgefundene Marihuana (über 300 Gramm) habe allein dem früheren Mitangeklagten gehört.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2019 forderte das Landratsamt den Antragsteller auf, bis zum 19. September 2019 ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen. Er sei am 5. Juni 2017 mit einem Kraftfahrzeug gefahren, obwohl er zuvor Cannabis konsumiert habe. Es stehe auch fest, dass es sich nicht um den ersten Cannabiskonsum gehandelt habe. Seine Ausführungen zum behaupteten einmaligen Probierkonsum seien vage geblieben. Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis und weiteren Tatsachen, die Zweifel an der Fahreignung begründen, könne die Vorlage eines medizinisch-psychologisches Gutachtens verlangt werden. Der THC-Wert spreche für einen relativ engen zeitlichen Zusammenhang zwischen dem Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr. Daher sei zu klären, ob er zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Cannabis oder dessen Nachwirkungen führen werde (Fähigkeit zum Trennen von Konsum und Verkehrsteilnahme).

Nachdem der Antragsteller innerhalb der Frist kein Gutachten vorgelegt hatte, entzog ihm das Landratsamt mit Bescheid vom 29. Januar 2020 unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis und verpflichtete ihn zur Abgabe des Führerscheins. Hiergegen hat der Antragsteller durch seinen Prozessbevollmächtigten Widerspruch einlegen lassen, über den die Widerspruchsbehörde, soweit ersichtlich, noch nicht entschieden hat. Der Führerschein des Antragstellers ging am 6. Februar 2020 beim Landratsamt ein.

Den Antrag des Antragstellers auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs hat das Verwaltungsgericht Würzburg mit Beschluss vom 24. März 2020 abgelehnt. [...]

[Mit] der gegen diesen Beschluss eingelegten Beschwerde [verfolgt] der Antragsteller sein erstinstanzliches Rechtsschutzziel weiter[...].

Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde ist unbegründet. Aus den im Beschwerdeverfahren vorgetragene(n) Gründen, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichts zu ändern und die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wiederherzustellen wäre. [...]

2. [...] a) Das Landratsamt durfte davon ausgehen, dass der Antragsteller zumindest gelegentlich Cannabis konsumiert oder konsumiert hat. Gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt vor, wenn der Betroffene in zwei oder mehr selbständigen Konsumvorgängen Cannabis zu sich genommen hat und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (stRSpr, zuletzt BVerwG, U.v. 11.04.2019 – 3 C 14.17 – NJW 2019, 3395 Rn. 14).

aa) Bei der Wertung, dass der Antragsteller mehr als einmal und damit gelegentlich Cannabis konsumiert hat, handelt es sich um einen Akt der Beweiswürdigung. Zwar ist die Gelegentlichkeit des Cannabiskonsums ein Tatbestandsmerkmal, für das die Fahrerlaubnisbehörde die materielle Beweislast trägt, mit der Folge, dass eine etwaige Nichterweislichkeit zu ihren Lasten geht. Allerdings liegt ein einmaliger Konsum nur dann vor, wenn der Betroffene entweder erstmals im Rahmen eines Probierkonsums Cannabis zu sich genommen hat oder frühere Konsumakte derart weit zurückliegen, dass daran nicht mehr angeknüpft werden kann und er aus besonderen Umständen heraus einmalig Cannabis eingenommen hat. Dies plausibel darzulegen, obliegt dem Betroffenen. Vor dem Hintergrund des äußerst seltenen Falles, dass ein mit den Wirkungen der Droge noch völlig unerfahrener Erstkonsument bereits wenige Stunden nach dem Konsum ein Kraftfahrzeug führt und dann auch noch von der Polizei kontrolliert wird, ist im Rahmen der Beweiswürdigung die Annahme gerechtfertigt, dass ohne substantiierte und plausible Darlegung des Gegenteils nicht von einem einmaligen Konsum ausgegangen werden muss (vgl. BayVGh, B. v. 06.11.2018 – 11 CS 18.821 – juris Rn. 16 m. w. N.; OVG NW, U. v. 15.03.2017 – 16 A 432/17 – Blutalkohol 54, 328 = juris Rn. 47 ff. m. w. N.).

bb) Hiervon ausgehend ist die Annahme eines mehrfachen und damit gelegentlichen Cannabiskonsums gerechtfertigt.

Ein Konsum vor der Fahrt, den der Antragsteller auch eingeräumt hat, steht aufgrund des Ergebnisses der Blutuntersuchung fest. Sollte dieser Konsum, wie vom Antragsteller zuletzt behauptet, am 5. Juni 2017 gegen 19 Uhr und damit ca. 3 ½ Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden haben, bei der noch ein THC-Wert von 3,4 ng/ml im Blutserum festgestellt wurde, bestehen allerdings erhebliche Zweifel an der Einlassung des Antragstellers in seiner eidesstattlichen Versicherung vom 2. März 2020, der Joint, den einer seiner beiden Bekannten angezündet habe, habe

in der Runde gekreist und er (der Antragsteller) habe pro Runde mehrere Züge inhaliert. Diese Konsumform kann auch bei einem hohen Wirkstoffgehalt den nach 3 ½ Stunden festgestellten THC-Wert von immerhin noch 3,4 ng/ml kaum erklären (zu den Untersuchungsergebnissen der ersten Maastricht-Studie hinsichtlich der festgestellten Werte im Serum in Abhängigkeit der aufgenommenen Menge und der Zeit nach dem Rauchen vgl. i. e.: Körner/Patzak/Volkmer, Betäubungsmittelgesetz, 8. Auflage 2016, vor §§ 29 ff. BtMG, Rn. 389: bei Aufnahme von 17 mg THC nach 180 Minuten 1,7 ng/ml, nach 240 Minuten 0,9 ng/ml; bei Aufnahme von 36 mg THC nach 180 Minuten 3,0 ng/ml, nach 240 Minuten 1,8 ng/ml). Vielmehr wäre bei einem von drei Personen gemeinsam konsumierten Joint nach 3 ½ Stunden ein niedrigerer THC-Wert zu erwarten gewesen.

Abgesehen davon ist die Einlassung des Antragstellers auch keineswegs stringent und widerspruchsfrei, wie die Beschwerdebegründung behauptet. Während sich aus seiner zuletzt abgegebenen eidesstattlichen Versicherung ein Konsumzeitpunkt gegen 19 Uhr ergibt, will er seinen Aussagen gegenüber dem Gutachter am 6. November 2017 „gegen 17.30 Uhr an einem Joint gezogen“ [...] bzw. diesen „gegen halb sechs, sechs“ konsumiert haben [...]. Schon daraus ergeben sich Zweifel an seiner Einlassung.

Entscheidend gegen einen einmaligen Konsum spricht aber der vom Landratsamt in seiner Beibringungsanordnung und auch vom Ausgangsgericht ausdrücklich berücksichtigte Umstand, dass der Antragsteller den Feststellungen des rechtskräftigen Urteils des Amtsgerichts Würzburg vom 4. April 2019 zufolge für seine Fahrdienste ca. 10 Gramm Marihuana in einer Druckverschlussstüte erhielt, die er in das Handschuhfach seines Fahrzeugs legte. Ein erst- und einmaliger Probierkonsument, der nicht die Absicht hat, nochmals Cannabis zu konsumieren, würde eine solche „Entlohnung“ wohl kaum akzeptieren und das Marihuana auch nicht in seinem Fahrzeug ablegen. Eine plausible Erklärung hierfür ist dem Vorbringen des Antragstellers nicht zu entnehmen.

c) Der Antragsteller hat am 5. Juni 2017 auch gegen das Trennungsgebot (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV) verstoßen, da er unter der Wirkung von Cannabis mit einem festgestellten THC-Wert von 3,4 ng/ml im Blutserum ein Kraftfahrzeug geführt hat.

Ein einmaliger Verstoß gegen das Trennungsgebot ist eine ausreichende „Zusatz Tatsache“ für die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zur Abklärung der Fahreignung (BVerwG, U. v. 11.04.2019 – 3 C 14.17 – NJW 2019, 3395 Rn. 37). Trotz des Plurals in der Rechtsgrundlage („weitere Tatsachen“) müssen hierfür nicht mehrere der in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV genannten Zusatz Tatsachen und auch nicht mehrere Verstöße gegen das Trennungsgebot vorliegen. Das ergibt sich auch aus § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV, der bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psy-

chologischen Gutachtens nicht in das Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde stellt, sondern zwingend vorliegt.

d) Das Verwaltungsgericht ist auch zu Recht davon ausgegangen, dass trotz der in der Beibringungsanordnung neben § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zitierten Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FeV aus der Nichtbeibringung des Gutachtens auf die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden kann.

Zwar weist der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers zutreffend darauf hin, dass die Beibringungsanforderung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein muss und eine mangelhafte Aufforderung zur Gutachtensbeibringung nicht dadurch „geheilt“ werden kann, dass die Behörde nachträglich – etwa im Gerichtsverfahren – darlegt, objektiv hätten seinerzeit Umstände vorgelegen, die Anlass zu Zweifeln an der Fahreignung hätten geben können. Der Betroffene muss der nicht selbstständig rechtlich anfechtbaren Anordnung entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob das dort Mitgeteilte die behördlichen Zweifel an der Fahreignung rechtfertigen kann. Die Anforderungen an eine formell und materiell rechtmäßige Aufforderung können auch nicht durch Überlegungen des Inhalts relativiert werden, der Betroffene werde schon wissen, worum es gehe (BVerwG, U. v. 17.11.2015 – 3 C 20.15 – BVerwGE 156, 293 Rn. 21, 30). Grundsätzlich muss deshalb, wenn die Behörde eine Rechtsgrundlage für die Beibringungsanordnung nennt, diese Angabe auch zutreffen (BayVGH, B. v. 24.8.2010 – 11 CS 10.1139 – juris Rn. 56; NdsOVG, B. v. 26.9.2019 – 12 ME 141/19 – ZfSch 2019, 65, Rn. 11). Allerdings gilt auch hier der Rechtsgedanke des Art. 42 Satz 1 BayVwVfG, dass die Behörde Schreibfehler, Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten in einem Verwaltungsakt jederzeit berichtigen kann.

Um eine solche offenbare Unrichtigkeit handelt es sich hier. Allein einschlägige und vom Landratsamt auf Seite 2 der Beibringungsanordnung zitierte Rechtsgrundlage ist § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV, wonach die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden kann, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Das Vorliegen der Voraussetzungen dieser Vorschrift und die Begründung der Ermessensentscheidung hat das Landratsamt in die Rechtsgrundlage zur Anordnung eingehend dargelegt. Die im Klammerzitat auf Seite 3 der Anordnung genannte Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FeV ist vorliegend nicht einschlägig. Es handelt sich dabei um die Rechtsgrundlage zur Anordnung, wegen Anhaltspunkten für die missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen ein ärztliches Gutachten beizubringen. Dass es sich hierbei um einen Schreibfehler im Sinne des Art. 42 Satz 1 BayVwVfG handelt, ergibt sich auch aus der Bezugnahme des Landratsamts an dieser Stelle auf Nr. 9.2.2 der Anla-

ge 4 zur FeV („i. V. m.“), wo die Fahreignung bei gelegentlichem Cannabiskonsum geregelt ist, während für die missbräuchliche Einnahme psychoaktiv wirkender Arzneimittel oder anderer psychoaktiv wirkender Stoffe Nr. 9.4 der Anlage 4 zur FeV einschlägig wäre. Dass der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers die Anordnung als auf § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV gestützt verstanden hat, ergibt sich auch aus dessen Stellungnahme vom 25. Oktober 2019 im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Entziehung der Fahrerlaubnis, in der er diese Vorschrift ebenfalls ausdrücklich zitiert hat. Im angefochtenen Bescheid vom 29. Januar 2020 schließlich hat das Landratsamt ausschließlich und mehrfach die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV als Rechtsgrundlage für die Beibringungsanordnung angegeben. Damit kann von einer hier unschädlichen offenbaren Unrichtigkeit ausgegangen werden, die nicht zur Rechtswidrigkeit der Beibringungsanordnung und des Entziehungsbescheids führt.

e) Dem Antragsteller kommt auch nicht zugute, dass zwischen der Fahrt am 5. Juni 2017 und dem Erlass des Bescheids vom 29. Januar 2020 knapp 32 Monate vergangen sind und er nach dieser Fahrt weder im Straßenverkehr noch durch Betäubungsmittelkonsum negativ aufgefallen ist. Daraus ergibt sich weder, dass es geboten wäre, von der Anordnung des Sofortvollzugs abzusehen, noch eine Verwirkung der Entziehung der Fahrerlaubnis als solche.

Es kann dahinstehen, ob eine Verwirkung im Rahmen sicherheitsrechtlicher Befugnisse, die nicht im Ermessen der Behörde stehen, überhaupt in Betracht kommt (vgl. BayVGH, B. v. 30.3.2020 – 11 CS 20.123 – juris Rn. 32; v. 6.4.2020 – 11 CS 20.432 – juris Rn. 11; v. 8.4.2020 – 11 ZB 19.2337 – juris Rn. 19). Voraussetzung für eine Verwirkung wäre jedenfalls, dass neben dem Verstreichen eines längeren Zeitraums weitere Umstände hinzukommen, die ein schutzwürdiges Vertrauen darauf begründen, die Behörde werde von ihrer Befugnis auch künftig keinen Gebrauch mehr machen. Letzteres ist hier nicht der Fall, da das Landratsamt nie den Eindruck erweckt hat, es werde von einer Entziehung der Fahrerlaubnis Abstand nehmen, sondern den ersten Entziehungsbescheid lediglich nach richterlichem Hinweis aufgehoben hat. Nach Bekanntwerden des im Strafverfahren ergangenen Urteils des Amtsgerichts Würzburg vom 4. April 2019 hat es das Verfahren zeitnah fortgeführt. Die danach bis zum Bescheiderlass verstrichene Zeit ergibt sich aus der Aufforderung des Antragstellers zur Beibringung des Gutachtens mit entsprechender Fristsetzung und der gebotenen Anhörung vor der Entziehung der Fahrerlaubnis.

Die Anordnung des Sofortvollzugs erscheint ebenfalls gerechtfertigt und zum Schutz der Allgemeinheit geboten, da der Antragsteller die bestehenden Zweifel an seiner Fahreignung nicht durch Beibringung des zu Recht angeordneten medizinisch-psychologischen Gutachtens ausgeräumt hat und deshalb von seiner Ungeeignetheit auszugehen ist. Die Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahrungeeignetheit und die Anordnung des Sofortvollzugs – auch hinsichtlich der Verpflichtung zur Abgabe des Führerscheins gemäß § 47

Abs. 1 FeV – dienen dem Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit anderer Verkehrsteilnehmer. Angesichts des hohen Rangs dieser Schutzgüter und der Gefahr, die von Fahrzeugführern ausgeht, die unter der Wirkung von Cannabis am Straßenverkehr teilnehmen, können die vom Bevollmächtigten des Antragstellers genannten Umstände nicht dazu führen, den Antragsteller bis zur Entscheidung in der Hauptsache weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen.

Auch die zuletzt durch Urinscreenings belegte Abstinenz ist kein Nachweis dafür, dass der Antragsteller über das erforderliche Trennungsvermögen bzw. die erforderliche Trennungsbereitschaft zwischen Cannabiskonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr verfügt. Hierfür bedürfte es einer gutachterlich nachgewiesenen positiven Prognose im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, die unter anderem eine widerspruchsfreie und glaubwürdige Einlassung und bei Aufrechterhaltung der Abstinenz eine nicht nur kurzfristig und zweckorientiert aufgrund der Führerscheinsproblematik aufgenommene, sondern auf Dauer angelegte Verhaltensänderung voraussetzt.

3. Schließlich fällt die Interessenabwägung, unabhängig von der nach summarischer Prüfung anzunehmenden Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheids, auch deshalb zu Lasten des Antragstellers aus, weil sich aus dem von ihm vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachten vom 21. November 2017 nachvollziehbar ergibt, dass zumindest zum damaligen Zeitpunkt zu erwarten war, er werde auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Cannabis oder dessen Nachwirkungen führen. Auch wenn dieses Gutachten bei Erlass des Bescheids nicht mehr aktuell war und das Landratsamt dem Antragsteller deshalb zu Recht nochmals die Möglichkeit eingeräumt hat, ein neues Gutachten beizubringen, ist das Gutachten vom 21. November 2017 gleichwohl nicht völlig unbeachtlich.

Es ist auch zulässig, dem Antragsteller dieses Gutachten vorzuhalten. Hat der Kraftfahrer das von ihm geforderte Gutachten vorgelegt, schafft dessen Ergebnis eine neue Tatsache, die selbständige Bedeutung hat. Ein Verbot, diese Tatsache für die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung zu verwerten, lässt sich aus der Fahrerlaubnis-Verordnung oder sonstigem innerstaatlichen Recht nicht ableiten. Einem Verwertungsverbot steht auch das Interesse der Allgemeinheit entgegen, vor Kraftfahrern geschützt zu werden, die sich aufgrund festgestellter Tatsachen als ungeeignet erwiesen haben. [...]

58. *) Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 4 StVG ist die nach Landesrecht zuständige Behörde bei den Maßnahmen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden. Eine Auslegung wegen des Gebots materieller Gerechtigkeit im Einzelfall dahingehend, dass fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen unzulässig sind, wenn die im Straf- oder

Bußgeldverfahren zu Lasten des Betroffenen ergangene Entscheidung inhaltlich evident unrichtig ist, ist grundsätzlich nicht anzunehmen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 9. Juni 2020 – 16 B 1223/19 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg. Die nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung der erstinstanzlichen Entscheidung führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Die Annahme des Verwaltungsgerichts, die auf § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG gestützte Entziehungsverfügung des Antragsgegners vom 13. Juni 2019 erweise sich nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen und nur möglichen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig, wird durch das Beschwerdevorbringen nicht durchgreifend in Frage gestellt.

Der Einwand des Antragstellers, die zeitlich letzte in der Anlage zur Entziehungsverfügung aufgeführte, zum Erreichen von acht Punkten führende Ordnungswidrigkeit habe nicht er, sondern sein Sohn begangen, führt nicht zum Erfolg der Beschwerde. Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 4 StVG ist die nach Landesrecht zuständige Behörde bei den Maßnahmen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden. Der die Ordnungswidrigkeit, die nach dem Beschwerdevorbringen der Sohn des Antragstellers begangen haben soll, ahndende Bußgeldbescheid ist seit 16. April 2019 rechtskräftig. Daran war der Antragsgegner bei der Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers gebunden.

Die Bindung entfällt auch nicht ausnahmsweise. Dass § 4 Abs. 5 Satz 4 StVG wegen des Gebots materieller Gerechtigkeit im Einzelfall dahingehend auszulegen ist, dass fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen unzulässig sind, wenn die im Straf- oder Bußgeldverfahren zu Lasten des Betroffenen ergangene Entscheidung inhaltlich evident unrichtig ist, ist bei summarischer Prüfung grundsätzlich nicht anzunehmen (vgl. OVG Berlin-Bbg., Beschluss vom 28. Mai 2015 – OVG 1 S 71.14 –, juris, Rn. 8; bisher offen lassend: OVG NRW, Beschlüsse vom 24. Juni 2013 – 16 B 640/13 –, und vom 28. August 2013 – 16 B 904/13 –, juris, Rn. 8 ff.; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 4. November 2013 – 10 S 1933/13 –, juris, Rn. 7; zu § 2a StVG: OVG NRW, Beschlüsse vom 11. Dezember 2009 – 16 B 1505/09 –, juris, Rn. 4 f., und vom 2. März 2010 – 16 B 1316/09 –, juris, Rn. 5 f.; Hamb. OVG, Beschluss vom 3. Dezember 1999 – 3 Bs 250/99 –, juris, Rn. 6; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 5. Februar 2013 – 10 S 2292/12 –, juris, Rn. 4).

Dies widerspräche dem den Willen des Gesetzgebers entsprechenden klaren, keine Ausnahme zulassenden Wortlaut und dem Sinn und Zweck der Vorschrift, wonach die Fahrerlaubnisbehörde aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung in Verfahren

dieser Art gerade nicht prüfen muss, ob die punktebewehrte Ahndung zu Recht erfolgt ist (zur Gesetzesbegründung: BT-Drucks. 13/6914, S. 69 zu § 4 StVG: „Die Bindung ... gilt auch für die Gerichte, da diese nur über die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden befinden.“ und S. 67 zu § 2a StVG: „Außerdem wird durch Absatz 2 Satz 2 klargestellt, daß die Fahrerlaubnisbehörde bei der Anordnung einer Maßnahme in vollem Umfang an die rechtskräftige Entscheidung über die Ordnungswidrigkeit oder die Straftat gebunden ist und nicht noch einmal prüfen muß, ob der Fahranfänger die Tat tatsächlich begangen hat.“).

Da der Betroffene über hinreichende Rechtsschutzmöglichkeiten im Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitenverfahren verfügt, bestehen keine Bedenken im Hinblick auf die Garantie effektiven Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 GG). Er ist gehalten, sich gegen die straf- bzw. ordnungswidrigkeitenrechtliche Ahndung zur Wehr zu setzen, um (auch) die Berücksichtigung der betreffenden Taten im Verfahren nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zu vermeiden. Ihn belastende rechtskräftige Entscheidungen muss er so lange gegen sich gelten lassen, als sie nicht aufgehoben worden sind oder nicht mehr verwertet werden dürfen. Die Bindung der Fahrerlaubnisbehörde sowie der Verwaltungsgerichte an rechtskräftige Strafurteile bzw. Strafbefehle oder Bußgeldentscheidungen kann nachträglich nur dann entfallen, wenn diese Entscheidungen – anders als vorliegend – im Wege der Wiederaufnahme des Verfahrens oder der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand aufgehoben worden sind (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 24. Januar 2008 – 16 B 1269/07 –, DAR 2008, 540 = juris, Rn. 2 ff., und vom 25. Juli 2017 – 16 B 432/17 –, juris, Rn. 4 ff.).

Gemessen daran ist das Vorbringen des Antragstellers, sein Sohn habe die zu dem Stand von acht Punkten führende Ordnungswidrigkeit begangen, unbeachtlich. Es wäre dem Antragsteller möglich und zumutbar gewesen, diesen Einwand im Bußgeldverfahren geltend zu machen. Wie sich aus dem Beschluss des Landgerichts Gießen vom 6. November 2019 ergibt, meldeten sich der Antragsteller und sein Sohn jedoch erst nach Ablauf der Einspruchsfrist bei der Bußgeldbehörde. Der Antrag des Antragstellers auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach Versäumung der Einspruchsfrist hatte deshalb keinen Erfolg.

Die (außerhalb der Beschwerdebegründungsfrist vorgetragenen) beruflichen Auswirkungen der Fahrerlaubnisentziehung stellen keine Umstände dar, die im Rahmen der Interessenabwägung dazu führen, dass dem privaten Aussetzungsinteresse des Antragstellers entgegen der gesetzlichen Wertung in § 4 Abs. 9 StVG Vorrang vor dem öffentlichen Vollzugsinteresse einzuräumen wäre.

59. 1. Im Sinne des Fahrerlaubnisrechts liegt ein Cannabiskonsum und nicht etwa eine Arzneimittelaufnahme vor, wenn der Fahrerlaubnisinhaber

das ihm ärztlich verordnete Cannabis (auch nur teilweise) durch illegalen Eigenanbau beschafft.

2. Eine analoge Anwendung des § 250 StPO im fahrerlaubnisrechtlichen Verwaltungsprozess kommt nicht in Betracht.

Verwaltungsgericht Aachen,
Beschluss vom 18. August 2020 – 3 L 445/20 –

A u s d e n G r ü n d e n :

Der sinngemäße Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 23. Juni 2020 hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen und hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung anzuordnen, bleibt ohne Erfolg. [...]

Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV ist die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen insbesondere dann gegeben, wenn Erkrankungen und Mängel nach der Anlage 4 der FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist in der Regel (vgl. Nr. 3 Satz 1 der Vorbemerkungen) derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet anzusehen, der regelmäßig Cannabis konsumiert. Eine regelmäßige Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 liegt vor, wenn täglich oder nahezu täglich Cannabis konsumiert wird (vgl. Bundesverwaltungsgericht <BVerwG>, Beschluss vom 26. Februar 2009 – 3 C 1.08 –, BVerwGE 133, 186 = juris Rn. 14; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen <OVG NRW>, Beschluss vom 26. März 2012 – 16 B 304/12 –, juris Rn. 6).

In der Person des Antragstellers ist ein derartiges Konsumverhalten unstrittig gegeben.

Ohne Erfolg bleibt der sinngemäß erhobene Einwand, die vorgenannten Vorschriften über die Fahrungeeignetheit seien nicht anwendbar, weil beim Antragsteller eine Dauerbehandlung mit dem Arzneimittel Medizinal-Cannabis (Nr. 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV) vorliege. So ist nach Aktenlage die Annahme gerechtfertigt, dass der Antragsteller neben dem ärztlichen verordneten (legalen) Cannabis über einen längeren Zeitraum regelmäßig zusätzlich (illegales) Cannabis aus eigenem Anbau konsumiert hat.

Am 12. Dezember 2019 entdeckten die Beamten der Kreispolizeibehörde H. bei der Vollstreckung eines Durchsuchungsbeschlusses eine kleinere Cannabisplantage unter der Anschrift des Antragstellers. Im Rahmen einer Beschuldigtenvernehmung wegen des Vorwurfs des illegalen Anbaus von Betäubungsmitteln (§ 29 Abs. 1 Nr. 1 BtMG) gab der Antragsteller an: Die Pflanzen seien seine Medizin. Er habe Atteste, in denen ihm Cannabis als Schmerzmittel verschrieben werde. Er leide an einem abgebrochenen Wirbelkörper im Nackenbereich und an porösen Knochen sowie an Bandscheibenvorfällen. Ohne den Konsum von Cannabis würde er seit fünf Jahren im Rollstuhl sitzen. Er bekomme „Cannabis Flos Bedrocan 4,8 Gramm“ verschrieben, wie ärztliche Atteste vom 25. November 2019 und vom 7. Oktober 2019 zeigten. Dies sei aber

zu wenig. Er brauche etwa „50 Gramm im Monat“. Der Anbau von Cannabispflanzen erfolge zum Eigenbedarf als Medikament.

Zu Recht hat der Antragsgegner diesen von der Polizei mitgeteilten Sachverhalt als fahreignungsausschließenden Cannabiskonsum nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV gewertet. Eine Dauerbehandlung mit Arzneimitteln (Nr. 9.6.2 der Anlage 4 zur FeV) liegt nicht vor. Der Antragsteller hat nach eigenem Bekunden über einen längeren Zeitraum hinweg nicht ausschließlich Medizinal-Cannabis nach ärztlicher Anweisung, sondern darüber hinaus illegales Cannabis konsumiert. Wer aber außerhalb einer medizinisch-indizierten Medikation Cannabis konsumiert, entspricht typischerweise dem Regelfall, für den der Verordnungsgeber nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV eine bindende Bewertung über die (fehlende) Fahreignung getroffen hat, vgl. dazu Satz 1 der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV. Eine Abweichung ist in diesem Fall nicht gerechtfertigt, vgl. dazu Satz 2 der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV (vgl. Verwaltungsgericht Aachen, Beschluss vom 14. Dezember 2018 – 3 L 1028/18 –, juris Rn. 24 und Beschluss vom 19. Oktober 2017 – 3 L 1246/17 –, juris Rn. 37).

Eine für die Fahreignung des Antragstellers günstigere Beurteilung ergibt sich nicht aus den Eingaben, die er nach der Entdeckung seiner Cannabisplantage am 12. Dezember 2019 gemacht hat.

Der „Widerruf“ mit Schreiben vom 25. Dezember 2019 an die Kreispolizeibehörde H., wonach er „sämtliche Aussagen und Unterschriften, die am 12.12.19 <Tag der Beschuldigtenvernehmung> unter Druck“ gemacht worden seien, widerrufe, geht jedenfalls im fahrerlaubnisrechtlichen Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ins Leere.

Zunächst fehlt schon jedweder Anhalt, dass der vernehmende Polizeibeamte, KHK L., bei der Beschuldigtenvernehmung am Vorfalldag einen unzulässigen Druck auf den Antragsteller ausgeübt haben könnte. Insbesondere ist der Antragsteller ausweislich des Protokolls über die Beschuldigtenvernehmung vom 12. Dezember 2019 um 12:26 Uhr ordnungsgemäß über seine Rechte als Beschuldigter belehrt worden. Seine pauschale Distanzierung von den Angaben in der Beschuldigtenvernehmung durch das „Widerrufsschreiben“ vom 25. Dezember 2019 vermittelt den Eindruck, dass er es bereue, gegenüber dem Polizeibeamten den Sachverhalt offenbart zu haben.

Ferner kann aus dem vom Antragsteller erklärten „Widerruf“ nicht etwa ein Beweisverwertungsverbot abgeleitet werden mit der Folge, dass die polizeiliche Beschuldigtenvernehmung vom 12. Dezember 2019 als mittelbares Beweismittel unberücksichtigt bleiben müsste.

Die strengen strafprozessualen Regeln über die Unmittelbarkeit der Beweisaufnahme (vgl. u.a. §§ 250 Satz 2, 254 der Strafprozessordnung – StPO –) sind auf den Prozess vor den Verwaltungsgerichten nicht übertragbar. Insbesondere lässt der für den Verwaltungsprozess in § 96 Abs. 1 VwGO normierte Grundsatz der (lediglich formellen) Unmittelbarkeit der Beweiserhebung

es regelmäßig zu, dass das Verwaltungsgericht – wie hier – seine Beweiswürdigung auf den Inhalt der beigezogenen Akten und damit auf ein mittelbares Beweismittel stützt (vgl. zum Unterschied zwischen formeller und materieller Unmittelbarkeit ausführlich: OVG NRW, Urteil vom 23. Juli 2009 – 1 A 2084/07 –, juris Rn. 54 ff. <58>; für die mit § 96 Abs. 1 Satz 1 VwGO identische Regelung des § 81 Abs. 1 Satz 1 FGO: Rüsken, Beweis durch beigezogene Akten, BB 1994, 761 ff. <765 f.>; Böhm, Die Verwertung mittelbarer Beweismittel im Verwaltungsgerichtsprozess, NVwZ 1996, 427 ff. <431>).

Eine analoge Anwendung des § 250 StPO im fahrerlaubnisrechtlichen Verwaltungsprozess kommt nicht in Betracht. Diese zentrale Norm der Strafprozessordnung verbietet für den Fall, dass der Beweis einer Tatsache auf der Wahrnehmung einer Person beruht, die Vernehmung dieser Person in der Hauptverhandlung durch die Verlesung des über eine frühere Vernehmung aufgenommenen Protokolls oder einer schriftlichen Erklärung zu ersetzen. Eine analoge Anwendung dieser Vorschrift im Verwaltungsprozess verbietet sich schon deshalb, weil der Gesetzgeber ein solches striktes Verbot erkennbar bereichsspezifisch allein für den Strafprozess aufgestellt, aber im Rahmen der (vielfach geänderten) Verwaltungsgerichtsordnung bis heute darauf verzichtet hat, eine vergleichbare Regelung oder eine Verweisung auf Regelungen der Strafprozessordnung zu schaffen. Der letztgenannte Umstand fällt deshalb besonders ins Gewicht, weil die Verwaltungsgerichtsordnung, wie insbesondere § 173 Satz 1 VwGO zeigt, durchaus die Regelungstechnik der Verweisung auf eine andere Prozessordnung – die Zivilprozessordnung – kennt, welcher im Übrigen eine Regelung wie die des § 250 StPO ebenfalls fremd ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 23. Juli 2009 – 1 A 2084/07 –, juris Rn. 64).

Das Schreiben des Antragstellers vom 26. Dezember 2019 an das Landgericht Mönchengladbach rechtfertigt ebenso wenig eine günstigere Beurteilung der Fahreignung. Darin erhebt der Antragsteller Einwände gegen die polizeiliche Durchsuchung vom 12. Dezember 2019 und macht geltend, er sei „nach ärztlicher Anweisung auf 1,5 Gramm Bedrocan Flos 26 %“ eingestellt, und zwar „täglich“. Eine entsprechende ärztliche Verschreibung bzw. Anweisung ist dieser Eingabe nicht beigelegt. Unabhängig davon würde die ärztliche Verschreibung im angegebenen Umfang nichts daran ändern, dass Überwiegendes dafür spricht, dass der Antragsteller jedenfalls in der Vergangenheit Cannabis aus illegalem Anbau konsumiert hat und sich daher nicht darauf berufen kann, er habe Medizinal-Cannabis eingenommen.

Ohne Erfolg weist der Antragsteller mit Schreiben vom 29. Mai 2020 darauf hin, dass ihm ausweislich einer - in Kopie beigelegten - ärztlichen Verschreibung vom 20. Dezember 2019 Cannabis Flos Bedrocan verschrieben worden sei, und zwar monatlich 45 Gramm bzw. täglich 1,5 Gramm. Dazu ergänzt er: In der Vergangenheit sei die Quantität und Qualität von ihm genau nach ärztlicher Anweisung erfolgt und sei „bis zu dem Raub am 12.12.19“ <Vorfalldag> mittels Feinwaage exakt eingehalten, danach aufgrund seiner Erfahrung geschätzt worden.

Hier genügt der erneute Hinweis des Gerichts, dass im Sinne des Fahrerlaubnisrechts ein Cannabiskonsum und nicht etwa eine Arzneimittelaufnahme vorliegt, wenn das ärztlich verordnete Cannabis – auch nur teilweise – durch illegalen Eigenanbau beschafft wird.

Zwar enthält illegal angebautes Cannabis denselben Wirkstoff, den das Medizinal-Cannabis aus der Apotheke besitzt. Es unterfällt aber nicht der gesetzlichen Privilegierung betäubungsmittelhaltiger Arzneimittel. Anders als bei der Einnahme des aus der Apotheke bezogenen Medizinal-Cannabis ist bei der Einnahme von illegal angebautem Cannabis keine exakte Kontrolle über die Menge des Konsums und deren Wirkstoffgehalt möglich. Eine gleichbleibende Dosierung kann nicht entsprechend sichergestellt werden. Damit können auch die Auswirkungen des Konsums auf die Fahreignung nicht zuverlässig überprüft werden (vgl. dazu: Verwaltungsgericht Karlsruhe, Urteil vom 30. Juni 2016 – 3 K 3375/15 –, juris Rn. 31).

Des Weiteren steht die Vorschrift des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung nicht entgegen.

Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 des Strafgesetzbuchs (StGB) in Betracht kommt, den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Sinn des in § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG angeordneten Vorrangs der Entscheidung der Strafreichte vor derjenigen der Fahrerlaubnisbehörde ist es, überflüssige und aufwändige Doppelprüfungen zu vermeiden und die Gefahr sich widersprechender Entscheidungen hinsichtlich der Frage der Fahreignung auszuschließen. Der Fahrerlaubnisbehörde fehlt daher in den in Absatz 3 geregelten Fällen bis zum rechtskräftigen Abschluss des Strafverfahrens die Entscheidungsbefugnis. Ob eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne der Vorschrift „in Betracht kommt“, beurteilt sich danach, ob das Strafverfahren eine Straftat zum Gegenstand hat, die von ihrer Art her eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu rechtfertigen vermag, ob es mit anderen Worten in dem Strafverfahren um eine Straftat geht, wie sie § 69 StGB für eine Entziehung der Fahrerlaubnis voraussetzt.

Im vorliegenden Fall kommt für den hier Gegenstand des Strafverfahrens bildenden Sachverhalt eine Entziehung der Fahrerlaubnis nicht in Betracht. Das Strafverfahren gegen den Antragsteller wegen eines Verstoßes gegen § 29 Abs. 1 Nr. 1 BtMG, (illegaler Anbau von Betäubungsmitteln) eingeleitet.

Im Hinblick auf den Verstoß gegen § 29 Abs. 1 Nr. 1 BtMG ist die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB als ausgeschlossen anzusehen. Es handelt sich hierbei zunächst nicht um ein Vergehen, das gemäß § 69 Abs. 2 StGB bereits im Regelfall ohne weitere Gesamtprüfung die Ungeeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen indiziert und damit die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt.

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach Maßgabe von § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB dürfte ebenfalls aus-

scheiden. Die Vorschrift setzt für die Anordnung dieser Maßregel der Besserung und Sicherung (vgl. § 61 Nr. 5 StGB) eine rechtswidrige Tat voraus, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist. Da § 69 StGB den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs bezweckt, erfordert die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlicher Ungeeignetheit bei Taten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs, dass die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, der Täter werde bereit sein, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen. Maßstab ist die Gefährlichkeit des Täters für den öffentlichen Straßenverkehr. Die Ungeeignetheit des Täters kann sich bei Begehung verkehrsunspezifischer Anlasstaten nur dann aus der Tat ergeben, wenn konkrete Umstände der Tatausführung im Zusammenhang mit einer Gesamtwürdigung von Tat und Täterpersönlichkeit Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der Täter bereit ist, zur Erreichung seiner eigenen Ziele die Sicherheit des Verkehrs zu beeinträchtigen (vgl. Bundesgerichtshof <BGH>, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 –, NJW 2005, 1957).

Dafür bestehen hier keinerlei Anhaltspunkte. Vor diesem Hintergrund ist nach Aktenlage nicht davon auszugehen, dass im gegen den Antragsteller noch anhängigen Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu erwarten ist.

Die weitere Interessenabwägung fällt ebenfalls zu Ungunsten des Antragstellers aus.

In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes <GG> ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 –, juris Rn. 9). Besondere Umstände, aufgrund derer vorliegend ausnahmsweise eine abweichende Bewertung veranlasst sein könnte, bestehen nicht. [...]

60. 1. Der einmalige Konsum einer harten Droge, wie z.B. Kokain, reicht aus, um die Fahreignung zu verneinen und die Fahrerlaubnis zu entziehen.

2. Die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung über die Fahrerlaubnisentziehung dienen im Unterschied zum Strafprozess dazu, Gefahren abzuwehren, die für

Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer entstehen, wenn ungeeignete Kraftfahrer weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen.

Verwaltungsgericht Aachen,
Beschluss vom 19. Mai 2020 – 3 L 309/20 –

Aus den Gründen:

1. Der Antrag mit dem sinngemäßen Inhalt, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 2. April 2020 hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen bzw. hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung und des Gebührenbescheids anzuordnen, hat keinen Erfolg. [...]

Die angegriffene Ordnungsverfügung vom 2. April 2020 ist als rechtmäßig anzusehen.

Rechtliche Grundlage für die darin enthaltene Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –). Danach ist einem Kraftfahrzeugführer die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV ist die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen insbesondere dann gegeben, wenn Erkrankungen und Mängel nach der Anlage 4 der FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV ist bei der „Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis)“ die Eignung oder bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht gegeben. Diese Bewertung gilt gemäß Nr. 3 Satz 1 der Vorbemerkungen zur Anlage 4 zur FeV für den Regelfall. Auf die – hier sogar gegebene – Teilnahme am Straßenverkehr oder auf Ausfallerscheinungen im Straßenverkehr kommt es für die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht an. Vielmehr reicht regelmäßig schon der einmalige Konsum einer sog. harten Droge aus, um die Fahreignung zum Verneinen (vgl. Obergerichtspräsident <OVG> NRW, Beschluss vom 22. März 2012 – 16 B 231/12 –, juris Rn. 2 f., m. w. N.).

Gemessen daran hat sich der Antragsteller als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Er hat die (harte) Droge Cocain konsumiert. Im Rahmen eines Polizeieinsatzes am 25. März 2018 wurde dem Antragsteller eine Blutprobe entnommen. Darin wiesen die Gutachter die Droge Cocain in einer Konzentration von 85 µg/L nach, vgl. dazu das wissenschaftliche Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Uniklinik K. vom 30. April 2018.

Der Antragsteller macht mit dem Rechtsschutzvbringen anwaltlich geltend: Zumindest zum Zeitpunkt der Ordnungsverfügung sei bei ihm keine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen mehr gegeben gewesen. Am Tag des Vorfalls, dem 25. März 2018, habe die Polizei seinen Führerschein beschlagnahmt. Das Führerscheindokument sei dann bis zum Hauptverhandlungstermin vor dem Amtsgericht Erkelenz,

also bis zum 10. Oktober 2019 und damit fast 19 Monate eingezogen gewesen. Auch habe er als gerichtliche Auflage im Zeitraum vom 1. November 2019 bis zum 1. Februar 2020 insgesamt drei Drogenscreenings (THC und Cocain) mit einem negativen Testergebnis vorgelegt, was letztendlich zur endgültigen Einstellung des Verfahrens nach § 47 des Jugendgerichtsgesetzes geführt habe. Ferner habe er in den vergangenen 6 Monaten, also ab dem 10. Oktober 2019 beanstandungslos am Straßenverkehr teilgenommen. Der Vorfall liege über zwei Jahre zurück. Damit lägen aber auch die Hauptumstände, welche bei der Prüfung der Ungeeignetheit heranzuziehen seien, sehr weit zurück. Insofern sei eine etwaige Ungeeignetheit in der Vergangenheit jetzt nicht mehr sicher feststellbar. Für derartige Fälle habe das Bundesverfassungsgericht betont, dass mit zunehmender Dauer das Gewicht der Gründe, die eine Beibehaltung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis sprächen, steigen müsse. Das ergebe sich dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 7. Juni 2005 – 2 BVR 401/05 –. Die Landgerichte Münster und Gera seien dem gefolgt. So habe beispielsweise das Landgericht Münster mit Urteil vom 8. August 2005 entschieden, dass aufgrund einer lange zurückliegenden Tat (18 Monate) und einer 14-monatigen vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis keine Ungeeignetheit mehr festzustellen sei.

Diese Einwände greifen nicht durch.

Schon der rechtliche Ausgangspunkt ist nicht richtig gewählt. Die Ausführungen des Antragstellers beziehen sich auf die Frage, welchen Anforderungen ein strafprozessualer Grundrechtseingriff, wie etwa die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, genügen muss, um auch im Einzelfall dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu genügen. Darum geht es vorliegend aber nicht. Die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung, auf die der Antragsgegner seine Ordnungsverfügung über die Fahrerlaubnisentziehung stützt, haben keinen strafrechtlichen bzw. strafprozessualen Charakter. Sie dienen im Unterschied zum Strafprozess dazu, Gefahren abzuwehren, die für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer entstehen, wenn ungeeignete Kraftfahrer weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen. Die zur Entscheidung berufenen Fahrerlaubnisbehörden haben, anders als im Strafprozess, dem nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes gewährleisteten Schutz von Leben und Gesundheit Dritter Rechnung zu tragen.

Der Antragsteller hat seine Fahreignung weder zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung noch zu demjenigen der gerichtlichen Entscheidung wiedererlangt.

So setzt die Wiedererlangung der Kraftfahreignung den durch eine Mehrzahl von aussagekräftigen und unter forensischen Bedingungen gewonnenen Drogenscreenings zu führenden Nachweis voraus, dass der Betroffene über einen hinreichend langen Zeitraum (im Regelfall mindestens ein Jahr) keine harten Drogen mehr konsumiert hat. Zusätzlich bedarf es des Nachweises, dass auf der Grundlage einer tragfähigen Motivation eine hinreichend stabile Verhaltensände-

zung eingetreten ist, die eine günstige Prognose für die Zukunft zulässt. Dieser Nachweis kann grundsätzlich nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung erbracht werden (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 20. März 2014 – 16 B 264/14 –, juris Rn. 12 und vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –, juris Rn. 6 ff.), an der es hier fehlt.

Ist demnach in der Person des Antragstellers der Entziehungstatbestand des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV als erfüllt anzusehen, ist die angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnisbehörde rechtlich zwingend. Ein Ermessen ist der Fahrerlaubnisbehörde nicht eröffnet.

Die weitere Interessenabwägung fällt ebenfalls zu Ungunsten des Antragstellers aus.

In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 –, juris, Rn. 9).

Besondere Umstände, aufgrund derer vorliegend ausnahmsweise eine abweichende Bewertung veranlasst sein könnte, sind weder dargetan noch sonst erkennbar. [...]

61. Die Annahme eines die Fahreignung ausschließenden Kokainkonsums allein aufgrund einer später widerrufenen Selbstbezeichnung, die angeblich nur als Provokation gedacht gewesen sei, ist zulässig, wenn keine gewichtigen Gründe gegen ihre Richtigkeit sprechen. Im Fall einer nur provokativen Äußerung hätte es dem Betroffenen obliegen, den Vortrag unverzüglich zu korrigieren und den Nachweis tatsächlicher Drogenfreiheit zu führen, jedenfalls aber diesen nicht durch Zeitablauf unmöglich zu machen.

Verwaltungsgericht Hamburg,
Beschluss vom 3. Juni 2020 – 15 E 2087/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis. Der Antragsteller verfügte seit 2016 über eine Fahrerlaubnis der Klasse B.

Am Sonnabend, dem 27. April 2019 hielt die Polizei in H. um 0:35 Uhr in Höhe der R. Straße den

Antragsteller in einem von ihm gefahrenen Pkw an. Ausweislich des Polizeiberichts über den Vorgang sei der Antragsteller wegen des Verdachts auf Betäubungsmittelhandel angehalten und hinsichtlich seiner Fahrtauglichkeit überprüft worden. Dabei hätten sich Hinweise auf einen zeitnahen Betäubungsmittelkonsum ergeben. Einen Drogenvortest und eine freiwillige Blutprobenentnahme habe der Antragsteller abgelehnt. Er habe angegeben, er habe in den letzten 4 Wochen so oft Marihuana und Kokain konsumiert, dass er sich sicher sei, dass ein Drogenvortest positiv verlaufen werde. Zuletzt habe er am vergangenen Wochenende Kokain konsumiert. Hierauf sei eine Blutprobenentnahme angeordnet und am Polizeikommissariat 38 durchgeführt worden.

Die Blutprobe wurde hierauf im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums E. auf Drogen untersucht. Unter dem 30. April 2019 teilte das Institut mit, dass die chemisch-toxikologische Untersuchung keinen Hinweis auf Amphetamine, Cannabis, Kokain, Ecstasy und Opiate ergeben habe.

Mit Bescheid vom 10. Mai 2019 entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis: Der Antragsteller sei zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet. Er habe am 27. April 2019 selbst gegenüber der Polizei angegeben, häufig Marihuana und Kokain zu konsumieren. Der letzte Konsum habe am vorangegangenen Wochenende stattgefunden. An dieser Erklärung müsse er sich grundsätzlich festhalten lassen. Bei Kokain handele es sich um eine harte Droge im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes. Schon ein einmaliger Konsum schließe die Fahreignung aus. Die sofortige Vollziehung sei im Hinblick auf den Schutz von Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer angezeigt. Von ungeeigneten Fahrern gehe eine erhöhte Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs aus. Bei Abwägung der Interessen der Allgemeinheit am Schutz von Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer und dem Interesse des Antragstellers, seine Fahrerlaubnis bis zum rechtskräftigen Abschluss des Entziehungsverfahrens weiterhin zu nutzen, sei dem Interesse der Allgemeinheit der Vorrang zu geben.

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 16. Mai 2019 legte der Antragsteller Widerspruch ein [...]: Er habe aus Empörung über die Behandlung durch die Polizei bewusst wahrheitswidrig einen Drogenkonsum angegeben. Ausweislich des Drogenscreenings des Instituts für Rechtsmedizin sei diese Angabe objektiv falsch gewesen. Den Konsum von Kokain könne man mehrere Tage im Blut nachweisen. Er habe damals gewusst, dass ein Drogentest seine Drogenfreiheit beweisen werde. Hintergrund für die falsche Behauptung sei gewesen, dass die Polizei ihm im Rahmen der Kontrolle am 27. April 2019 Handschellen angelegt, ihn mit auf die Wache genommen und dort zu eingehenden Untersuchungen gedrängt habe. Zwischenzeitlich sei er in eine Zelle gesperrt worden. In einen Alkoholtest, der negativ ausgefallen sei, habe er nur eingewilligt, weil die Beamten behauptet hätten, sein Aufenthalt auf der Wache dauere ansonsten viel länger. Außerdem seien

all seine Kleidungsstücke durchsucht worden, zu diesem Zweck habe er sich nackt ausziehen müssen. Für die Blutentnahme zum Zwecke des Drogentests habe er einen richterlichen Beschluss verlangt. Seine Einwilligung habe er schließlich nur erklärt, weil die Beamten auf die Dauer der Einholung eines solchen Beschlusses verwiesen hätten. Aufgrund dieser erniedrigenden und ungerechten Behandlung hätten sich Wut und Empörung in ihm aufgestaut, die sich in der wahrheitswidrigen Äußerung, der Drogentest werde sicher positiv ausfallen, denn er konsumiere regelmäßig Kokain und Marihuana, Bahn gebrochen hätten. Dass diese Äußerung in einem Verwaltungsverfahren gegen ihn verwendet werden könnte, habe er nicht erwartet. Er sei darüber auch zu keinem Zeitpunkt belehrt worden.

Mit Widerspruchsbescheid vom 16. Dezember 2019 [...] wies die Antragsgegnerin den Widerspruch zurück. [...] Der Antragsteller hat am 17. Januar 2020 Klage gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis erhoben [...].

Aus den Gründen:

II. Der zulässige Antrag führt in der Sache nicht zum Erfolg.

1. Die Antragsgegnerin hat die sofortige Vollziehung der gegenüber dem Antragsteller ausgesprochenen Entziehung der Fahrerlaubnis in einer den formalen Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügenden Weise begründet. Insbesondere war angesichts der Tatsache, dass durch einen ungeeigneten Kraftfahrer hochrangige Schutzgüter, nämlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, in nicht hinnehmbarer Weise gefährdet werden, ein stärkeres Eingehen auf konkrete Umstände des Einzelfalls nicht geboten (vgl. OVG Hamburg, Beschluss vom 15.12.2005, 3 Bs 214/05, juris Rn. 2 ff.).

2. Des Weiteren ergibt die Abwägung des Interesses des Antragstellers, vorläufig weiter ein Kraftfahrzeug führen zu dürfen, mit dem widerstreitenden öffentlichen Interesse, seine Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr sofort zu unterbinden, dass dem öffentlichen Interesse hier der Vorrang einzuräumen ist. Denn nach dem bisherigen Sach- und Streitstand dürfte der Antragsteller in der Hauptsache voraussichtlich keinen Erfolg haben, weil sich der angefochtene Bescheid vermutlich als rechtmäßig erweisen wird (unten a.). Darüber hinaus besteht ein besonderes, nicht durch Interessen des Antragstellers aufgewogenes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung (dazu unter b.).

a. Nach der hier gebotenen summarischen Prüfung stellt sich der angefochtene Bescheid im Ergebnis als rechtmäßig dar. [...]

Der Antragsteller hat sich aller Voraussicht nach gemäß Vorbemerkung Ziffer 3 in Verbindung mit Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen und die Eignung noch nicht wiedererlangt. Danach ist zum Führen von Kraftfahrzeugen regelmäßig nicht geeignet, wer Betäubungsmittel im Sinne des BtMG einnimmt.

aa. Nach der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung der Sach-

und Rechtslage ist davon auszugehen, dass der Antragsteller Betäubungsmittel im Sinne des BtMG, hier Kokain (medizinisch: Cocain) eingenommen hat. Bei Kokain handelt es sich gemäß Anlage III in Verbindung mit § 1 Abs. 1 BtMG um ein Betäubungsmittel im Sinne des BtMG. Der ebenfalls vom Antragsteller eingeräumte Konsum von Marihuana ist für den Ausgang des Verfahrens unerheblich und bedarf deshalb keiner weiteren Betrachtung.

Der die Fahreignung ausschließende Kokainkonsum steht bereits aufgrund der Einlassung des Antragstellers gegenüber der Polizei am frühen Morgen des 27. Mai 2019 hinreichend fest. Der Antragsteller hatte anlässlich einer Polizeikontrolle als Führer eines Kraftfahrzeugs gegenüber den Beamten eingeräumt, er habe in den letzten 4 Wochen so oft Marihuana und Kokain konsumiert, dass er sich sicher sei, dass ein Drogenvortest positiv verlaufen werde. Zuletzt habe er am vergangenen Wochenende Kokain konsumiert.

Es gibt keinen Rechtsgrundsatz, wonach der die Fahreignung ausschließende Konsum einer harten Droge eines chemisch-toxikologischen Nachweises bedürfte. Vielmehr hat die Antragsgegnerin nach § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 HmbVwVfG und § 2 Abs. 7 StVG den Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln. Sie bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen und ist an das Vorbringen und an die Beweisangebote der Beteiligten nicht gebunden. Beweismittel holt sie gemäß § 26 Abs. 1 HmbVwVfG nach pflichtgemäßem Ermessen ein. Gemäß § 26 Abs. 2 Satz 1 und 2 HmbVwVfG sollen die Beteiligten bei der Ermittlung des Sachverhalts mitwirken, insbesondere ihnen bekannte Tatsachen und Beweismittel angeben. Räumt ein Fahrerlaubnisinhaber selbst den Konsum von Drogen ein, ist diese Erklärung damit grundsätzlich zu berücksichtigen und bedarf keines weiteren wissenschaftlichen Nachweises, wenn nicht gewichtige Gründe gegen ihre Richtigkeit sprechen (vgl. entsprechend OVG Hamburg, Beschluss vom 15.11.2017, 4 Bs 180/17, juris Rn. 15; speziell für Kokainkonsum vgl. VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 17.05.2018, 7 L 502/18, juris Rn. 8; VG München, Beschluss vom 20.02.2018, M 6 S 17.4335, juris Rn. 30; BayVG, Beschluss vom 28.06.2010, 11 CS 10.508, juris Rn. 49 ff.; so auch die beschließende Kammer, zuletzt VG Hamburg, Beschlüsse vom 30.04.2020, 15 E 899/20, vom 21.04.2020, 15 E 4707/20, und vom 02.07.2019, 15 E 2855/19, n.v.).

Dass der Antragsteller vor seiner Aussage zum eigenen Konsumverhalten nicht über sein Aussageverweigerungsrecht nach der für die Strafverfolgung geltenden Vorschriften der §§ 136 Abs. 1, 163 Abs. 1 StPO belehrt wurde, steht einer Verwertung seiner Aussage im Verfahren der Fahrerlaubnisentziehung nicht entgegen (so auch BayVG, Beschlüsse vom 09.05.2012, 11 ZB 12.614, juris Rn. 3, und vom 17.06.2009, 11 CS 09.833, juris Rn. 11; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 02.09.2013, 16 B 976/13, juris Rn. 2 ff.). Im Unterschied zum Strafprozess hat die Fahrerlaubnisbehörde in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren maßgeblich

weitere Rechtsgüter – insbesondere die Belange Drittbetroffener sowie das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern – zu berücksichtigen. Mit dem Recht der Allgemeinheit auf vorbeugende Maßnahmen zur Abwehr von Risiken für die Verkehrssicherheit wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden in jedem Fall an der Berücksichtigung strafprozessual fehlerhaft gewonnener Erkenntnisse gehindert wären. Es besteht kein allgemeiner, von einer gesetzlichen Normierung unabhängiger Rechtsgrundsatz, dem zufolge Äußerungen eines Betroffenen in einem behördlichen oder gerichtlichen Verfahren nur verwertet werden dürfen, wenn er zuvor auf sein Schweigerecht hingewiesen wurde. Im Fahrerlaubnisrecht gibt es keine Vorschriften, nach denen der Betroffene darüber unterrichtet werden muss, dass er keine (ihm nachteiligen) Angaben zu machen braucht. Im Gegenteil besteht im Fahrerlaubnisrecht für den Inhaber einer Fahrerlaubnis die Obliegenheit, an der Aufklärung auch solcher Umstände mitzuwirken, die sich für den Fortbestand seiner Fahrerlaubnis nachteilig auswirken können (vgl. insbesondere § 11 Abs. 6 FeV). Ein Beweisverwertungsverbot ist als Ausnahme nur nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen nach Abwägung der widerstreitenden Interessen im Einzelfall anzuerkennen, insbesondere bei willkürlicher Annahme von Gefahr im Verzug oder dem Vorliegen eines besonders schweren Verfahrensfehlers (vgl. BayVGH, Beschluss vom 09.05.2012, 11 ZB 12.614, juris Rn. 3). An beiden Voraussetzungen fehlt es im hier zu entscheidenden Fall.

Derzeit sprechen keine gewichtigen Gründe dafür, dass die anlassgebende Äußerung des Antragstellers gegenüber der Polizei im Kern unwahr gewesen sein könnte.

Allein aus der unstreitig getätigten Äußerung des Antragstellers selbst ergeben sich keine Zweifel an ihrem Wahrheitsgehalt. Unmögliche Tatsachen hat der Antragsteller nicht behauptet. In H. ist Kokain keine seltene Droge. Vielmehr berichteten die Medien auch 2019, dass die Stadt von Kokain praktisch überschwemmt werde (Die Zeit, 27.06.2019 <https://www.zeit.de/hamburg/2019-06/elbvertiefung-27-06-2019>). Zwar sind Zweifel auch dann angebracht, wenn eine Aussage als ironisch, sarkastisch oder provokativ-überzeichnend erkennbar ist, zum Beispiel die Behauptung, „jeden Tag gewaltige Mengen Kokain zu sich zu nehmen“. Die vom Antragsteller getätigte Äußerung hingegen ist vergleichsweise detailliert und sachbezogen. Anlass, an ihrem Wahrheitsgehalt zu zweifeln, gibt es nicht. Die behauptete Tatsache, in den letzten vier Wochen so oft Marihuana und Kokain konsumiert zu haben, dass ein Drogenvortest sicherlich positiv ausfallen werde, konnte durchaus der Wahrheit entsprechen. Auch die Angabe, zuletzt am vergangenen Wochenende Kokain konsumiert zu haben, musste nicht als zweifelhaft erscheinen. Es dürfte eine Reihe Konsumenten geben, die im Wesentlichen an den Wochenenden beim Feiern mit Freunden und dem Besuch von Bars und Clubs Kokain zu sich nehmen. Da der

Antragsteller an einem Sonnabend kurz nach Mitternacht von der Polizei aufgegriffen wurde, hätte ein nächster Kokainkonsum noch in derselben Nacht oder am Abend von Sonnabend auf Sonntag diesem Konsummuster entsprochen. Dass die Blutanalyse für die Tage vor der Festnahme des Antragstellers (maximal Dienstag bis Freitag) Drogenfreiheit belegt, steht diesem Konsummuster deshalb nicht entgegen.

Allerdings können sich auch auf den ersten Blick als wahr erscheinende Aussagen nach Kenntnis der jeweiligen genauen Umstände und Motive im Nachhinein nachvollziehbar als falsch darstellen. Auch das ist hier aber nicht der Fall.

Ausscheiden muss hier das bei Fahrerlaubnisentziehungen häufig genannte Motiv, sich durch eine falsche Aussage zu entlasten (vgl. z.B. VG Hamburg, Beschluss vom 02.08.2018, 15 E 707/18, juris Rn. 31). Denn dazu war die Aussage des Antragstellers unter keinem Gesichtspunkt geeignet.

Auch nimmt das Gericht aufgrund der hier im Eilverfahren gebotenen Prüfung nicht an, dass die anlassgebende Aussage allein eine ungeschickte Reaktion auf eine demütigende, den Antragsteller provozierende Situation war. Zwar erscheint es als möglich, dass ein Betroffener, der sich durch die hier beklagten Ermittlungsmaßnahmen der Polizei erniedrigt und gequält fühlt und deshalb stark gereizt ist, Äußerungen tätigt, die jedes Wahrheitsgehaltes entbehren, um die Polizei damit zu provozieren und seine Wut heraus zu lassen. Dies mag auch gerade dann der Fall sein, wenn sich ein Betroffener sicher ist, dass sich die Wahrheitswidrigkeit der Aussage aufgrund einer veranlassten Laboruntersuchung alsbald ergeben wird, sodass ihm das Gesagte nicht mehr schaden kann.

Hier erscheint die maßgebliche Äußerung im Hinblick auf einen bevorstehenden Drogenvortest jedoch nicht in erster Linie provokativ, sondern durchaus noch sachbezogen. Der Hinweis, dass ein solcher Vortest aufgrund erheblichen Drogenkonsums ohnehin positiv ausfallen werde (und deshalb überflüssig ist), stellt eine nachvollziehbare Begründung dafür dar, den (wohl auf einer Urinuntersuchung basierenden) Vortest zu verweigern. Auch erscheint die Angabe, zuletzt am letzten Wochenende Kokain konsumiert zu haben, in dem vom Antragsteller geschilderten Situationsbezug eher als sachdienlich denn als provokativ.

Da somit weder die getätigte Aussage selbst noch ihr Situationsbezug überzeugende Anhaltspunkte für die behauptete Wahrheitswidrigkeit geben, kann diese nur auf objektive Tatsachen oder andere entsprechend geeignete Beweismittel gestützt werden. Das ist hier aber nicht erfolgt und voraussichtlich auch nicht mehr möglich.

Objektiv kann die Behauptung des Antragstellers, seine damalige Aussage bei der Polizei entspreche nicht der Wahrheit, nicht mehr verifiziert werden. Die im Institut für Rechtsmedizin erfolgte Blutuntersuchung ist nicht geeignet, einen Kokainkonsum auszuschließen, der rund eine Woche oder länger vor der Blutentnahme stattgefunden hat. Aktives Kokain ist im Blut nur wenige Stunden feststellbar, auch sein Abbau-

produkt Benzoylcegonin ist nicht sechs oder sieben Tage lang im Blutserum nachweisbar (vgl. m.w.N. BayVGH, Beschluss vom 07.07.2017, 11 CS 17.1254, juris Rn. 13, maximal vier Tage). Eine etwaige längerfristige Drogenfreiheit des Antragstellers vor dem streitbefangenen Vorfall hätte nur durch eine Haaranalyse hinreichend zuverlässig festgestellt werden können. Mit einer solchen kann der Konsum von Drogen je nach Haarlänge für einen zurückliegenden Zeitraum von bis zu 6 Monaten nachgewiesen oder auch – bis auf einmaligen, seltenen Konsum – ausgeschlossen werden. Während in anderen Verfahren die Antragsteller oftmals bereits selbst durch Privatgutachten einen entsprechenden Nachweis beibringen (z. B. VG Hamburg, Beschlüsse vom 30.04.2020, 15 E 2087/20, und vom 21.04.2020, 15 E 4707/20), hat der Antragsteller dieses Verfahrens durch sein eigenes Verhalten einen solchen Nachweis über die behauptete Drogenfreiheit sogar unmöglich gemacht. Erst im Oktober 2019 hat er erstmals geltend gemacht, am 27. April 2019 nicht die Wahrheit gesagt und tatsächlich zuvor keine harten Drogen konsumiert zu haben. Zu diesem Zeitpunkt war es nicht mehr möglich, sein Konsumverhalten vor dem 27. April 2019 durch eine Haaranalyse zu überprüfen. Auch die Antragsgegnerin konnte deshalb im Widerspruchsverfahren eine solche Maßnahme zur Vermeidung einer sofortigen Fahrerlaubnisentziehung nicht mehr anordnen.

Dies Verhalten muss dem Antragsteller hier zum Nachteil gereichen. Bereits ab Kenntnis des Entziehungsbescdeids vom 10. Mai 2019 wusste der Antragsteller darum, dass ihm seine Fahrerlaubnis allein aufgrund seines Eingeständnisses bei der Polizei, Kokain zu konsumieren, entzogen worden war. Für den Fall, dass diese Äußerung in der damaligen Situation wider besseres Wissen getätigt wurde, hatte der Antragsteller jetzt allen Anlass, sein Vorbringen unverzüglich zu korrigieren (vgl. entsprechendes VG Hamburg, Beschluss vom 02.07.2019, 15 E 2855/19, n.v.). Seinen fristgemäßen Widerspruch hat er bereits mit anwaltlicher Hilfe eingelegt. Zu diesem Zeitpunkt wäre es ihm ohne weiteres möglich gewesen, auch als juristischer Laie mit Migrationshintergrund den angeblich richtigen Sachverhalt verständlich geltend zu machen. Zudem hätte er nach anwaltlicher Beratung eine etwaige Drogenfreiheit damals ohne weiteres durch ein selbst veranlassetes Drogenscreening der Haare nachweisen können. Dass dies nicht geschehen ist, weckt berechtigte Zweifel an der Richtigkeit seiner Bekundung, entgegen seiner ersten Aussage bei der Polizei doch keine harten Drogen zu nehmen. Vor diesem Hintergrund liegt es vielmehr nahe, dies als nachgeschobenes Schutzbehauptung zu werten, die nicht ohne Grund erst dann in das Verfahren eingeführt wurde, als sie wegen Zeitablaufs nicht mehr verifiziert werden konnte. Auch ein solcher Verlauf bleibt selbstverständlich spekulativ. Die Folgen dieses Umstandes hat jedoch der Antragsteller zu tragen, der die anlassgebende Äußerung getätigt hat.

Rechtlich kommt es für den Regelfall weder auf die Häufigkeit der Einnahme von Kokain noch auf

ihren Bezug zum Führen eines Kraftfahrzeugs an (vgl. Nr. 9.1 und 9.2 der Anlage 4 zur FeV). Der Drogenkonsument muss nicht unter Drogeneinfluss Autofahren sein oder hierbei sogar Fahrfehler begangen haben. Es wird weder der missbräuchliche Konsum, noch eine Abhängigkeit, noch die gelegentliche oder häufige Einnahme vorausgesetzt, sondern lediglich die „Einnahme“. Anders verhält es sich nur beim Konsum von Cannabis, wie Nr. 9.2 der Anlage 4 FeV verdeutlicht (vgl. auch die Rechtsprechung des BVerfG, u.a. Beschluss vom 20.06.2002, 1 BvR 2062/96, juris Rn. 36 ff.). Die Einnahme sogenannter harter Drogen – wie Kokain – schließt nach ständiger Rechtsprechung, an der auch im vorliegenden Fall festgehalten wird, schon nach dem einmaligen Konsum die Fahrereignung aus (vgl. insbesondere OVG Hamburg, Beschluss vom 24.01.2007, 3 Bs 300/06, juris Rn. 9 ff. m.w.N.). Dieser umfassende Ausschluss der Eignung, ein Kraftfahrzeug zu führen, beruht auf der besonderen Gefährlichkeit der Substanzen und der fehlenden Möglichkeit, ihre Wirkung zu kontrollieren (vgl. OVG Hamburg, a.a.O.).

bb. Auch ist kein besonderer Ausnahmefall erkennbar, der es gemäß der Vorbemerkung Ziffer 3 der Anlage 4 zur FeV trotz nachgewiesener Drogeneinnahme als nötig erscheinen ließe, vor einer Entziehung der Fahrerlaubnis zunächst weitere gutachterliche Feststellungen zum Drogenkonsum des Antragstellers und zu seiner Fahrereignung einzuholen, insbesondere nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV zu klären, ob aus dem einmalig festgestellten Drogenkonsum zukünftig eine Wiederholungsgefahr folgt.

Ausnahmen von der Regel sind dann anzuerkennen, wenn in der Person des Betäubungsmittelkonsumenten Besonderheiten bestehen, die darauf schließen lassen, dass seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher führen zu können, nicht erheblich herabgesetzt wird. Es obliegt dem Inhaber der Fahrerlaubnis, die besonderen Umstände, die ein Abweichen von der Regelvermutung rechtfertigen sollen, substantiiert darzulegen sowie nachzuweisen. Wenn ihm das nicht möglich ist, bleibt es bei der Regelvermutung, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, weil er tatsächlich Betäubungsmittel konsumiert hat (vgl. OVG Hamburg, Beschluss vom 03.11.2014, 4 Bs 213/14, m.w.N., n.v.).

Da über die genauen Konsumumstände nichts bekannt ist, ist ein hierauf gegründeter Ausnahmefall nicht zu erkennen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass ein Ausnahmefall im Sinne der Vorbemerkung Ziffer 3 der Anlage 4 zur FeV aufgrund inzwischen nachgewiesener Abstinenz anzunehmen ist. Hierfür fehlt es an jeglichem Anhaltspunkt. Belegt ist lediglich eine Drogenfreiheit in einigen Tagen vor Entnahme der Blutprobe am 27. April 2019.

Der Antragsteller ist damit auf das Verfahren einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu verweisen. Diese verlangt eine für ihn günstig verlaufende medizinisch-psychologische Untersuchung, die u.a. den Nachweis aktueller und längerfristiger Drogenfreiheit voraussetzt.

b. Schließlich besteht auch ein besonderes, nicht durch Interessen des Antragstellers aufgewogenes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung der voraussichtlich rechtmäßigen Fahrerlaubnisentziehung.

Der sofortige Schutz anderer Verkehrsteilnehmer überwiegt das Interesse des Antragstellers daran, dass die angefochtene Fahrerlaubnisentziehung erst nach Eintritt der Bestandskraft – also möglicherweise erst in einigen Jahren – vollziehbar wird. Die zuverlässige Abwehr von Gefahren für Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer ist von solch hoher Bedeutung, dass das Interesse des Antragstellers, zumindest bis zum rechtskräftigen Abschluss des Entziehungsverfahrens weiterhin Auto fahren zu können, zurückstehen muss.

62. Die Annahme eines die Fahreignung abschließenden Kokainkonsums allein aufgrund eines Kokainfundes und einer später widerrufenen Selbstbezüchtigung, die nur zum Schutz des eigentlichen Konsumenten gedacht gewesen sei, ist nicht zulässig, wenn gewichtigen Gründe gegen ihre Richtigkeit sprechen, so insbesondere ein substantiierter Vortrag zu den Umständen des Kokainbesitzes, eine eidstattliche Versicherung des tatsächlichen Konsumenten und der Nachweis der Drogenfreiheit des Betroffenen durch eine Haaranalyse.

Verwaltungsgericht Hamburg,
Beschluss vom 30. April 2020 – 15 E 899/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Der Antragsteller verfügte über eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, AM, B, L.

Am Freitag, dem 26. Juli 2019 wurde das Fahrzeug des Antragstellers vor dessen Wohnung polizeilich durchsucht. Im Kofferraum des A. wurde ein Rucksack gefunden, in dem sich drei kleine Papierumschläge befanden. In diesen wurde ein weißes Pulver festgestellt. Der hierzu befragte Antragsteller soll ausweislich der gegen ihn gestellten Strafanzeige nach rechtlicher Belehrung mitgeteilt haben, dass es sich dabei um Kokain handele, das er beim Feiern an den Wochenenden konsumiere. Das Kokain wurde sichergestellt.

Mit Bescheid vom 15. August 2019 entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis: Er habe gegenüber Polizeibeamten den Konsum von Kokain zugegeben. An diesem Erklärungsverhalten müsse er sich festhalten lassen. Bei Kokain handele es sich um eine harte Droge im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes. Schon ein einmaliger Konsum schließe die Fahreignung aus. Die sofortige Vollziehung sei im Hinblick auf den Schutz von Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer angezeigt. Von ungeeigneten Fah-

ren gehe eine erhöhte Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs aus. Bei Abwägung der Interessen der Allgemeinheit am Schutz von Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer und dem Interesse des Antragstellers, seine Fahrerlaubnis bis zum rechtskräftigen Abschluss des Entziehungsverfahrens weiterhin zu nutzen, sei dem Interesse der Allgemeinheit der Vorrang zu geben.

Mit anwaltlichem Schriftsatz vom 6. September 2019 legte der Antragsteller Widerspruch ein und bat, die Anordnung der sofortigen Vollziehung aufzuheben. Zur Begründung machte er später geltend: Aus einem von ihm beauftragten chemisch-toxikologischen Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin vom 27. September 2019 ergebe sich, dass er kein Konsument von Kokain sei. Sofern er ein solches bei der Durchsuchung seines Fahrzeugs am 26. Juli 2019 angegeben habe, sei dies falsch. Das Gutachten erfasse einen Zeitraum, der bereits vor der polizeilichen Maßnahme beginne, und dabei selbstverständlich auch die Wochenenden. Vor diesem Hintergrund sei seine Bekundung, er konsumiere das Kokain beim Feiern am Wochenende, widerlegt. Er habe noch nie in seinem Leben Kokain oder andere illegale Substanzen konsumiert. Die falschen Angaben gegenüber der Polizei hätten auf dem Umstand beruht, dass er sich unsicher gewesen sei, inwieweit der wahre Sachverhalt, der mit einem Konsum seiner Person in keinem Zusammenhang stehe, für Dritte problematisch hätte sein können. An die rechtliche Belehrung erinnere er sich nicht mehr.

Beigefügt war ein vom Antragsteller in Auftrag gegebenes chemisch-toxikologisches Gutachten, gefertigt unter dem 27. September 2019 vom Institut für Rechtsmedizin des UKE. Dieses wies die Entnahme einer Haarprobe des Antragstellers am 13. September 2019 aus, die auf Kokain und dessen Abbauprodukte getestet worden war. Hierbei hatten sich diese Stoffe nicht feststellen lassen. Das Gutachten kam zu dem Schluss, dass die Untersuchung der Haarprobe keine Hinweise auf die Aufnahme von Kokain erbracht habe. Damit hätten sich keine Hinweise auf einen Konsum innerhalb der letzten dreieinhalb Monate vor dem 13. September 2019 ergeben, wobei ein einmaliger oder sehr seltener Konsum nicht ausgeschlossen werden könne. [...]

Mit Widerspruchsbescheid vom 16. Januar 2020 [...] wies die Antragsgegnerin den Widerspruch zurück. [...] Am 20. Februar 2020 hat der Antragsteller Klage erhoben und bei Gericht beantragt, die sofortige Vollziehung des angefochtenen Bescheides aufzuheben: Er sei nie Kokainkonsument gewesen. Dies werde durch das beigebrachte Gutachten sowie ein weiteres rechtsmedizinisches Gutachten vom 3. Februar 2020 belegt. Aus letzterem ergebe sich, dass auch im Zeitraum der letzten drei Monate vor dem 22. Januar 2020 kein Hinweis auf den Konsum von Kokain vorliege. Die Kokainbriefchen hätten einem langjährigen Freund, Herrn C., gehört. Dieser sei Kokainkonsument. Er werde zu dem Vorfall als Zeuge angeboten. Am 24. Juli 2019 sei er mit diesem Freund in seinem

Auto zur Z. Bar gefahren, um dort den Abend zu verbringen. Der Freund habe dabei seine Wertsachen wie Portmonee, Handy, Schlüsselbund sowie diverse Kokainbriefchen im Handschuhfach des Fahrzeugs gelassen und nach dem Barbesuch wieder an sich genommen. Dabei habe er versehentlich drei dieser Kokainbriefchen vergessen. Dies sei ihm, dem Antragsteller, erst aufgefallen, als er zu Hause angekommen sei und in sein Handschuhfach geschaut habe, um dort seine eigenen Sachen herauszunehmen. Er habe die Kokainbriefchen in seinen Rucksack getan, welchen er im Kofferraum des Autos gelassen habe. Beide hätten vereinbart, dass beim nächsten Treffen die Briefchen dem Freund zurückgegeben würden. Bei der Durchsuchung durch die Polizei habe er nicht überblickt, was seine unwahre Äußerung, er konsumiere das aufgefundene Kokain selbst, für ihn bedeuten würde. Er habe lediglich den wahren Besitzer schützen wollen. Die zwei negativen Gutachten belegten, dass er selbst kein Kokain nehme. Der Umstand, dass bei Ergebnissen unterhalb der Nachweisgrenze einmalige oder sehr seltene Konsumhandlungen nicht ausgeschlossen werden könnten, könne ihm nicht zum Nachteil gereichen. Jedenfalls belegten die Gutachten, dass er nicht an den Wochenenden Kokain zu konsumieren pflege. Beigefügt war ein weiteres Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin. Dort war am 22. Januar 2020 eine weitere Haarprobe entnommen worden. Der Befund hinsichtlich Kokain und dessen Abbauprodukte war negativ, wobei wiederum ein einmaliger oder seltener Konsum nicht ausgeschlossen werden konnte.

Auf Anraten des Gerichts teilte der Antragsteller die Adresse des Zeugen C. mit und übersandte dessen eidesstattliche Versicherung vom 14. April 2020. Der Zeuge versicherte darin, am 24. Juli 2019 mit dem Antragsteller verabredet gewesen zu sein. Er habe ihn abgeholt und sie seien in dessen Auto zur Z. Bar gefahren. Wie auch sonst habe er seine Wertsachen, dabei auch diverse Kokainbriefchen, im Handschuhfach des Autos des Antragstellers gelassen. Er selbst sei langjähriger Kokainkonsument. Am Ende des Abends habe er seine Wertsachen wieder an sich genommen und sei vom Antragsteller nach Hause gefahren worden. Damals habe er in der Elbgaustraße gewohnt. Als er seine Sachen aus dem Handschuhfach genommen habe, habe er versehentlich drei Kokainbriefchen dort belassen. Später habe der Antragsteller ihm dieses mitgeteilt. Beide hätten dann vereinbart, dass der Antragsteller ihm die Briefchen beim nächsten Treffen zurückgebe. Ein paar Tage später habe ihm der Antragsteller erzählt, dass sein Auto durchsucht worden sei und dass man das Kokain in seinem Rucksack im Kofferraum gefunden habe. Nachdem der Antragsteller durch medizinische Untersuchungen nicht habe beweisen können, dass er selbst kein Kokain nehme, habe er ihm gesagt, dass er seine Person durchaus offenbaren dürfe. Er wolle nicht der Auslöser dafür sein, dass der Antragsteller seinen Führerschein nicht zurückerhalte. Beide seien gute Freunde. Der Antragsteller, der kein Kokain nehme, sei mit seinem Kokainkonsum nicht einverstanden und wolle, dass er damit aufhöre. [...]

Aus den Gründen:

II. Nach §§ 122 Abs. 1, 88 VwGO ist der Antrag dahingehend auszulegen, dass er auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers (§ 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO) gerichtet ist. Dieser zulässige Antrag hat in der Sache Erfolg. [...]

Es ist nicht überwiegend wahrscheinlich, dass der Antragsteller sich gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Danach ist zum Führen von Kraftfahrzeugen regelmäßig nicht geeignet, wer Betäubungsmittel im Sinne des BtMG einnimmt.

Zwar ist beim Antragsteller Kokain (medizinisch: Cocain) gefunden worden. Bei Kokain handelt es sich gemäß Anlage III in Verbindung mit § 1 Abs. 1 BtMG um ein Betäubungsmittel im Sinne des BtMG. Drei Portionen der Droge befanden sich im Rucksack des Antragstellers in dessen Auto und damit in dessen Besitz. Einen naturwissenschaftlichen Nachweis auch der Einnahme von Kokain durch den Antragsteller gibt es indes nicht. Vielmehr hat das Institut für Rechtsmedizin des UKE auf Veranlassung des Antragstellers durch zwei Haaranalysen festgestellt, dass sich jedenfalls von Juni 2019 bis Mitte September 2019 und von Mitte Oktober 2019 bis Mitte Januar 2020 bei ihm keine Hinweise auf einen Konsum von Kokain ergeben hätten, wobei allerdings ein einmaliger oder sehr seltener Konsum nicht ausgeschlossen werden könne. In den ersten Überprüfungszeitraum fällt die Selbstbezeichnung des Antragstellers, an den Wochenenden Kokain zu konsumieren.

Es gibt allerdings keinen Rechtsgrundsatz, wonach der die Fahreignung ausschließende Konsum einer harten Droge eines chemisch-toxikologischen Nachweises bedarf. Vielmehr hat die Antragsgegnerin nach § 24 Abs. 1 Satz 1 und 2 HmbVwVfG den Sachverhalt von Amts wegen zu ermitteln. Sie bestimmt Art und Umfang der Ermittlungen und ist an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten nicht gebunden. Beweismittel holt sie gemäß § 26 Abs. 1 HmbVwVfG nach pflichtgemäßem Ermessen ein. Gemäß § 26 Abs. 2 Satz 1 und 2 HmbVwVfG sollen die Beteiligten bei der Ermittlung des Sachverhalts mitwirken, insbesondere ihnen bekannte Tatsachen und Beweismittel angeben. Räumt ein Fahrerlaubnisinhaber selbst den Konsum von Drogen ein, ist diese Erklärung damit grundsätzlich zu berücksichtigen und bedarf keines weiteren wissenschaftlichen Nachweises, wenn nicht gewichtige Gründe gegen ihre Richtigkeit sprechen (vgl. entsprechend OVG Hamburg, Beschluss vom 15.11.2017, 4 Bs 180/17, juris Rn. 15; speziell für Kokainkonsum vgl. VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 17.05.2018, 7 L 502/18, juris Rn. 8; VG München, Beschluss vom 20.02.2018, M 6 S 17.4335, juris Rn. 30; BayVGH, Beschluss vom 28.06.2010, 11 CS 10.508, juris Rn. 49 ff.).

Anlässlich seiner polizeilichen Kontrolle am 26. Juli 2019 hatte der Antragsteller eingeräumt, dass es sich bei den drei Portionen Kokain um sein eigenes handele, welches er an den Wochenenden beim Feiern konsumiere. Damit hat er einen tendenziell sogar regelmäßigen Kokainkonsum behauptet. Diese Äußerung hat er später im Widerspruchs- und im gerichtlichen

Verfahren widerrufen und als Schutzbehauptung zu Gunsten eines Freundes dargestellt.

Hier sprechen mehrere gewichtige Gründe dafür, dass die einmalige Selbstbezeichnung des Antragstellers nicht der Wahrheit entsprach, sodass in diesem Eilverfahren seine Behauptung, selbst kein Kokain zu konsumieren, als glaubhaft erscheint. Im Einzelnen gilt dazu Folgendes:

Das Ergebnis des chemisch-toxikologischen Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin vom 27. September 2019 weist zuverlässig nach, dass der Antragsteller zum Zeitpunkt des Auffindens der drei Kokainpäckchen kein regelmäßiger Kokainkonsument gewesen sein kann. Seine Äußerung, an den Wochenenden beim Feiern Kokain zu konsumieren, kann deshalb nicht zutreffen. Auch wenn die Haaranalyse einen einmaligen oder sehr seltenen Konsum nicht auszuschließen vermag, steht sie einem Konsum „an den Wochenenden“ mit Sicherheit entgegen.

Zwar genügt für eine Fahrerlaubnisentziehung bereits der einmalige (experimentelle) Konsum von Kokain (vgl. insbesondere OVG Hamburg, Beschluss vom 24.01.2007, 3 Bs 300/06, juris Rn. 9 ff. m. w. N.). Einen solchen hat der Antragsteller aber gerade nicht eingeräumt, als er auf einen Eigenkonsum an den Wochenenden verwies. Auch der Fund von gleich drei Kokainbriefchen spricht nicht für einen einmaligen Konsum, sondern einen fortgesetzten, wie ihn sein Freund Herr C. später auch eingeräumt hat. Naturwissenschaftlich auszuschließen ist ein einmaliger oder sehr seltener Konsum von Kokain durch eine Haaranalyse allerdings nicht. Dies berechtigt jedoch nicht zum Umkehrschluss, dass dann wohl ein einmaliger Konsum anzunehmen sei. Der Umstand, dass ein einmaliger oder sehr seltener Konsum durch das negative Ergebnis einer Haaranalyse nicht ausgeschlossen werden kann, ist kein Spezifikum dieses Einzelfalles, sondern darin begründet, dass Haaranalysen generell kein genaueres Ergebnis ermöglichen, da hierbei die Droge bzw. ihre Abbauprodukte in der Substanz über mehrere Monate gewachsener Haare gefunden werden müssen. Auch bei behördlich (z.B. im Rahmen der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis) angeordneten Haaranalysen wird diese verbleibende Konsumrestwahrscheinlichkeit toleriert.

Zudem hat es der Antragsteller durch seinen glaubhaft gemachten Vortrag zu den Hintergründen des Vorfalls vermocht, der Annahme eines einmaligen oder sehr seltenen Kokainkonsums wirksam entgegenzutreten.

Schon mit seinem Widerspruch hat der Antragsteller substantiiert, nachvollziehbar und lebensnah (vgl. dazu OVG Hamburg, Beschlüsse vom 15.11.2017, 4 Bs 180/17, juris Rn. 20; vom 14.05.2019, 4 Bs 92/19, juris Rn. 9; vom 16.11.2017, 4 Bs 237/17 n.v.; VG Hamburg, Beschluss vom 02.08.2018, 15 E 707/18, juris Rn. 27) geltend gemacht, auf welche Weise er damals in den Besitz des Kokains gekommen sei, und weshalb hieraus nicht auf Eigenkonsum geschlossen werden dürfe. Detailgenau und in sich widerspruchsfrei stellt der Antragsteller dar, dass die Kokainbriefchen einem guten Freund von ihm gehörten, welcher diese nach einem gemeinsamen Barbesuch im Auto des An-

tragstellers im Handschuhfach liegen gelassen habe. Verlässliche Anhaltspunkte dafür, dass der dargestellte Geschehensablauf nicht richtig sein kann, sind in diesem Eilverfahren nicht ersichtlich. Auch erscheint es nicht als völlig fernliegend, dass der Antragsteller mit einem regelmäßigen Kokainkonsumenten eng befreundet ist, gleichwohl aber selbst das Betäubungsmittel nicht konsumiert.

Nachvollziehbar ist auch die Erklärung, weshalb sich der Antragsteller bei der polizeilichen Durchsichtung seines Fahrzeugs wahrheitswidrig selbst des Kokainkonsums bezichtigt hatte. Lebensnah ist, dass der Antragsteller über den Kokainfund der Polizei in seinem Fahrzeug sehr erschrocken war und spontan nach einer Erklärung für den Fund suchte, die einerseits seinen guten Freund nicht als Kokainkonsumenten verriet und andererseits nicht die Gefahr barg, selbst für einen Drogenhändler gehalten zu werden. Einen Ausweg aus diesem Dilemma bot die Selbstbezeichnung, Kokain zu konsumieren. Die Folgen dieser fremdnützigen Schutzbehauptung für seine Fahrerlaubnis hatte der Antragsteller unter dem Druck der Situation offenbar aber aus dem Blick verloren.

Schließlich ist dem Antragsteller in diesem Eilverfahren zugute zu halten, dass er seinen Vortrag durch eidesstattliche Versicherung des maßgeblichen Zeugen glaubhaft gemacht hat. Der vom Antragsteller benannte tatsächliche Eigentümer und Nutzer des Kokains, Herr C., gab in seiner Erklärung das Geschehen substantiiert aus seiner Perspektive wieder. Dass er sich dabei selbst des verbotenen Kokainkonsums bezichtigt hat, spricht für die Richtigkeit seines Vortrags.

Nicht erkennbar ist, was der Antragsteller aktuell noch vortragen und beibringen sollte, um vor dem geschilderten Hintergrund seine aktuelle Fahreignung positiv nachzuweisen. Eine medizinisch-psychologische Untersuchung ist nicht weiterführend, wenn bereits die Einnahme einer Droge nicht wahrscheinlich ist. Da nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV der hier gegebene widerrechtliche Besitz eines Betäubungsmittels die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens rechtfertigen kann, kann die Antragsgegnerin bei Bedarf verbleibenden Restzweifeln an seiner fortbestehenden Fahreignung dadurch begegnen, dass sie ihm für eine angemessene Zeit auferlegt, seine Drogenfreiheit medizinisch nachzuweisen.

2. Angesichts der dargestellten Erfolgsaussichten ist dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers Vorrang einzuräumen. An einer rechtswidrigen Entziehung der Fahrerlaubnis besteht von vornherein kein öffentliches Vollzugsinteresse. Der bloße Verdacht der möglicherweise fehlenden Fahreignung rechtfertigt ebenfalls nicht die vorläufige Entziehung. Vielmehr kann dieser ggf. durch weitere Drogenscreenings abgeklärt werden.

63. Bei einem Cannabiskonsumenten, der erstmalig gegen das Trennungsgebot verstoßen hat, soll ein Gutachten lediglich klären, ob er auch künftig gegen das Trennungsgebot verstößt, sodass es auf

die Frage einer Cannabisabstinenz nicht zwingend ankommt. Daher muss die Behörde den Abschluss eines Drogenabstinenzprogramms nicht abwarten.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 22. April 2020 – 14 L 338/20 –

Aus den Gründen:

Die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 17. Februar 2020 erweist sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes (§ 80 Abs. 5 VwGO) gebotenen summarischen Prüfung in materieller Hinsicht als offensichtlich rechtmäßig. [...]

Die Verfügung findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV -). [...]

[Der] Antragsgegner ist zu Recht davon ausgegangen, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet ist. Denn zum einen steht fest, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert hat und am 7. Februar 2016 den Konsum von Cannabis und das Führen eines Kraftfahrzeugs im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nicht trennen konnte. Das fehlende Trennungsvermögen ergab sich aus dem festgestellten THC-Wert von 9,1 ng/ml im Blutserum. [...]

Zum anderen ist durch das seitens des Antragstellers vorgelegte Gutachten der Q.N. vom 8. Januar 2020 die Prognose belegt, dass zu erwarten ist, dass er auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Betäubungsmitteln führen wird. Auf der Grundlage des Gutachtens steht fest, dass bei dem Antragsteller eine die Fahreignung ausschließende Drogenproblematik vorliegt.

Das Gutachten, das von wissenschaftlichen Spezialisten stammt, begegnet keinen inhaltlichen Bedenken. Die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen wurden angegeben. Diese sind aus Sicht des Gerichts auch ausreichend, um das Ergebnis plausibel zu begründen, da sie belegen, dass sich die Gutachter sowohl eingehend mit den Ursachen der Eignungszweifel des Antragstellers beschäftigt haben als auch in einem eingehenden Gespräch sich einen eigenen Eindruck von dem Antragsteller verschafft haben. Das Ergebnis, dass zu erwarten sei, dass der Antragsteller auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Betäubungsmitteln führen wird, ist demnach schlüssig und nachvollziehbar.

Denn das Gutachten führt unter anderem aus, dass zwischen der Darstellung im Untersuchungsgespräch zum Ausmaß des Drogenkonsums und den aktenkundigen Informationen Widersprüche bestünden, die auf eine Verdeckung der tatsächlichen Konsumgewohnheiten und/oder auf eine bisher unzureichende Auseinandersetzung mit dieser Thematik verweisen. So hat der Antragsteller bei den beiden Verkehrskontrollen im Februar und im April 2016 gegenüber den Polizeibeamten angegeben, seit 20 Jahren, bzw. seit 30 Jahren in regelmäßigen Abständen Cannabis zu

konsumieren, während er gegenüber den Gutachtern angegeben hat, im Februar 2016 erstmalig Cannabis konsumiert zu haben. Aufgrund widersprüchlicher Angaben sei auch keine abschließende Einschätzung der Problemtiefe möglich, müsse aber auf eine weiterhin akut bestehende bzw. ungeklärte Drogenproblematik verwiesen werden und sei eine weitergehende Auseinandersetzung erforderlich.

Dem Antragsgegner war in Folge der fehlenden Fahreignung des Antragstellers gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG kein Ermessen bezüglich der Entziehung der Fahrerlaubnis eingeräumt.

Dabei kann es dahinstehen, ob die Gutachtenanordnung rechtmäßig war, insbesondere vor dem Hintergrund des Zeitablaufes seit der Verkehrsauffälligkeit. Denn nach dem Bekanntwerden des Gutachtens bei der Fahrerlaubnisbehörde stellt dieses eine neue Tatsache im Verfahren dar, der eine selbständige Bedeutung zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 1982 – 7 C 69/81 – juris).

Das Gericht weist allerdings darauf hin, dass die Anordnung als verhältnismäßig erscheint, da nach der geänderten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Fahreignung des Antragstellers aufgrund des gelegentlichen Cannabiskonsums und des einmaligen Verstoßes gegen das Trennungsgebot nicht feststand. Auch ist der Erlass der Gutachtenanordnung ohne Ermessensfehler erfolgt. Denn in der Regel ist die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich, wenn ein gelegentlicher Cannabiskonsum feststeht und einmalig gegen das Trennungsgebot verstoßen wurde (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. April 2019 – 3 C 14/17 – juris, Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, RdNr. 51 ff.; VG Düsseldorf, Beschluss vom 8. Oktober 2019 – 6 L 2406/19 –, juris; VG Düsseldorf, Beschluss vom 23. Dezember 2019 – 14 L 3150/19 – juris).

Danach hat der Antragsgegner das Ermessen, ob er die medizinisch-psychologische Untersuchung anordnet, fehlerfrei betätigt, indem er das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs mit der Belastung des Antragstellers mit der Gutachtenerstellung abgewogen hat und richtigerweise zu dem Ergebnis gelangt ist, dass nur durch die Vorlage des medizinisch-psychologischen Gutachtens festgestellt werden kann, ob der Antragsteller auch zukünftig ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis führen wird.

Auch ist nicht ersichtlich, aus welchem Grund der Antragsgegner vor Erlass der Ordnungsverfügung hätte verpflichtet sein sollen, dem Antragsteller die Gelegenheit zum Erbringen von Abstinenznachweisen einzuräumen.

Denn die mit Verfügung vom 10. Oktober 2019 gesetzte Frist von 2 Monaten war nicht zu beanstanden. Dabei ist die Frist nach den Umständen des Einzelfalls festzulegen. Sie muss so bemessen sein, dass dem Betroffenen unter Berücksichtigung der konkreten Umstände eine fristgerechte Vorlage des geforderten Gutachtens möglich und zumutbar ist. Dabei muss eine

Gutachterstelle zur Erstellung des Gutachtens über die aktuelle Fahreignung tatsächlich in der Lage sein. Dies ist auch bei einer Frist von 2 Monaten in der Regel der Fall (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, RdNr. 51 ff.).

Die Fahrerlaubnisbehörde muss die Frist grundsätzlich nicht so bemessen, dass der Betroffene die Möglichkeit hat, innerhalb der Frist ein Drogenabstinenzprogramm zu absolvieren, um seine Fahreignung wiederzuerlangen. Denn der Sinn der Gutachtensanordnung besteht in der Klärung, ob der Betroffene gegenwärtig geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., 2019, § 11 FeV, RdNr. 51 ff.; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 16. August 2018 – 11 CS 18.1398 – juris; Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 8. September 2015 – 10 S 1667/15 – juris; VG Düsseldorf, Beschluss vom 23. Dezember 2019 – 14 L 3150/19 – juris).

Dabei ist die Gutachtenfrage nur auf die Feststellung gerichtet, ob der Antragsteller künftig gegen das Trennungsgesetz verstoßen wird. Der gelegentliche Cannabiskonsum ist fahrerlaubnisrechtlich unbedenklich, solange er vom Führen eines Kraftfahrzeuges getrennt wird, so dass die Cannabiskonsum allein nicht zwingend nötig ist, um ein positives Gutachten erhalten zu können (vgl. VG Düsseldorf, Beschluss vom 8. Oktober 2019 – 6 L 2406/19 – juris).

Hat der Antragsteller indes ein negatives Gutachten vorgelegt, das – wie hier – schlüssig seine Fahreignung belegt, so ist ein Zuwarten mit ordnungsbehördlichen Maßnahmen bis zum Abschluss eines Drogenabstinenzprogramms regelmäßig aus Gründen der Effektivität der Gefahrenabwehr unzulässig, da ein derartiges Vorgehen regelmäßig nicht mit dem übergeordneten Interesse des Schutzes der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern zu vereinbaren ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 6. Juli 2012 – 16 A 1928/11 –; VG Düsseldorf, Beschluss vom 23. Dezember 2019 – 14 L 3150/19 – juris).

Auch die Interessenabwägung im Übrigen geht zu Lasten des Antragstellers aus. Denn in aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahreignungseigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 50 ff., juris; BVerfG, Beschluss vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, Rn. 4, juris; OVG NRW, Beschluss vom

11. September 2012 – 16 B 944/12 –, Rn. 11, juris; OVG NRW, Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 16 B 1106/12 –, Rn. 7, juris).

Rechtliche Bedenken gegen die in der Ordnungsverfügung vom 17. Februar 2020 getroffenen sonstigen Entscheidungen bestehen ebenfalls nicht.

64. Das sog. Messie-Syndroms kann wegen fehlender oder bedingte Fahreignung zumindest dann zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen, wenn sich im eigenen Fahrzeug so viel Abfall befindet, dass die Sicht oder die Bedienung des Fahrzeugs beeinträchtigt wird.

Verwaltungsgericht Karlsruhe,
Urteil vom 25. Februar 2020 – 9 K 4395/18 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin wendet sich gegen eine nachträgliche Auflage zu ihrer Fahrerlaubnis der früheren Klasse 3.

Die am pp. geborene Klägerin ist in der Vergangenheit mehrfach polizeilich in Erscheinung getreten. Am 07.05.2017 stellten Polizeibeamte fest, dass das Fahrzeug der Klägerin mit Unrat gefüllt war und stark nach Müll roch. Am 08.05.2017 fiel die Klägerin durch eine auffällige Fahrweise auf, indem sie mehrfach beinahe in den Gegenverkehr fuhr. Bei der anschließenden Polizeikontrolle wurde festgestellt, dass der Innenraum des Fahrzeuges mit Ausnahme des Fahrersitzes bis fast unter das Dach mit Abfall gefüllt war. Am 26.06.2017 stellte die Polizei nochmals fest, dass das Fahrzeug ein ähnliches Bild bot. Am 11.07.2017 lud die Klägerin Müll in ihren PKW ein. Dabei hielt die Polizei fest, dass die Handbremse sowie die Bremspedale mit Müll bedeckt waren. Am 16.09.2017 wurde festgestellt, dass die Klägerin in unsicherer Fahrweise auffallend langsam in „Schlangenlinien“ teilweise in den Gegenverkehr fuhr, anlasslos blinkte und zunächst auf das „Stop“ der Polizei nicht reagierte. Bei der Kontrolle wurde Verwesungs- und Müllgeruch aus dem Fahrzeug wahrgenommen; das Fahrzeug war, einschließlich der Gangschaltung, bis unter das Dach mit Kleidung, Abfall und Essensresten beladen und war von Maden und Fliegen befallen. Da sich die Klägerin uneinsichtig zeigte, untersagte die Polizei ihr die Weiterfahrt und fuhr sie nach Hause. Auch dort bot sich ein verwahrlostes Bild und fanden sich hunderte Flaschen, Becher, Brote und Zeitungen. Schließlich fiel die Klägerin am 12.04.2018 dadurch auf, dass ihr das Einparken in eine ausreichende Parklücke minutenlang rückwärts misslingt, weil ihr Fahrzeug im kompletten Beifahrer- und Rücksitzbereich sowie im Bereich der Gangschaltung und teilweise im Bereich der Pedale mit Müll gefüllt war.

Infolgedessen ordnete das Landratsamt pp. mit Schreiben vom 18.07.2017 nach einem persönlichen Gespräch mit der Klägerin die Vorlage eines ärztlichen Fahreignungsgutachtens zur Beurteilung der

Fahreignung an. Fragestellung der Untersuchung war: „Erfüllt pp. pp. trotz der aus der aktenkundigen Auffälligkeit resultierenden Anhaltspunkte für eine Erkrankung, die nach Anlage 4 Nr. 7 FeV die Fahreignung in Frage stellt, die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1/2 (FE-Klasse 3)? Kann ggf. durch Auflagen oder Beschränkungen eine bedingte Eignung hergestellt werden?“

Auf Grundlage einer daraufhin erfolgten verkehrsmedizinischen Untersuchung erstellte die Begutachtungsstelle für Fahreignung des TÜV Süd am 26.10.2017 ein ärztliches Gutachten. Dieses kommt zu dem Ergebnis, bei der Klägerin liege eine Zwangsstörung im Sinne eines zwanghaften Hortens, ein sog. Messi-Syndrom, vor. Die Störung habe im ICD keine eigene Zuordnungsnummer und werde unter F63 als „abnorme Gewohnheiten“ geführt. Es handele sich um eine zwanghafte Persönlichkeitsstörung, nicht um eine fahrerlaubnisrelevante Erkrankung nach Anlage 4 Nr. 7 der FeV. Fahrerlaubnisrelevant sei das Zustellen/Zumüllen von Bedienelementen in ihrem Fahrzeug. Die Klägerin habe keine Krankheitseinsicht und keine Einsicht in eine Behandlungsnotwendigkeit, auch keine Einsicht in das Pathologische ihrer abnormen Gewohnheit. Eine Psychose liege nicht vor. Trotzdem stellten die Folgen dieser Störung und die fehlende Einsicht ein Sicherheitsrisiko dar in dem Sinne, dass die Klägerin ihr Fahrzeug durch das Beladen mit Gesammeltem bis unter das Dach nicht durchgehend in einem fahrbereiten Zustand halte, so dass sowohl die Sicht als auch die Bedienfunktion eingeschränkt seien. Die Klägerin erfülle trotz der aktenkundigen Auffälligkeiten die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1/2 (FE Klasse 3) nur unter Auflagen. Durch diese Auflagen könne eine bedingte Eignung hergestellt werden. Das Gutachten spricht schließlich die Empfehlung aus, die Klägerin solle sich an einen sozialpsychiatrischen Dienst wenden und mit diesem das pathologische Horten in Wohnung und Fahrzeug aufarbeiten. Wohnung und Fahrzeug sollten engmaschig überprüft werden und die Klägerin sollte dazu im Abstand von sechs Monaten für die Dauer von zwei Jahren der Fahrerlaubnisbehörde eine Bescheinigung vorlegen. Die Klägerin solle sich bei einem Psychiater vorstellen, um die fachpsychiatrische Behandlungsmöglichkeit der abnormen Gewohnheit des zwanghaften Hortens und der zwanghaften Persönlichkeitsstörung abzuklären. Sie solle dies nach Ablauf von sechs Monaten der Fahrerlaubnisbehörde belegen und fachärztliche Behandlungsempfehlungen befolgen.

Mit Verfügung vom 27.11.2017 ordnete das Landratsamt pp. an, die Klägerin habe in den nächsten zwei Jahren in halbjährlichen Abständen eine Bescheinigung eines sozialpsychologischen Dienstes vorzulegen, aus welcher ersichtlich sei, dass eine Aufarbeitung des pathologischen Hortens in Fahrzeug und Wohnhaus stattfinde und die Erfolge durch engmaschige Kontrollen des Fahrzeugs und des Wohnhauses sichergestellt würden (Nr. 1). Zudem sei dem Landratsamt

pp. bis spätestens 31.01.2018 durch eine entsprechende Bescheinigung nachzuweisen, dass die Klägerin die fachpsychiatrischen Behandlungsmöglichkeiten des zwanghaften Hortens bzw. der zwanghaften Persönlichkeitsstörung mit einem Facharzt für Psychiatrie abgeklärt habe (Nr. 2). Die Vorlage der unter Ziffer 1 genannten Bescheinigung solle zu genauer bezeichneten vierteljährlichen Terminen erfolgen (Nr. 3). Zur Begründung verwies das Landratsamt pp. auf das Fahreignungsgutachten des TÜV Süd.

Den gegen die Verfügung vom 27.11.2017 eingelegten Widerspruch wies das Regierungspräsidium pp. mit Bescheid vom 14.03.2018 zurück. [...] Mit ihrer fristgerecht erhobenen Klage verfolgt die Klägerin ihr Begehren weiter [...].

Aus den Gründen:

Im Einverständnis der Beteiligten entscheidet die Berichterstatterin anstelle der Kammer gemäß § 87a Abs. 2 und 3 VwGO ohne mündliche Verhandlung (§ 101 Abs. 2 VwGO).

Die zulässige Klage ist unbegründet. Die Verfügung des Landratsamts pp. vom 27.11.2017 und der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums pp. vom 14.03.2018 sind rechtmäßig und verletzen die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

I. 1. Rechtsgrundlage der verfügten Auflagen ist § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 46 Abs. 2 Satz 1 FeV. Danach ordnet die Fahrerlaubnis unter anderem die erforderlichen Auflagen an, soweit sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis noch als bedingt geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 2 Satz 3 FeV sind die Anlagen 4, 5 und 6 (zu den §§ 11, 13, 14 FeV) zu berücksichtigen.

Die Regelung des § 46 Abs. 2 FeV zur bedingten Geeignetheit steht im Zusammenhang mit der vollständigen Ungeeignetheit nach § 46 Abs. 1 FeV. Letztere zieht den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich. Ein Entzug der Fahrerlaubnis im Falle einer noch bedingten Eignung wäre unverhältnismäßig, weil er nicht das mildeste Mittel darstellte. Vorrangig ist in einem solchen Fall die Beschränkung der Fahrerlaubnis oder die Anordnung von Auflagen, wenn die Mängel hierdurch kompensierbar sind. Bestehen bloße Bedenken in Bezug auf die Eignung, bedarf es zunächst gemäß § 46 Abs. 3 FeV weiterer Ermittlungen. Die Anordnung von Auflagen hat damit zur Voraussetzung, dass eine bedingte Eignung besteht und durch diese die Eignung – weitgehend – wiederhergestellt werden kann. Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Nach Satz 2 wird die Fahrerlaubnis mit Beschränkungen oder unter Auflagen erteilt, wenn der Bewerber aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV ist dies insbesondere bei Erkrankungen oder Mängeln nach

Anlage 4 (Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen) der Fall. Anlage 4 enthält gemäß Vorbemerkung Nr. 1 eine Aufstellung häufig vorkommender Erkrankungen oder Mängel, die die Eignung längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können.

2. Die Klägerin war in dem maßgeblichen Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung lediglich bedingt fahreignungsfähig. Dies folgt aus dem gemäß § 11 Abs. 2 FeV angeforderten ärztlichen Gutachten der Begutachtungsstelle für Fahreignung des TÜV Süd vom 26.10.2017. Dieses kommt zu dem Ergebnis, bei der Klägerin liege eine zwanghafte Persönlichkeitsstörung im Sinne eines zwanghaften Hortens, ein sog. Messi-Syndrom, vor. Die Störung werde im ICD unter F63 als „abnorme Gewohnheiten“ geführt. Das Zustellen/Zumüllen von Bedienelementen in ihrem Fahrzeug sei fahrerlaubnisrelevant. Die Folgen dieser Störung und die fehlende Einsicht der Klägerin stellten ein Sicherheitsrisiko dar, weil die Klägerin ihr Fahrzeug durch das Beladen mit Gesammeltem bis unter das Dach nicht durchgehend in einem fahrbereiten Zustand halte, so dass sowohl die Sicht als auch die Bedienfunktion eingeschränkt seien. Die Klägerin erfülle die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1/2 (FE Klasse 3) nur unter Auflagen. Dies deckt sich mit den polizeilichen Feststellungen, wonach zum einen das Bedienen der Gangschaltung, der Handbremse und der Pedale wegen der gesammelten Dinge nur schwer möglich sei und zum anderen das Heraus schauen aus dem Fahrzeug beeinträchtigt werde.

Bei der Annahme einer nur bedingten Fahreignung spielt es keine Rolle, dass keine Erkrankung gemäß Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegt. Denn die in Anlage 4 enthaltene Zusammenstellung ist hinsichtlich der Aufzählung der Krankheiten und Mängel nicht abschließend (vgl. § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 11 FeV Rn. 19).

3. Entgegen der Auffassung der Klägerin sind die Auflagen nicht unbestimmt. Nach § 37 Abs. 1 LVwVfG muss ein Verwaltungsakt inhaltlich hinreichend bestimmt sein. Der Adressat des Verwaltungsakts muss erkennen können, was von ihm gefordert wird; zum anderen muss der Verwaltungsakt im Grundsatz geeignete Grundlage für Maßnahmen zu seiner zwangsweisen Durchsetzung sein. Im Einzelnen richten sich die Anforderungen an die notwendige Bestimmtheit eines Verwaltungsakts nach den Besonderheiten des jeweils anzuwendenden und mit dem Verwaltungsakt umzusetzenden materiellen Rechts (BVerwG, Urt. v. 15.02.1990 – 4 C 41.87 –, juris). Der Regelungsgehalt eines Verwaltungsakts ist dabei entsprechend §§ 133, 157 BGB durch Auslegung zu ermitteln. Maßgebend ist der erklärte Wille, wie ihn der Empfänger bei objektiver Würdigung verstehen konnte, wobei alle dem Empfänger bekannten oder erkennbaren Umstände, insbesondere auch die Begründung des Bescheids, heranzuziehen sind (BVerwG, Urt. v. 16.10.2013 – BVerwG 8 C 21.12 –, juris).

Hiervon ausgehend verstößt die angefochtene Verfügung in Gestalt des Widerspruchsbescheids nicht gegen das Bestimmtheitsgebot. Zwar weist die Klägerin zutreffend darauf hin, dass das Landratsamt pp. in Ziffer 1 seiner Verfügung einen halbjährlichen Abstand für die Vorlage der geforderten Bescheinigung anordnet, während es in Ziffer 3 vierteljährlich wiederkehrende Daten festlegt. Doch ergibt sich spätestens aus dem Widerspruchsbescheid, dass es sich bei der Formulierung in Ziffer 1 um ein Versehen der Fahrerlaubnisbehörde handelt und die vierteljährliche Vorlagepflicht gewollt ist.

4. Die Auflage erweist sich schließlich auch als verhältnismäßig. Entgegen der Auffassung der Klägerin hat das Landratsamt pp. rechtmäßigerweise angeordnet, in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass eine sozialpsychiatrische Aufarbeitung des sog. Messi-Syndroms erfolgt. Diese Anordnung erweist sich als geeignet, erforderlich und angemessen, um von einer Kompensation der nur bedingten Fahreignung der Klägerin auszugehen.

Eine systematische und fachgerechte Behandlung des sog. Messi-Syndroms einschließlich entsprechender Kontrollen des Behandlungsverlaufs ist geeignet, die sich als fahrsicherheitsrelevant erweisenden Symptome der Erkrankung zu mildern oder zu beseitigen. Bei krankheitsbedingten Einschränkungen kommen grundsätzlich Auflagen gemäß Anlage 4 Spalten 4 und 5 in Betracht. Zwar liegt – wie unter 2. dargelegt – keine Krankheit bzw. kein Mangel im Sinne dieser Anlage vor, was der Annahme einer nur bedingten Fahreignung jedoch nicht entgegensteht. Anlage 4 verdeutlicht unter Ziffer 7 vielmehr, dass im Falle einer nur bedingten Eignung wegen psychischer (geistiger) Störungen insbesondere Nachuntersuchungen und regelmäßige Kontrollen als Auflagen anzuordnen sind, um eine Fahreignung zu gewährleisten.

Die Anordnungen erweisen sich auch als erforderlich. Ein milderer, gleich geeignetes Mittel zur Kompensation der bedingten Fahreignung ist nicht ersichtlich; insbesondere eine Selbstkontrolle der Klägerin erweist sich angesichts der fehlenden Einsicht in das Vorliegen einer Erkrankung sowie in die Notwendigkeit der Behandlung als weniger geeignet. Zudem ist eine Behandlung und Kontrolle über einen längeren Zeitraum (von zwei Jahren) erforderlich, um einen sicheren und langfristigen Behandlungserfolg sicher zu gewährleisten. Die Anordnung erweist sich auch als erforderlich, soweit eine Aufarbeitung der Erkrankung hinsichtlich des Wohnhauses angeordnet wurde. Denn insbesondere die fehlende Einsicht der Klägerin in ihre Erkrankung und deren Fahrerlaubnisrelevanz verdeutlichen die Notwendigkeit einer grundlegenden Aufarbeitung der Problematik in allen betroffenen Lebensbereichen. Eine auf das Fahrzeug der Klägerin beschränkte Behandlung dürfte sich deshalb als weniger geeignet erweisen, die nur bedingte Fahreignung der Klägerin zu kompensieren.

Schließlich sind die verfügten Auflagen auch verhältnismäßig im engeren Sinne. Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr überwiegt vorliegend

das Interesse der Klägerin, den angeordneten Auflagen nicht nachkommen zu müssen. Denn ausweislich der polizeilichen Feststellungen in der Behördenakte zeigt das sog. Messi-Syndrom bei der Klägerin erhebliche Auswirkungen. Das Fahrzeug der Klägerin ist fast bis unter das Dach befüllt mit Gegenständen, insbesondere Abfall. Ein sicheres Führen eines Kraftfahrzeugs ist unter diesen Umständen kaum bis überhaupt nicht möglich. Die von einem solchen Fahrzeug ausgehenden Gefahren sind erheblich. Abgesehen von der sehr eingeschränkten Sicht aus dem Fahrzeug, besteht eine große Gefahr, dass Gegenstände unter die Pedale rutschen und dadurch insbesondere ein (schnelles) Abbremsen deutlich erschweren. Demgegenüber ist das Interesse der Klägerin, von einer zweijährigen sozialpsychologischen Behandlung verschont zu bleiben, deutlich geringer einzustufen. [...]

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:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift Blutalkohol sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift Blutalkohol.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal *Blutalkohol* can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag in
Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Postfach 32 48, 23581 Lübeck C 6194 F

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 57 No. 6 · November 2020 · Jahrgang 2020

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., BADS**
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**



GW ISSN 0006-5250

In Verbindung mit

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a.D. K. Nehm (Karlsruhe)

Prof. Dr. iur. Ansgar Staudinger (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)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow (Neiße-Bemünde)

INHALTSVERZEICHNIS

S. W. Toennes, E. L. Theunissen, J. G. Ramaekers Überprüfung der Zuverlässigkeit der „Huestis-Formeln“ zur Schätzung des Cannabiskonsumzeitpunkts	321
M. Focken, F. Steffen, K. Püschel Der diabetische Fahrzeugführer – zur Frage der Fahreignung	331
Zur Information	
Bericht über das 9. Wissenschaftliche Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“ am 20. Februar 2020 in Lübeck (Radzanowski)	339
ETSC: Italy set to introduce alcohol interlock programmes and update road safety law	345
Schweiz: Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes	346
Österreich: Studie zu E-Scootern	350
forsa-Umfrage: E-Scooter Nutzende kennen oft Verkehrsregeln nicht	352
Forschungsbericht der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zur Drogenaffinität Jugendlicher in Deutschland	354
BADS: Klaus Kruse für Einsatz zur Verkehrssicherheit mit Verdienstmedaille geehrt	356
Rechtsprechung	
65. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 8. Juli 2020 – Festsetzung (isolierte) Sperrfrist bei nachträglicher Gesamtstrafenbildung –	357
66. Bayerisches Oberstes Landesgericht, Beschluss vom 28. Oktober 2020 – Anerkennung einer (umgetauschten) EU-Fahrerlaubnis im Inland –	357
67. Oberlandesgericht Karlsruhe, Urteil vom 15. Oktober 2020 – Zur alkoholbedingten absoluten Fahrunsicherheit i. S. v. § 316 StGB von Pedelec-Fahrern –	361
68. Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 14. September 2020 – Beschränkung der Berufung bei Verurteilung wegen § 316 StGB/ Widerlegung der Regelvermutung nach § 69 II StGB –	362
69. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 13. August 2020 – Erforderliche Feststellungen bei Verurteilung wegen Verstoß gegen § 24a Abs. 1 StVG –	366

70. Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 16. Juli 2020	
– Kein Absehen vom Fahrverbot bei Verstoß gegen § 24a II StVG wegen verwaltungsrechtlichem (rechtswidrigem) Fahrerlaubnisentzug –	367
71. Amtsgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 16. Juni 2020	
– Absehen vom Fahrerlaubnisentzug bei Trunkenheitsfahrt mit einem E-Roller i. S. d. § 316 StGB –	368
72. Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 15. September 2020	
– Voraussetzungen für MPU-Anordnung nach § 13 S. 1 Nr. 2 b FeV –	370
73. Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Beschluss vom 15. Juli 2020	
– In sich nicht schlüssiges medizinisch-psychologisches Gutachten –	372
74. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 23. Juni 2020	
– Sofortiger Fahrerlaubnisentzug bei wiederholten Zuwiderhandlungen nach § 24a II StVG –	376
75. Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 7. Mai 2020	
– Entlassung aus Polizeivollzugsdienst wegen Verstoß gegen § 24c StVG –	377
76. Verwaltungsgericht Aachen, Beschluss vom 22. Juli 2020	
– Bindungswirkung eines Strafurteils für die Fahrerlaubnisbehörde –	379

Institut für Rechtsmedizin der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main¹),
Direktor: Prof. Dr. Marcel A. Verhoff
Department Neuropsychology and Psychopharmacology,
Faculty of Psychology and Neuroscience, Maastricht University²)

STEFAN W. TOENNES¹), E. L. THEUNISSEN²), J. G. RAMAEKERS²)

Überprüfung der Zuverlässigkeit der „Huestis-Formeln“ zur Schätzung des Cannabiskonsumzeitpunkts

Evaluation of the reliability of the „Huestis formulas“ for estimating the time of cannabis use

Einleitung

Die Beurteilung der Relevanz eines Cannabiskonsums für Verkehrsdelikte ist eine der häufigsten forensisch-toxikologischen Fragestellungen. Da Rauschwirkungen nur grob mit Serumkonzentrationen korrelieren [13, 15], kommt insbesondere der Einschätzung des Konsumzeitpunkts eine besondere Relevanz für die Begutachtung von Verkehrsdelikten unter Cannabiseinfluss zu, aber auch im Rahmen der Bewertung der Fahreignung [17]. Als international akzeptierter wissenschaftlicher Erkenntnisstand kann gelten, dass in Leistungstests nachweisbare Beeinträchtigungen dosisabhängig und in den ersten zwei Stunden nach dem Konsum besonders ausgeprägt sind sowie in den nachfolgenden Stunden stark nachlassen [2, 3, 12]. Experimentell lassen sich Beeinträchtigungen von Teilleistungen 6–8 Stunden nach dem Konsum nachweisen [9], insbesondere bei hoher Cannabisdosierung [14], bei oraler Aufnahme auch noch länger [21]. In diesem Kontext können die in einer Publikation aus 1992 beschriebenen Regressionsformeln [8] verwendet werden, mit denen anhand der Plasmakonzentrationen des Cannabiswirkstoffs Δ^9 -Tetrahydrocannabinol (THC) und dessen nicht psychoaktiven Abbauproduktes 11-Nor-9-carboxy- Δ^9 -tetrahydrocannabinol (THC-COOH) auf den Zeitpunkt des Cannabiskonsums geschlossen werden kann. Der Erstautorin entsprechend (MARILYN A. HUESTIS) werden diese im allgemeinen Sprachgebrauch häufig als „Huestis-Formeln“ bezeichnet.

Diese Regressionsformeln wurden mit einem 95 %-Konfidenzbereich basierend auf Daten einer Studie an 6 männlichen Probanden mit einer „history of marijuana use“ (Konsum von 2,3 Marijuana Zigaretten pro Woche, Bereich 0,4–7,9 pro Woche) mit jeweils Placebo und 2 verschiedenen Dosierungen (Inhalation von 900 mg Cannabisjoints mit einem Wirkstoffgehalt von 1,75 % und 3,55 % entsprachen Dosierungen von ca. 15,8 und 33,8 mg in 11,2 Minuten) und Blutentnahmen bis 168 Stunden entwickelt [7]. Die THC-Maximalkonzentrationen, die kurz nach dem Rauchen auftreten, wurden außer Acht gelassen und nur Konzentrationen im Zeitraum 10 Minuten bis 8 Stunden nach Rauchen verwendet. Das Modell I verwendet nur die THC-Konzentration zur Ermittlung der seit Konsumbeginn vergangenen Zeit, das Modell II verwendet den Quotienten aus THC- und THC-COOH-Konzentration. Anhand der Evaluierung an 9 weiteren kontrollierten Studien (Details in [7]; Überprüfung an Gelegenheits- und chronischen Konsumenten sowie einer

Studie mit oralem THC) wurden die Formeln als zuverlässig für THC-Konzentrationen ab 2 ng/ml (entspricht 2 µg/l) angesehen (ca. 90 % der geprüften 261 Werte lagen im Konfidenzintervall). In 2005 wurde das Konzept erneut evaluiert [5] mit Daten einer Studie an 38 Probanden mit chronischem Konsum (etwa alle 2 Tage) [6]. Ziel der Überprüfung war, die Validität jetzt auch für THC-Konzentrationen ab 0,5 ng/ml (0,5 µg/l) zu zeigen. Es wurde neu spezifiziert, dass von beiden Modellen (I und II) jeweils der kleinste (Min) bzw. größte (Max) Wert des 95 %-Konfidenzintervalles für die Bewertung zugrunde zu legen ist. Von den geprüften 717 Einzeldaten lagen 99 % der Ergebnisse in dem 95 %-Konfidenzintervall, in 0,9 % der Fälle kam es zu einer Überschätzung (mit den Modellen wird ein länger zurückliegender Zeitpunkt als tatsächlich geschätzt) und zu keiner Unterschätzung.

Jahre später wurden allerdings mehrere Studien zu THC-Konzentrationsverläufen in Abstinenzphasen von Probanden, die zuvor regelmäßig Cannabis konsumiert hatten, veröffentlicht (18 Probanden mit überwiegend täglichem Konsum [10], 30 Probanden mit überwiegend täglichem Konsum [1], 16 Personen mit täglichem Konsum [16]). Diese zeigen, dass eine THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum noch einige Tage, möglicherweise auch mehr als 2 Wochen [1], nach dem letzten Konsum feststellbar sein kann (z.B. im Median 1,1 ng/ml THC und 9,3 ng/ml THC-COOH 7 Tage nach dem letzten Konsum [10]). Derartige Befunde sind mit den „Huestis-Formeln“ möglicherweise nicht vereinbar, da diese basierend auf einer Probandenstudie nur über 12 Stunden entwickelt wurden.

Zur Überprüfung der Zuverlässigkeit der „Huestis-Formeln“ wurde eine Auswertung eigener Cannabinoid-Konzentrations-Daten aus kontrollierten Studien vorgenommen, bei denen verschiedene Cannabisdosierungen inklusive Placebophase und verschiedene Konsumentenkollektive untersucht wurden.

Material und Methoden

In Studie I [11] wurden über 6 Stunden Blutproben von 20 Gelegenheitskonsumenten (19–29 Jahre, Konsum 3,4±3,0 x/Monat seit 3,9±2,3 Jahren) nach Inhalation von Placebo oder zwei THC-Dosierungen (250 und 500 µg/kg Körpergewicht, 0 mg vs. 14–23 mg vs. 28–47 mg) entnommen und auf Cannabinoide untersucht. In Studie II [18] wurden über 8 Stunden an 12 Gelegenheitskonsumenten (20–27 Jahre, Konsum 4,6±3,0 x/Monat mit 1,2±0,5 Joints seit 7,4±2,7 Jahren) und weiteren 12 chronischen Konsumenten (20–31 Jahre, Konsum 28,3±7,2 x/Monat mit 2,3±1,2 Joints seit 6,2±3,4 Jahren) nach Inhalation von Placebo oder einer THC-Dosis von 500 µg/kg Körpergewicht (0 mg und 23–48 mg) Blutproben entnommen und auf Cannabinoide untersucht. In Studie III [19] wurden über 4 Stunden an 19 chronischen Konsumenten (19–38 Jahre, Konsum 31,1±8,5 x/Monat mit 5±3,9 Joints seit 9±5,5 Jahren) nach Inhalation einer THC-Dosis von 400 µg/kg (20–33 mg) Blutproben entnommen und auf Cannabinoide untersucht.

Aus den THC- und THC-COOH-Konzentrationen ab 15 Minuten nach Rauchbeginn (Rauchvorgang dauert ca. 10 Minuten) wurden mit den „Huestis-Formeln“ die 95 %-Konfidenzintervalle des geschätzten Konsumzeitpunkts errechnet und mit dem aus den kontrollierten Studien bekannten tatsächlichen Konsumzeitpunkt verglichen. Die Berechnungen wurden in Microsoft Excel 2019 durchgeführt. Für Modell I wurde die Formel „ $=10^{((-0,698*\text{LOG}([\text{THC-Plasmakonzentration}])+0,687)\pm(1,975*\text{WURZEL}(0,03*(1,006+((\text{LOG}([\text{THC-Plasmakonzentration}])-0,996)^2/89,937)))))$ “ verwendet, wobei „±“ die Addition bzw. Subtraktion des folgenden Terms zur Ermitt-

lung des 95 %-Konfidenzintervalles darstellt. Für Modell II war die Excel-Formel „=10^(((0,576*LOG([THC-Plasmakonzentration]/[THC-COOH-Plasmakonzentration]))-0,176)±(1,975*WURZEL(0,045*(1,006+((LOG([THC-Plasmakonzentration]/[THC-COOH-Plasmakonzentration])-0,283)^2/123,42))))“ . Die Richtigkeit der Implementati- on wurde mit dem in [8] angegebenen Beispieldatensatz überprüft.

Ergebnisse

Die Anzahlen der zu den verschiedenen Zeitpunkten verfügbaren Messwerte sind in Tabelle 1 in Abhängigkeit von den Studien aufgeführt.

	Konsumententyp	Dosis	Zeit nach Konsum [h]														
			0,25	0,5	0,75	1,0	1,5	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0			
Studie I [11]																	
	Gelegenheitskonsum	250 µg/kg KG	19	19	19	19	0	19	19	17	18	19	0	0			
Studie II [18]																	
	Gelegenheitskonsum	500 µg/kg KG	11	11	11	11	11	10	11	11	11	11	11				
	Chronischer Konsum	500 µg/kg KG	12	12	11	12	12	12	12	12	11	12	12				
Studie III [19]																	
	Chronischer Konsum	400 µg/kg KG	19	19	19	18	18	15	17	16	0	0	0	0			
Gesamt			79	78	78	78	41	74	77	74	56	60	23	23			

Tab: 1: Anzahlen von Messwerten differenziert nach Studie, Konsumententyp und Zeit nach Konsum.

Ausgewertet wurde die Anzahl der Fälle, bei denen der tatsächliche Konsumzeitpunkt außerhalb des 95 %-Konfidenzintervalls des nach den „Huestis-Formeln“ geschätzten Konsumzeitpunkts lag. In den Abbildungen ist der Prozentsatz der Abweichungen bezo- gen auf die Gesamtzahl der Werte für die angegebenen Zeitpunkte nach tatsächlichem Konsum angegeben. Die Darstellungen zeigen jeweils die Ergebnisse für Modell I und II sowie die Modellkombination. In Abbildung 1 und Abbildung 2 ist der Einfluss der Can- nabisdosierung differenziert, der in Studie I untersucht wurde.

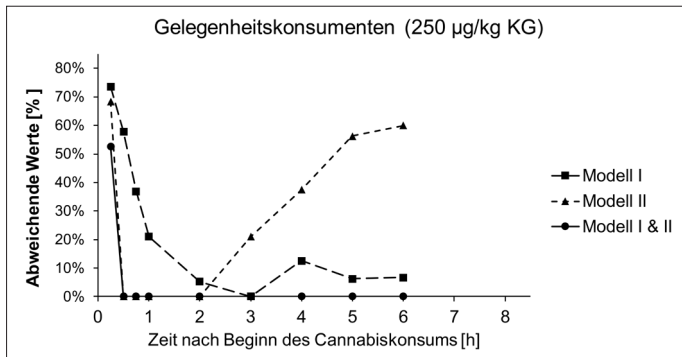


Abb. 1: Anteil der abweichenden Werte des nach den Modellen geschätzten vom tatsächlichen Konsumzeit- punkt bei einem Kollektiv von Gelegenheitskonsumenten mit einer Dosierung 250 µg/kg Körpergewicht (Pro- bandenzahlen in Tabelle 1). Modell I und Modell II werden nach der ursprünglichen Publikation [8] als jeweils valide empfohlen, die Kombination beider Modelle (I & II) ist nach neuerer Auswertung [5] verlässlicher, u. a. auch für Konzentrationen unter 2 ng/ml THC.

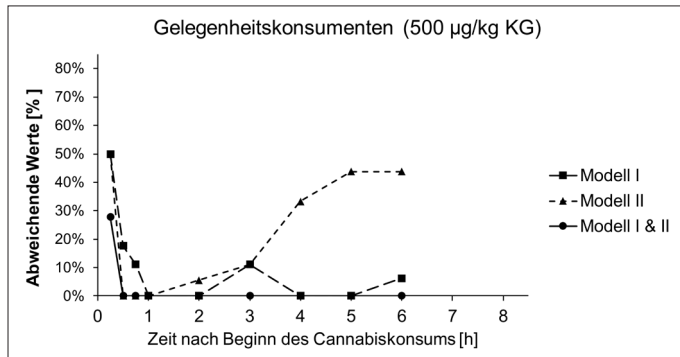


Abb. 2: Anteil der abweichenden Werte des nach den Modellen geschätzten vom tatsächlichen Konsumzeitpunkt bei einem Kollektiv von Gelegenheitskonsumenten mit einer THC-Dosierung 500 µg/kg Körpergewicht (Probanzahlen in Tab. 1).

In Abbildung 3 und Abbildung 4 ist der Einfluss der Konsumfrequenz differenziert (in Studie I und II waren Gelegenheitskonsumenten vertreten, in Studie II und III chronische Konsumenten, unterschiedliche Werteanzahlen ergeben sich durch unterschiedliche Blutentnahmezeitpunkte).

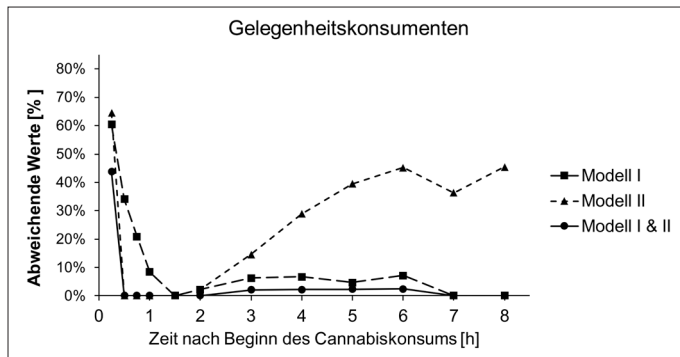


Abb. 3: Anteil der abweichenden Werte des nach den Modellen geschätzten vom tatsächlichen Konsumzeitpunkt bei einem Kollektiv von Gelegenheitskonsumenten (Probanzahlen in Tab. 1).

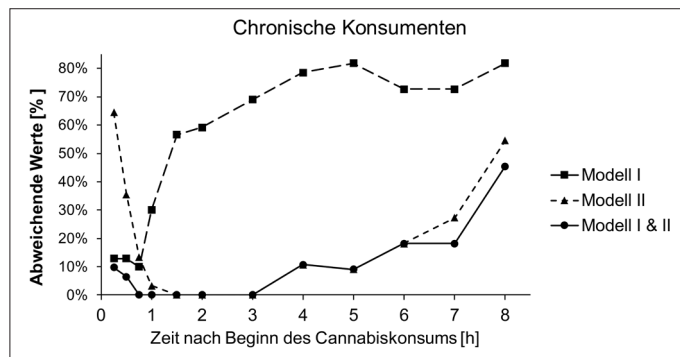


Abb. 4: Anteil der abweichenden Werte des nach den Modellen geschätzten vom tatsächlichen Konsumzeitpunkt bei einem Kollektiv von chronischen Konsumenten (Probanzahlen in Tab. 1).

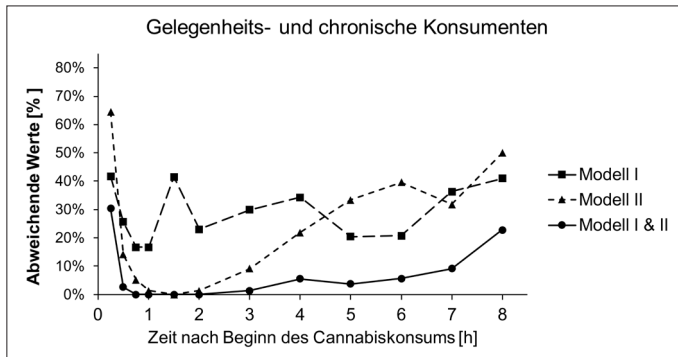


Abb. 5: Anteil der abweichenden Werte des nach den Modellen geschätzten vom tatsächlichen Konsumzeitpunkt bei dem Gesamtkollektiv (Probandenzahlen in Tab. 1).

In Tabelle 2 sind diese Daten zusammengefasst und zudem noch nach Beschränkung auf den Zeitraum 1 h oder später nach Konsum angegeben.

	Modell I		Modell II		Modell I & II	
Zeitraum 0,25–8 h						
n (Werte)	729		729		729	
OK	529	73 %	581	80 %	686	94 %
Realität < Min	77	11 %	67	9,2 %	26	3,6 %
Realität > Max	123	17 %	81	11 %	17	2,3 %
Zeitraum 1–8 h						
n (Werte)	494		494		494	
OK	360	73 %	412	83 %	477	97 %
Realität < Min	16	3,2 %	1	0,2 %	0	0,0 %
Realität > Max	118	24 %	81	16 %	17	3,4 %

Tab. 2: Anzahl und Prozentsatz der von den Schätzungen abweichenden tatsächlichen Konsumzeitpunkte differenziert nach Regressions-Modell und aller Werte oder mit Beschränkung auf einen Zeitraum ab 1 Stunde nach Konsum.

In Abbildung 6 ist dargestellt, welche Mindest- und Maximal-Konsumzeitpunkte nach der Modellkombination bei 9 chronischen Konsumenten der Studie II geschätzt werden, die seit Beginn des betreffenden Studientages 9:00 Uhr morgens nicht konsumiert hatten (Placebophase).

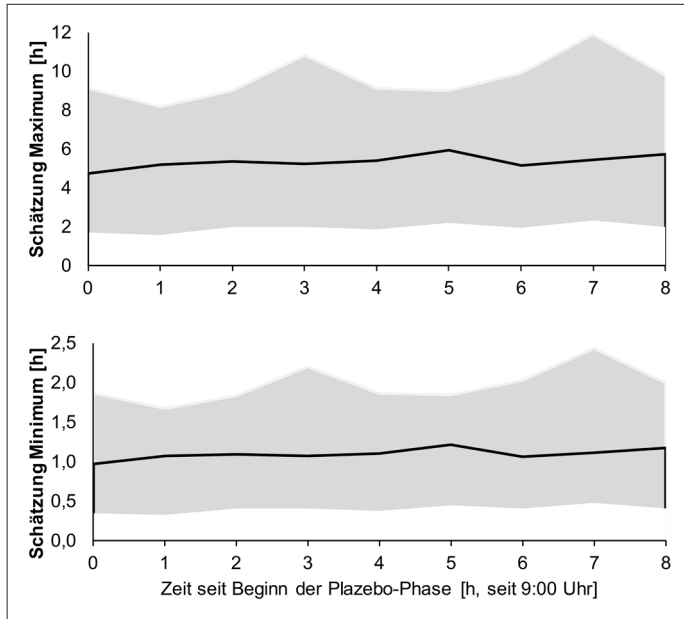


Abb. 6: Schätzung des Konsumzeitpunktes (Minimum, Maximum) anhand von Cannabinoidkonzentrationen der Placebophase (Studie II, kein aktueller Cannabiskonsum). Dargestellt ist für die 9 Probanden der Median (Linie) und der Schwankungsbereich (grau).

Diskussion

Die von HUESTIS et al. in 1992 vorgeschlagenen Formeln zur Einschätzung des Zeitpunktes eines Cannabiskonsums werden in der forensischen Praxis verwendet. Zur Einschätzung, in wie weit diese Modelle für Über- bzw. Fehlinterpretationen anfällig sind, wurde die vorliegende Auswertung durchgeführt. Von HUESTIS et al. wurde in den Evaluationen die Fehlerrate als gering erachtet [5], neuere Ergebnisse lassen allerdings befürchten, dass die Beurteilung von Cannabinoidkonzentrationen bei chronischen Konsumenten in Abstinenzphasen eine Grenze der Modelle darstellen.

In der ursprünglichen Studie wurden beide Modelle einzeln als valide angesehen. Das Modell I basierte alleine auf der THC-Konzentration, das Modell II berücksichtigte zusätzlich die THC-COOH-Konzentration, was für chronische Konsumenten mit meist höheren Konzentrationen geeigneter sein dürfte, was auch dem von DALDRUP vorgeschlagenen Konzept des CIF-Faktors (Cannabis Influence Faktor) zugrunde liegt [4]. Bei der hier durchgeführten Auswertung zeigt die Differenzierung nach Gelegenheitskonsumenten und chronischen Konsumenten, dass Modell II für Gelegenheitskonsumenten kaum verlässliche Ergebnisse liefert (Abb. 1, Abb. 2, Abb. 3), andersherum ist das Modell I für chronische Konsumenten (Abb. 4) kaum anwendbar. Von 449 Werten von Gelegenheits-

konsumenten lagen 15,8 % mit Modell I außerhalb des geschätzten Bereichs, bei chronischen Konsumenten waren das 46,1 %. Mit dem Modell II waren das 21,6 % bzw. 18,2 %. Ein Kernergebnis der Reevaluation durch HUESTIS et al. in 2005 war, dass die Kombination der 95 %-Schätzbereiche beider Modelle auf beide Konsumentenkollektive anwendbar ist. Dies zeigt sich auch bei der hier vorliegenden Auswertung (Abb. 5), so dass mit der Kombination beider Modelle insgesamt nur 5,6 (Gelegenheitskonsumenten) bzw. 6,4 % (chronische Konsumenten) der Werte außerhalb des so erweiterten Schätzbereichs lagen.

Unabhängig von der Konsumfrequenz trafen 94,1 % der Schätzungen zu (Tab. 2). In der forensischen Fallarbeit wird man allerdings selten Konstellationen haben, bei denen der Cannabiskonsum kürzer als 1 Stunde vor der Blutentnahme liegt [20]. Bei Beschränkung entsprechend auf Werte ab 1 h nach Konsum trafen 96,6 % der Schätzungen zu. Diese hohe Übereinstimmungsrate entspricht den Ergebnissen von HUESTIS et al. [5, 8] und zunächst könnte daher der Schluss gezogen werden, dass die Verwendung der Modellkombination recht zuverlässige Vorhersagen macht. Allerdings zeigt die Detailauswertung, dass mit zunehmendem Abstand der Blutentnahme zum Konsum die Schätzung deutlich unsicherer wird (Abb. 5). Nur in der ersten halben Stunde nach Konsum kam es zu einer Überschätzung des Konsumzeitpunkts (es wurde ein länger zurückliegender Mindest-Konsumzeitpunkt geschätzt als tatsächlich vorliegend), für alle späteren Zeitpunkte ergab sich keine Überschätzung, aber ab 3 h nach Konsum stieg der Prozentsatz der Unterschätzungen an. In diesen Fällen lag der tatsächliche Konsum im Median um 0,84 (0,12–3,94) Stunden länger zurück als geschätzt (bezogen auf das Maximum des Schätzbereichs). Beispielsweise lagen die Schätzungen basierend auf den Blutproben 8 Stunden nach Konsum in 22,7 % der Schätzungen der Modellkombination falsch. Diese Unsicherheit wurde von HUESTIS et al. schon 1992 diskutiert [8], in Bezug auf das Reevaluations-Ergebnis der neueren Studie ist allerdings kritisch anzumerken, dass die der Überprüfung zugrunde gelegten 717 Messwerte nur aus einem Zeitraum von weniger als 6 Stunden nach dem Cannabiskonsum stammten.

Problematischer dürfte die Bewertung von Cannabinoidkonzentrationen chronischer Konsumenten in einer Abstinenzphase sein, was von HUESTIS et al. auch schon 1992 diskutiert wurde [8] und ursprünglich die Validität der Modelle nur für THC-Konzentrationen ab 2 ng/ml begründete. Chronische Konsumenten können erhöhte THC- und THC-COOH-Konzentrationen einige Tage nach dem letzten Konsum aufweisen, die mit denen von Gelegenheitskonsumenten vergleichbar sind. So wäre beispielsweise nach den „Huestis-Formeln“ bei einer Konzentration von nur 0,5 ng/ml THC von einem maximal 21,0 Stunden (oberes 95 %-Konfidenzintervall) zurückliegenden Konsumzeitpunkt auszugehen [8], was sich mit den in verschiedenen Studien belegten deutlich längeren Abstinenzzeiten widerspricht.

Zur Überprüfung der Modelle standen aus der Studie II [18] Daten von chronischen Konsumenten ohne Cannabiskonsum (Placebo) zur Verfügung, denen über 8 Stunden durchgängig Blutproben entnommen wurden. Positive Cannabinoidbefunde wiesen 9 Probanden auf. Es war zwar nicht bekannt, wann jeweils der letzte Cannabiskonsum war, es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass bei keinem der Probanden ein Cannabiskonsum in den Stunden vor Beginn des Versuchstages stattfand (die Studie begann um 9 Uhr morgens und dauerte bis 17 Uhr). Diese Annahme basiert darauf, dass bei keinem der Probanden über die 8 Stunden eine THC-Eliminationsphase vorlag, wie sie bei einem engerfristigen Konsum beobachtet worden war [18]. Die Abnahme der THC-Konzent-

rationen von der ersten bis zur letzten Blutprobe (8 Stunden) betrug höchstens 33,5 %, im Median war das bei den 9 Probanden nur 18,9 %. Die Modellkombination schätzt den Konsumzeitpunkt für alle in dieser Phase entnommenen Proben dagegen durchgängig als mindestens 0,33–2,43 bis maximal 1,59–11,93 Stunden zurückliegend (Abb. 6), unabhängig von der tatsächlich vergangenen Zeit. Dies resultiert daraus, dass sich die THC-Konzentrationen nur gering ändern. Das zeigt eindeutig, dass die Regressionsmodelle in Abstinenzphasen chronischer Konsumenten keine verlässlichen Ergebnisse liefern.

Schlussfolgerungen

Die sogenannten „Huestis-Formeln“ zur Schätzung des Konsumzeitpunktes auf Basis von Blutentnahmewerten können unter Verwendung der Modellkombination als relativ zuverlässig angesehen werden, allerdings nur für einen eher kurzen Zeitraum, bei Zeitdifferenzen von 8 Stunden oder mehr besteht schon eine beträchtliche Unsicherheit. Dies betrifft noch mehr chronische Konsumenten. Wenn hier der letzte Konsum noch deutlich länger her ist, können die Formeln praktisch kein verlässliches Ergebnis erbringen.

Zusammenfassung

Die Beurteilung von Cannabinoidkonzentrationen im Blut hinsichtlich eines möglichen Rauschzustandes ist insbesondere bei Verkehrsdelikten von Bedeutung. Eine direkte Korrelation ist nicht etabliert, von HUESTIS et al. wurden allerdings Rechenmodelle zur Abschätzung des Konsumzeitpunktes etabliert (J Anal Toxicol 16, 283 ff.). Angesichts neuerer Studien zu Abstinenzphasen chronischer Konsumenten ist die Zuverlässigkeit jedoch nicht gesichert. Aus Cannabinoidplasmakonzentrationen von 3 kontrollierten Studien (ab 15 Minuten bis 4–8 Stunden nach Rauchbeginn, Probandenzahl je nach Zeitpunkt 22–79) wurden mit den „Huestis-Formeln“ die Konsumzeitpunkte in Form des 95 %-Konfidenzintervalls geschätzt und mit dem tatsächlichen Zeitverlauf verglichen. Von 449 Werten von Gelegenheitskonsumenten lagen 15,8 % mit Modell I (nur THC-Konzentration) außerhalb des geschätzten Bereichs, bei chronischen Konsumenten 46,1 % der 280 Werte. Mit Modell II (Quotient aus THC und THC-COOH) waren das 21,6 % und 18,2 %, mit der Kombination beider Modelle lagen nur 5,6 % bzw. 6,4 % außerhalb des Schätzbereichs. Unabhängig von der Konsumfrequenz trafen 94,1 % der Schätzungen zu. Mit zunehmendem Abstand zum Konsum wird die Schätzung unsicher, 8 Stunden nach Konsum lagen schon 22,7 % aller Schätzungen falsch. Bei 9 Probanden ohne Cannabiskonsum (Placebo) schätzten die Modelle den Konsumzeitpunkt durchgängig als 0,33 bis 12 Stunden zurückliegend, unabhängig von der tatsächlichen Tageszeit (Studie von 9 bis 17 Uhr). Die „Huestis-Formeln“ zur Schätzung des Konsumzeitpunktes können unter Verwendung der Modellkombination zwar als zuverlässig angesehen werden, allerdings nur für einen eher kurzen Zeitraum, bei Zeitdifferenzen von 8 Stunden oder mehr besteht eine erhebliche Unsicherheit. Dies betrifft vor allem chronische Konsumenten. Wenn deren letzter Konsum noch länger zurückliegt, ergibt sich kein verlässliches Ergebnis.

Schlüsselwörter

Cannabis – Begutachtung – Konsumzeitpunkt – Huestis-Formeln – Forensische Toxikologie

Summary

The assessment of cannabinoid concentrations in blood with regard to psychoactive effects is particularly important in traffic offences. A direct correlation is not established, but Huestis et al. have established calculation models for estimating the time of consumption (J Anal Toxicol 16, 283 ff.). However, in view of recent studies on abstinence phases of chronic users, reliability is not assured. From cannabinoid plasma concentrations of 3 controlled studies (from 15 minutes to 4–8 hours after smoking, number of subjects depending on time 22–79) the time of consumption was estimated with the Huestis formulas in the form of the 95 % confidence interval and compared with the actual time course. Out of 449 values of occasional consumers, 15.8 % with model I (THC concentration only) were outside the estimated range, for chronic consumers this was 46.1 % of the 280 values. With model II (quotient of THC and THC-COOH) these were 21.6 % and 18.2 %, with the combination of both models only 5.6 % and 6.4 % were outside the estimated range. Regardless of the frequency of consumption, 94.1 % of the estimates were correct. With increasing distance to inhalation, the estimate becomes uncertain. At 8 hours after consumption 22.7 % of all estimates were already unreliable. In 9 subjects without cannabis use (placebo), the models consistently estimated the time of use as 0.33 to 12 hours in the past, regardless of the actual

time of day (study from 9 to 17 o'clock). The Huestis formulas for estimating the time of use can be considered reliable using the combination of models, but only for a rather short period of time. With time differences of 8 hours or more there is considerable uncertainty. This is especially true for chronic users. If their last consumption was even longer ago, no reliable result can be obtained.

Keywords

cannabis – expert opinion – time of use – Huestis formulas – forensic toxicology

Literatur

1. Bergamaschi M M, Karschner E L, Goodwin R S, Scheidweiler K B, Hirvonen J, Queiroz R H C, Huestis M A (2013) Impact of prolonged cannabinoid excretion in chronic daily cannabis smokers' blood on per se drugged driving laws. *Clin Chem* 59: 519–526.
2. Berghaus G, Schultz E, Szegedi A (1998) Cannabis und Fahrtüchtigkeit. Ergebnisse der experimentellen Forschung. In: Berghaus G, Krüger H P (Hrsg.) Cannabis im Strassenverkehr. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, S. 73–97.
3. Couper F J, Logan B K (2014) Drugs and Human Performance Fact Sheets. Report No. DOT HS 809 725. Department of Transportation (US), National Highway Traffic Safety Administration, Washington.
4. Daldrup T (1996) Abschlußbericht des im Auftrage des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durchgeführten Untersuchungsvorhabens „Cannabis im Straßenverkehr“. Institut für Rechtsmedizin, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, Düsseldorf.
5. Huestis M A, Barnes A, Smith M L (2005) Estimating the time of last cannabis use from plasma delta9-tetrahydrocannabinol and 11-nor-9-carboxy-delta9-tetrahydrocannabinol concentrations. *Clin Chem* 51: 2289–2295.
6. Huestis M A, Gorelick D A, Heishman S J, Preston K L, Nelson R A, Moolchan E T, Frank R A (2001) Blockade of effects of smoked marijuana by the CB1-selective cannabinoid receptor antagonist SR141716. *Arch Gen Psychiatry* 58: 322–328.
7. Huestis M A, Henningfield J E, Cone E J (1992) Blood cannabinoids. I. Absorption of THC and formation of 11-OH-THC and THCCOOH during and after smoking marijuana. *J Anal Toxicol* 16: 276–282.
8. Huestis M A, Henningfield J E, Cone E J (1992) Blood cannabinoids. II. Models for the prediction of time of marijuana exposure from plasma concentrations of delta 9-tetrahydrocannabinol (THC) and 11-nor-9-carboxy-delta 9-tetrahydrocannabinol (THCCOOH). *J Anal Toxicol* 16: 283–290.
9. Hunault C C, Böcker K B E, Stellato R K, Kenemans J L, Vries I de, Meulenbelt J (2014) Acute subjective effects after smoking joints containing up to 69 mg Δ 9-tetrahydrocannabinol in recreational users: a randomized, crossover clinical trial. *Psychopharmacology* 231: 4723–4733.
10. Karschner E L, Schwilke E W, Lowe R H, Darwin W D, Herning R I, Cadet J L, Huestis M A (2009) Implications of plasma Delta9-tetrahydrocannabinol, 11-hydroxy-THC, and 11-nor-9-carboxy-THC concentrations in chronic cannabis smokers. *J Anal Toxicol* 33: 469–477.
11. Kauert G F, Ramaekers J G, Schneider E, Moeller M R, Toennes S W (2007) Pharmacokinetic properties of delta9-tetrahydrocannabinol in serum and oral fluid. *J Anal Toxicol* 31: 288–293.
12. Müller C P, Topic B, Huston J P, Strohbeck-Kühner P, Lutz B, Skopp G, Aderjan R (2006) Cannabis und Verkehrssicherheit. *BAST-Berichte* M 182.
13. Ramaekers J G, Kauert G, Theunissen E L, Toennes S W, Moeller M R (2009) Neurocognitive performance during acute THC intoxication in heavy and occasional cannabis users. *J Psychopharmacol* 23: 266–277.
14. Ramaekers J G, Kauert G, van Ruitenbeek P, Theunissen E L, Schneider E, Moeller M R (2006) High-potency marijuana impairs executive function and inhibitory motor control. *Neuropsychopharmacology* 31: 2296–2303.
15. Ramaekers J G, Moeller M R, van Ruitenbeek P, Theunissen E L, Schneider E, Kauert G (2006) Cognition and motor control as a function of Delta9-THC concentration in serum and oral fluid: limits of impairment. *Drug Alcohol Depend.* 85: 114–122.
16. Skopp G, Richter B, Pötsch L (2003) Cannabinoidbefunde im Serum 24 bis 48 Stunden nach Rauchkonsum. *Arch Kriminol* 212: 83–95.
17. Toennes S W, Auwärter V, Knoche A, Skopp G (2016) Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum. *Blutalkohol* 53: 409–414.
18. Toennes S W, Ramaekers J G, Theunissen E L, Moeller M R, Kauert G F (2008) Comparison of cannabinoid pharmacokinetic properties in occasional and heavy users smoking a marijuana or placebo joint. *J Anal Toxicol* 32: 470–477.
19. Toennes S W, Schneider K, Kauert G F, Wunder C, Moeller M R, Theunissen E L, Ramaekers J G (2011) Influence of ethanol on cannabinoid pharmacokinetic parameters in chronic users. *Anal Bioanal Chem* 400: 145–152.
20. Toennes S W, Wunder C, Paulke A, Verhoff M A (2015) Wie relevant ist die Gefahr des Beweismittel-

- verlustes bei Verzug der Blutentnahme? Schlussfolgerungen aus der Auswertung von Blutuntersuchungsergebnissen. Arch Kriminol 235: 73–79.
21. Vandrey R, Herrmann E S, Mitchell J M, Bigelow G E, Flegel R, LoDico C, Cone E J (2017) Pharmacokinetic Profile of Oral Cannabis in Humans: Blood and Oral Fluid Disposition and Relation to Pharmacodynamic Outcomes. J Anal Toxicol 41: 83–99.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. Stefan Toennes
 Institut für Rechtsmedizin
 Kennedyallee 104
 60596 Frankfurt am Main
 E-Mail: toennes@em.uni-frankfurt.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

Staatsanwaltschaft Hamburg¹⁾
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf Institut für Rechtsmedizin, Hamburg²⁾

MARIA FOCKEN¹⁾, FABIAN STEFFEN²⁾, KLAUS PÜSCHEL²⁾

Der diabetische Fahrzeugführer – zur Frage der Fahreignung

Medizinische und rechtliche Aspekte

Fit to drive with diabetes mellitus

Medical and legal aspects

Ausgangslage

In Deutschland gibt es aktuell mehr als sieben Millionen Menschen mit Diabetes. Pro Jahr kommen mehr als 500.000 Neuerkrankungen hinzu. Schätzungsweise mindestens zwei Millionen der betroffenen Personen wissen (noch) nichts von ihrer Erkrankung.¹⁾

Der Diabetes mellitus ist eine endokrine Funktionsstörung, die primär durch die Hyperglykämie und im Verlauf durch akute und chronische Stoffwechselkomplikationen gekennzeichnet ist. Einerseits findet sich unbehandelt oder ohne adäquate Therapie eine anhaltende Hyperglykämie, die eine schwere Beeinträchtigung des gesamten Organismus mit direktem Einfluss auf die Fahrtauglichkeit des Betroffenen darstellen kann. Andererseits besteht unter einer Therapie mit Insulin oder mit insulinotropen oralen Antidiabetika die grundsätzliche Gefahr plötzlich eintretender Hypoglykämien. Aber auch die diabetesbedingten Folgeerkrankungen, wie die Mikro- und Makroangiopathien sowie die Neuropathie, mit ihren Endpunkten Nierenversagen, Erblindung, Myokardinfarkt, zerebralem Insult und Amputation, können die aktive Teilnahme am Straßenverkehr einschränken oder unmöglich machen.²⁾

Den behandelnden Ärzten kommt eine besondere Verantwortung in der initialen Aufklärung zur Fahreignung und auch in der wiederholten Kontrolle der Therapiecompliance zu. Ist diese nicht ausreichend, sollte mit dem Patienten ein ärztliches Fahrverbot kommuniziert werden. Unter Umständen ist eine Meldung an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde in Betracht zu ziehen.

Fahreignung – Fahrtüchtigkeit

Es gilt der Grundsatz, dass gut eingestellte und geschulte Diabetiker als Fahrzeugführer am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Dies gilt sowohl für Führer der Gruppe 1 (Fahrerlaubnisklassen A, A1, A2, B, BE, AM, L und T) als auch für Führer der Gruppe 2, für die wegen der Gefahr schwerwiegenderer Folgen bei Unfällen strengere Maßstäbe gelten. Gruppe 2 umfasst die Fahrerlaubnisklassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E.

¹⁾ Deutsche Diabetes Hilfe (diabetesde.org – eingesehen am 15.01.2020).

²⁾ Madea, B., Mußhoff, F. Berghaus, G. (Hrsg.) Verkehrsmedizin, 2. Auflage 2012.

Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn der Betroffene gut eingestellt ist, über einen ausgeglichenen Stoffwechsel und eine ungestörte Hypoglykämiewahrnehmung verfügt.

Voraussetzung ist ferner, dass der Diabetiker regelmäßige Mahlzeiten zu sich nimmt, einen ausgeglichenen Lebensstil pflegt und geübt ist bei der Einnahme der verordneten Medikamente. Risikofaktoren für eine mögliche Unterzuckerung sind ungewohnte körperliche Anstrengungen, Alkoholkonsum und Fehler beim Dosieren der Insulin-Einheiten.

Nach den Begutachtungsleitlinien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)³⁾ besteht für Fahrzeugführer der Gruppe 1 dann keine Einschränkung, wenn bei einer Therapie mit Diät sowie Lebensstilanpassung oder bei medikamentöser Therapie nur ein niedriges Hypoglykämierisiko besteht. Jedenfalls so lange eine ausgeglichene Stoffwechsellage besteht und keine die Fahreignung in sonstiger Weise ausschließenden Folgekomplikationen vorliegen. Bei Personen mit einem hohen Hypoglykämierisiko ist das Führen von Fahrzeugen erst nach einer Einstellung des Diabetes durch einen erfahrenen Diabetologen und gezielter Schulung bzgl. der Wahrnehmung einer drohenden Unterzuckerung möglich. Dadurch soll gewährleistet werden, dass der Betroffene das Risiko einer Hypoglykämie versteht und seine Erkrankung angemessen unter Kontrolle hat. Ggf. ist dies durch ein (fach-)ärztliches Attest nachzuweisen.

Bei wiederholt auftretenden schweren Hypoglykämien im Wachzustand bedarf es einer besonderen (ärztlichen) Bewertung im Einzelfall in Bezug auf eine hinreichende Stabilität der Stoffwechsellage und eine zuverlässige Wahrnehmung von Hypoglykämien durch den Betroffenen selbst.

Fahrzeugführer der Gruppe 2 müssen grundsätzlich eine stabile Stoffwechselführung über drei Monate nachweisen. Solange eine Behandlung mit oralen Antidiabetika (bei niedrigem Hypoglykämierisiko) erfolgt, ist es ausreichend, dass eine regelmäßige ärztliche Kontrolle gewährleistet ist. Bei Therapie mit höherem bzw. hohem Hypoglykämierisiko (Sulfonylharnstoffe und ihre Analoga, Glinide, Insulin) ist daneben alle drei Jahre eine fachärztliche Begutachtung erforderlich.

Wie jeder andere Verkehrsteilnehmer auch, muss der diabetische Fahrzeugführer sich vor Antritt der Fahrt kritisch prüfen, ob er dazu in der Lage ist und er andere nicht gefährdet.⁴⁾ Grundlage dafür sind in erster Linie die eingenommenen Mahlzeiten, eine durchgeführte Blutzuckermessung, ein geregelter Tagesablauf und eine kritische Hinterfragung des eigenen körperlichen Wohlbefindens.

Strafrechtliche Aspekte/Falldarstellung

Ein nachlässiger Umgang mit der eigenen Diabeteserkrankung kann unter Umständen strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen, wie der Fall eines zum Tatzeitpunkt 54jährigen Fahrzeugführers zeigt, der unter einer Hypoglykämiewahrnehmungsstörung litt.

Zum Fall⁵⁾: Der Angeklagte befuhr mit einem Pkw die BAB 7 und verlor aufgrund einer nicht wahrgenommenen Unterzuckerung die Kontrolle über sein Fahrzeug. Er kollidierte

³⁾ Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (Verkehrsblatt S. 110), Fassung vom 28.10.2019 (Verkehrsblatt S. 775), in Kraft getreten am 31.12.2019 mit der 14. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 52 vom 30. Dezember 2019).

⁴⁾ § 2 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung (FeV); § 31 Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO).

⁵⁾ Das in diesem Fall ergangene Urteil des AG Hamburg-Altona ist direkt im Anschluß an diesen Beitrag abgedruckt.

mit Material der Baustellensicherung, anschließend mit einem neben ihm fahrenden Pkw. Der Mann fuhr anschließend unter Nutzung aller drei Fahrstreifen weiter, stieß zweimal gegen die Mittelleitplanke, kam dann von der Fahrbahn ab, stieß gegen eine Brücke und fuhr dann nach links quer über alle dort vorhandenen vier Fahrstreifen bis zum linken Rand der äußeren linken Fahrspur. Hier geriet er danach kurzzeitig in den linken Fahrstreifen des Gegenverkehrs bis er zuletzt zurück auf seine Fahrbahnseite schleuderte, wo er im Bereich des Mittelstreifens stehen blieb.

Einem glücklichen Zufall war es zu verdanken, dass die Führerin des beteiligten Fahrzeuges nur geringe Verletzungen (HWS-Distorsion und Prellung des linken Armes) erlitt und ansonsten lediglich Sachschaden entstand.

In der Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht ließ sich der Angeklagte dahingehend ein, er habe vor Antritt der Fahrt ein angemessenes Frühstück zu sich genommen und anschließend mindestens einmal den Blutzuckerwert gemessen. Im Übrigen sei er gut eingestellt.

Der behandelnde Arzt, ein Diabetologe, der von der Schweigepflicht entbunden worden war, wurde im Hauptverhandlungstermin gehört. Aus seinen Ausführungen ergab sich, dass der Angeklagte keineswegs verantwortungsbewusst mit seiner Erkrankung umgegangen ist. Es wurde offensichtlich, dass er über mehrere Jahre hinweg ärztliche Kontrollen kaum oder in zeitlich großen Abständen wahrgenommen hat. Zum Teil war während dieses Zeitraums der Kontakt ganz abgebrochen. Eine Kontaktaufnahme zur Praxis erfolgte nur zur Abholung der erforderlichen ärztlichen Rezepte für das benötigte Insulin.

Aus den vom Arzt dem Gericht übergebenen Unterlagen ergab sich, dass sich bereits einige Monate zuvor seine Mitbewohnerin in einem Brief an den behandelnden Arzt gewandt hatte. Dabei schilderte sie einen Fall schwerer Unterzuckerung im Straßenverkehr. Der Angeklagte sei hochaggressiv gewesen, habe auf einem Parkplatz zwei Fahrzeugen die Vorfahrt genommen und sei, nachdem seine Begleiterin aus Angst das Fahrzeug verlassen hatte, auf sie zugefahren. Ebenso erwähnte sie weitere Situationen, in denen es zu Symptomen einer Unterzuckerung gekommen ist. Bei den sich anschließenden ärztlichen Gesprächen wurden dem Angeklagten u. a. ein umgehender stationärer Aufenthalt in einer Klinik sowie die Benutzung eines neuen Messsystems, eines sog. „Real-Time-Messgerät“, welches eine kontinuierliche Glukosemessung durchführt und so rechtzeitig auf die Gefahr einer Unterzuckerung hinweist, empfohlen.

Der Kontakt zum behandelnden Arzt wurde danach abgebrochen und erst nach dem Unfallereignis wieder aufgenommen. Die empfohlenen Maßnahmen wurden nicht durchgeführt.

Da Zweifel an den Schilderungen des Angeklagten bestanden und eine anderweitige vollständige Aufklärung der Krankheitsumstände und des Verhaltens des Angeklagten vor Antritt der Fahrt nicht zu erwarten war, wurde während der laufenden Verhandlung der Erlass eines richterlichen Durchsuchungsbeschluss beantragt. Bei der ärztlich begleiteten Durchsuchung wurden weitere medizinische Unterlagen sichergestellt und beschlagnahmt.⁶⁾ Darüber hinaus wurde das Blutzuckermessgerät des Angeklagten ausgelesen.

⁶⁾ Ärztliche Unterlagen dürfen nach § 97 Abs. 2 S. 1 Strafprozessordnung (StPO) sichergestellt und beschlagnahmt werden, wenn diese sich im Besitz anderer Personen als dem Arzt befinden.

Dabei konnten extreme Schwankungen in den dokumentierten Messwerten festgestellt werden. Diese lagen mehrfach bei unter 40 mg/dl und zum Teil bei deutlich über 500 mg/dl. Dies machte deutlich, dass der Angeklagte keineswegs gut eingestellt war. Aus den ärztlichen Unterlagen ergab sich zudem, dass beim Langzeitblutzucker-„gedächtnis“ (HbA1c) die kritische Grenze von 7,5 % mehrfach deutlich überschritten wurde und der Angeklagte im Jahr zuvor einen Suizidversuch mit einer Überdosis Insulin unternommen hatte.

Insbesondere aufgrund der bei der Durchsuchung gewonnenen Erkenntnisse konnte der Nachweis geführt werden, dass der Angeklagte sich in Kenntnis seiner fehlenden Fahrtauglichkeit und -eignung ans Steuer seines Pkw gesetzt und den geschilderten Unfall verursacht hatte. Er wurde deshalb zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen verurteilt.⁷⁾ Zudem ordnete das Gericht die Entziehung der Fahrerlaubnis an und verhängte eine Sperrfrist für deren Wiedererteilung.

Verantwortung der Ärzte

Abgesehen davon, dass im vorliegenden Fall der behandelnde Arzt ganz offensichtlich ohne notwendige regelmäßige Kontrollen eine Verordnung für Insulin ausgestellt hat, besteht eine grundsätzliche Verantwortung von Ärzten bei der Behandlung von Patienten, bei denen Zweifel an der Fahreignung bestehen. Es ist ihre Aufgabe, ihre Patienten im Krankheitsfall präventiv und unaufgefordert auch zu Fragen der Fahreignung bzw. -tauglichkeit zu beraten und Möglichkeiten zu deren Erhalt aufzuzeigen. Sollte es erforderlich sein, ist ein ärztliches „Fahrverbot“ auszusprechen und zu dokumentieren. Nicht selten berichten Unfallverursacher nach einem Unfallereignis mit Verdacht auf Krankheit und/oder Medikamenteneinfluss gegenüber den ermittelnden Polizeibeamten oder vor Gericht, ihr Arzt habe diese Thematik nicht mit ihnen besprochen. In diesem Zusammenhang ist besonders auf die Studie von REDELMEIER et al. aus Kanada hinzuweisen, die belegt, dass das relative Unfallrisiko nach gezielter Aufklärung/Warnung durch den behandelnden Arzt im Hinblick auf medizinische Defizite immerhin um nahezu 50 % zurückging.⁸⁾

Auch der Deutsche Ärztetag verabschiedete auf dem 117. Deutschen Ärztetag (Düsseldorf, 27.–30.05.2014) einen Beschluss zur Verantwortung der behandelnden Ärzte. Dort heißt es: „...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 Auswirkung ihrer Erkrankung bzw. Medikamentenwirkung auf die Verkehrssicherheit und Fahreignung zu beraten, um den Schutz der Sicherheit der Betroffenen und unbeteiligter Dritter zu gewährleisten. ...“⁹⁾

Ärzte dürfen auch Patienten, bei denen die Gefahr droht, dass diese weiterhin am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen und dabei eine Gefahr für Leben und Gesundheit von unbeteiligten Verkehrsteilnehmern ausgehen könnte, ausnahmsweise der zuständigen

⁷⁾ § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b Strafgesetzbuch (StGB).

⁸⁾ Redelmeier, D. A., Yarnell, C. J., Thiruchelvam, D., Trbshirani, R. J.: Physicians warning for unfit drivers and the risk of trauma from road crashes. *N Engl. J Med* 367/13 (1228-1236/2012).

⁹⁾ Beschluss des 117. Deutschen Ärztetages (2014), VII-58, 117. Deutscher Ärztetag (Düsseldorf, 27.–30.05.2014) „Verkehrsmedizinische Kompetenz ist ein wesentliches Element in der Patientenberatung“; Rüdiger, G., Kocherscheid, K. (Hg.).

Fahrerlaubnisbehörde melden. Eine Entbindung von der Schweigepflicht ist hierzu nicht erforderlich. Die gesetzlichen Grundlagen hierzu finden sich in der Anwendung des § 34 StGB (Rechtfertigender Notstand) und in der Berufsordnung für Ärzte.¹⁰⁾ Dies wurde inzwischen in mehreren gerichtlichen Entscheidungen bestätigt.^{11, 12, 13)}

Fazit

Bei dem geschilderten Fall handelt es sich um ein charakteristisches Unfallgeschehen und eine ebenso charakteristische Vorgeschichte mit bekannter Störung der Hypoglykämiewahrnehmung.

Im Hinblick auf die demografische Entwicklung ist von einem Anstieg von Personen insbesondere mit einem Typ 2- und geringer ausgeprägt auch mit einem Typ 1-Diabetes auszugehen; demzufolge steigt auch die Anzahl der an einem Diabetes erkrankten und mit Insulin oder insulinotropen Substanzen behandelten Verkehrsteilnehmer.

Umso wichtiger ist es, dass Ärztinnen und Ärzte für die Problematik „Diabetes und Fahreignung“ sensibilisiert werden. Viele Diabetiker verhalten sich diszipliniert und verantwortungsbewusst. Sie sollen nicht diskriminiert werden. Ziel muss es sein, gezielt diejenigen herauszufiltern und in Zusammenarbeit mit den Behörden notfalls – im wahrsten Wortsinn – aus dem Verkehr zu ziehen, die aufgrund der mit der Erkrankung verbundenen Folgen, zu denen Bewusstseinsstörungen und zum Teil auch Aggressivität und eine erhöhte Risikobereitschaft zählen, eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen.

Zusammenfassung

Der dargestellte, sehr komplexe Verkehrsunfall eines Diabetikers war auf eine Hypoglykämie bei entsprechender Hypoglykämie-Wahrnehmungsstörung zurückzuführen. – Zu bedenken ist, dass unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung in der Bevölkerung mit einem Anstieg der Fälle von sogenanntem Altersdiabetes (Diabetes Typ 2) zu rechnen ist. Auch jüngere Menschen entwickeln vergleichsweise häufiger einen Typ 1 Diabetes. – Die Führung und Aufklärung eines Diabetikers im Hinblick auf die Mobilität im motorisierten Straßenverkehr ist eine sehr wichtige ärztliche Aufgabe. Die meisten Diabetiker verhalten sich im Straßenverkehr diszipliniert und verantwortlich. Unter Berücksichtigung der Fahrerlaubnisverordnung und ihrer Fahreignung können sie ohne weiteres am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Diesbezüglich sollte eine Diskriminierung vermieden werden. Andererseits sind die Diabetiker herauszufiltern, die mit ihrer Erkrankung undiszipliniert umgehen und dadurch eine Gefahr im motorisierten Straßenverkehr darstellen, insbesondere, wenn sie unter wiederkehrenden Hypoglykämien und einer Hypoglykämie-Wahrnehmungsstörung leiden. In der Hypoglykämie kommt es einerseits zu Bewusstseinsstörungen, andererseits gehören eine gesteigerte Aggressivität und Risikobereitschaft zum Symptomkomplex der Hypoglykämie, mit dadurch stark erhöhter Unfallgefahr.

Schlüsselwörter

Diabetes – Fahreignung – Hypoglykämie – Verkehrssicherheit – Melderecht

¹⁰⁾ § 9 Abs. 2 Satz 1 der Berufsordnung der Ärztekammer Niedersachsen in der Fassung vom 1. Juni 2018.

¹¹⁾ VGH München, Beschl. v. 14. November 2018 – 11 CS 18.963 – juris, Rn. 11 m. w. N.; st. Rspr., vgl. zuletzt m. w. N.: Beschl. v. 29. März 2019 – 7 B 820/19 –, juris.

¹²⁾ VG Oldenburg, Beschl. v. 21. August 2019 – 7 B 2289/19, BeckRS 2019, 18595.

¹³⁾ VGH München, Beschl. v. 24. August 2010 – 11 CS 10.1139, Rn. 72.

S u m m a r y

The presented case describes a characteristic accident and an equally characteristic medical history with a known disturbance in hypoglycemia perception. With regard to the demographic development, an increase in cases of so-called “adult diabetes” (diabetes type 2) is to be expected. But younger people are also increasingly developing type 1 diabetes. A significant increase in motor vehicle drivers suffering from diabetes can therefore be expected. It is all the more important that doctors are made aware of the problem of “diabetes and driving aptitude”. Many diabetics behave in a disciplined and responsible manner. They should not be discriminated against. The goal must be to selectively filter out and, if necessary, literally remove from circulation those that pose a threat to the safety of road traffic due to the consequences of the disease, which also include aggressiveness and an increased willingness to take risks.

K e y w o r d s

diabetes – driving aptitude – hypoglycemia – road safety – right to inform

A n s c h r i f t f ü r d i e V e r f a s s e r

Prof. Dr. Klaus Püschel
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Institut für Rechtsmedizin
Butenfeld 34
22529 Hamburg
E-Mail: pueschel@uke.de

U r t e i l

Hamburg-Altona
Az.: 327b Cs 8/17
2451 Js 314/16
Rechtskräftig seit 4.10.2017
Hamburg-Altona, den 24.11.2017

Urteil
IM NAMEN DES VOLKES
In dem Strafverfahren gegen
K S

hat das Amtsgericht Hamburg-Altona – Strafrichter –,
Abteilung 327b -, in der Sitzung vom 4.10.2017, an der
teilgenommen haben:

Richterin am Amtsgericht F:
als Vorsitzende
Amtsanwältin F
als Vertreterin der Staatsanwaltschaft
Rechtsanwältin D
als Verteidigerin
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

für Recht erkannt:

Der Angeklagte K S, wird wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen verurteilt. Ein Tagessatz wird auf 10 € festgesetzt.

Dem Angeklagten wird gestattet, die Geldstrafe – in Gesamthöhe von 700 € – in monatlichen Raten von 30 €, beginnend am 1. des auf die Rechtskraft folgenden Monats zu zahlen.

Diese Vergünstigung entfällt wenn der Angeklagte mit einer Rate mehr als 2 Wochen in Rückstand kommt.

Dem Angeklagten wird die Fahrerlaubnis entzogen. Sein Führerschein wird eingezogen. Vor Ablauf von noch 9 Monaten darf ihm die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen.

Die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen des Angeklagten trägt der Angeklagte.

Angewendete Vorschriften:

§§ 315c Abs. 1 Nr. 1b, Abs. 3 Nr. 2, 69, 69a StGB

Gründe:

(abgekürzt nach Rechtskraft)

I.

Der Angeklagte ist geschieden und hat 2 Kinder im Alter von 16 und 25 Jahren, die nicht bei ihm leben. Unterhalt zahlt er nicht. Der Angeklagte hat einen Hauptschulabschluss erworben und eine Lehre als Groß- und Außenhandelskaufmann absolviert. Zuletzt arbeitete er als Lagermeister und Fahrdienstleiter. Seit dem 19.9.2016 ist er jedoch krank geschrieben auf Grund einer Erkrankung am Meniskus sowie Rheuma. Er erhält Krankengeld in Höhe von monatlich 958 €. Dieses läuft jedoch im Februar/März nächsten Jahres aus. Anschließend wird er, so hofft er, Rente bekommen, ansonsten wohl Leistungen nach dem Hartz IV Gesetz. Der Angeklagte zahlt derzeit eine Miete von 237 €, ab dem 1. Januar nächsten Jahres zieht er jedoch im Haus um in eine größere Wohnung und wird dann eine Miete von etwa 400 € zahlen.

Der Angeklagte leidet seit 1990 an Diabetes mellitus Typ I und muss dementsprechend regelmäßig Insulin spritzen. Zudem leidet er an einer sogenannten Hypoglykämiewahrnehmungsstörung, was bedeutet, dass der Angeklagte eine aufkommende Unterzuckerung erst sehr spät bzw. möglicherweise gar nicht selbst bemerkt.

Dem Angeklagten war mit Beschluss vom 19.8.2016 die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen worden. Nach Ablauf von etwa 11 Monaten war der Beschluss aufgehoben und der Führerschein dem Angeklagten wieder ausgehändigt worden. Mit Beschluss vom 20.9.2017 war dem Angeklagten schließlich die Fahrerlaubnis erneut vorläufig entzogen worden.

In der Vergangenheit ist der Angeklagte weder strafrechtlich noch verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten.

II.

Am Morgen des 5.8.2016 stand der Angeklagte gegen 4 Uhr morgens auf und maß seinen Blutzuckerwert. Anschließend spritzte er sich Insulin und frühstückte. Danach setzte er sich in sein Auto, einen PKW F mit dem amtlichen Kennzeichen und fuhr zur Arbeit. Gegen 5:20 Uhr kam es zu einer derartigen Unterzuckerung beim Angeklagten, dass dieser wahrscheinlich ohnmächtig wurde. Der Angeklagte befand sich zu diesem Zeitpunkt auf der Bundesautobahn 7 im Bereich einer Baustelle in Höhe der Anschlussstelle Stellingen. Er befuhr zunächst die mittlere von 3 Fahrspuren. Er verlor die Kontrolle über sein Fahrzeug und fuhr zunächst Material der Baustellensicherung um, das dadurch auf verschiedene Fahrstreifen verteilt wurde. Anschließend stieß er gegen die rechte Seite des auf der linken Fahrspur neben ihm fahrenden PKW mit dem amtlichen Kennzeichen, des Zeugen K. Er fuhr dann unter Nutzung aller 3 Fahrstreifen weiter, stieß zweimal gegen die Mittelteilplanke, kam im Bereich der Brücke Behringstraße nach rechts von der Fahrbahn ab, stieß gegen die Brücke und fuhr anschließend nach links quer über alle dort vorhandenen 4 Fahrstreifen bis zum linken Rand der äußeren linken Fahrspur, fuhr dort mehrere Absperrbaken um, fuhr kurzzeitig in den linken Fahrstreifen des Gegenverkehrs und schleuderte schließlich zurück in seine Fahrbahnseite, wo er im Bereich des Mittelstreifens stehen blieb.

Die Zeugin S, die mit ihrem PKW mit dem amtlichen Kennzeichen, auf der Autobahn in der Gegenrichtung unterwegs war, kollidierte mit den durch den Angeklagten umgeworfenen, auf ihrer Fahrspur liegenden Absperrbaken, wodurch ein Reifen ihres PKWs platzte und die Zeugin deshalb nach rechts von der Fahrbahn abkam und hierbei eine HWS Distorsion und eine Prellung am linken Arm erlitt und an ihrem PKW ein Totalschaden in Höhe von 2.250 € entstand. Am PKW des Zeugen K entstand ein Schaden in Höhe von ca. 2.500 €, an der Brücke und den umgefahrenen Absperrmaterialien ein Gesamtschaden in Höhe von ca. 10.000 €.

Bei gewissenhafter Überprüfung des gemessenen Blutzuckerwertes und gewissenhafter Berechnung und Abmessung der zu spritzenden Insulinmenge wäre es nicht zu einer Unterzuckerung gekommen. Der Angeklagte hätte bei selbstkritischer Würdigung bei Fahrtantritt auch erkennen können und müssen, dass er in Folge einer Unterzuckerung die Kontrolle über sein Fahrzeug verlieren und einen Unfall würde verursachen können.

III.

Der Angeklagte hat sich danach wie tenoriert schuldig und strafbar gemacht. Der Strafrahmen war dem § 315c StGB zu entnehmen, der Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder Geldstrafe vorsieht.

Zu Gunsten des Angeklagten war zu berücksichtigen, dass er im Hauptverhandlungstermin erklärt hat, dass er freiwillig auf zunächst unbestimmte Zeit auf seine Fahrerlaubnis verzichten möchte. Auch war zu berücksichtigen, dass der Angeklagte bislang strafrechtlich und verkehrsrechtlich nicht in Erscheinung getreten ist. Es war ihm zudem positiv anzurechnen, dass er seit dem Unfall verschiedene Maßnahmen ergriffen hat, insbesondere Schulungen besucht hat, die verhindern sollen, dass sich das Vorgefallene wiederholt. Es war darüber hinaus zu

berücksichtigen, dass der Angeklagten jedenfalls eine gewisse Einsicht hat erkennen lassen, dass sein Verhalten nicht richtig war sowie, dass die Hauptverhandlung und die bei ihm stattgefundene Durchsuchung ihn sichtlich beeindruckt haben.

Zu seinen Lasten war jedoch zu berücksichtigen, dass er durch sein Verhalten eine extrem hohe Gefahr verursacht hat – dass es „nur“ zu Sachschaden und leichter Körperverletzung gekommen ist, ist ein großes Glück und Zufall. Bei dem stattgefundenen Unfall hätte es auch sehr leicht zu weitaus größeren Schäden, insbesondere Personenschäden kommen können. Zudem war auch zu berücksichtigen, dass insgesamt ein relativ laxer und unverantwortungsvoller Umgang mit seiner Krankheit bisher zu erkennen war, auch wenn anzumerken ist, dass ein Umdenken beim Angeklagten zu erkennen ist. Nach Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Strafzumessungsgesichtspunkte hält das Gericht nach alledem eine

Geldstrafe in Höhe von 70 Tagessätzen

für tat- und schuldangemessen. Die Tagessatzhöhe bemisst sich nach dem Einkommen des Angeklagten. Ihm war darüber hinaus Ratenzahlung zu bewilligen.

Dem Angeklagten war zudem die Fahrerlaubnis zu entziehen. Aus der von ihm begangenen Tat ergibt sich, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (§ 69 Abs. 1 StGB). Dieses Ungeeignetheit ist zwischenzeitlich auch nicht fortgefallen, sondern besteht auch heute noch fort. Ein Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr.1 StGB liegt vor. Wesentliche Besonderheiten durch die die indizielle Bedeutung des Regelbeispiels kompensiert werden, weist die schwere und gefährliche Straftat gegenüber der Masse der vorkommenden Fälle nicht auf.

Eine Sperre von noch 9 Monaten erachtet das Gericht unter Berücksichtigung der gesamten Persönlichkeit des Angeklagten, insbesondere seiner Zuverlässigkeit, dem Umgang mit seiner Krankheit, den weiterhin schwankenden und teilweise sehr auffälligen Blutzuckerwerten, die den Eindruck vermitteln, dass der Angeklagte derzeit noch nicht zu 100 Prozent in der Lage ist die richtige Dosierung des Insulins zur richtigen Zeit vorzunehmen, sowie der gesamten Tatumstände und der oben im Einzelnen geschilderten Strafzumessungserwägungen, auf die Bezug genommen wird, als ausreichend, aber auch als erforderlich, um bei ihm das zutage getretene Verhaltensdefizit zu beseitigen. Dabei ist auch bedacht worden, dass der Führerschein des Angeklagten bereits insgesamt mehr als 11 Monate sichergestellt ist.

IV.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 465 StPO.

Richterin am Amtsgericht

Zur Information

Bericht über das 9. Wissenschaftliche Symposium „Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Schienenverkehr“ am 20. Februar 2020 in Lübeck

Die norddeutschen BADS-Landessektionen Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein richteten am 20. Februar 2020 das 9. Wissenschaftliche Symposium zum Thema „Alkohol, Drogen und Verkehrseignung“ aus. In diesem Jahr in der Hansestadt Lübeck rückte in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit der Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung Fachbereich Bundespolizei und dem Institut für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf die Verkehrseignung im Schienenverkehr in den Mittelpunkt.

Systematische Aufzeichnungen zum Alkohol- und/oder Drogenkonsum im Schienenverkehr von offiziellen Stellen waren nicht zu erhalten. Von den gefährlichen Ereignissen, die im Rahmen einer Eisenbahn-Unfalluntersuchung geprüft wurden, ist – soweit öffentlich bekannt – nur in höchst vereinzelt Fällen ein Alkoholeinfluss als Ursache von Kollisionen ermittelt worden. Die Veranstalter gehen trotz der zahlenmäßig gering erscheinenden Problematik als Intention für das durchgeführte Symposium davon aus, dass es sich bei Unfällen unter Einfluss von Alkohol und Drogen im Schienenverkehr (inkl. S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahnen) nicht selten um schwerwiegende Ereignisse mit individuell großen Schadensfolgen handelt. Hierbei denke man an die Fahrgäste, die am Bahnsteig Wartenden sowie an die Triebfahrzeugführer!

Alle Referate orientierten sich im Blick auf Tatbestandsmerkmale bei einer Teilnahme am Schienenverkehr unter Alkohol und Drogen im Wesentlichen an den §§ 315a I Nr. 1, 316 Strafgesetzbuch (StGB), § 36 Abs. 5 Straßenverkehrs-Verordnung (StVO), § 48 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV).

Zu Beginn der Veranstaltung verwies der Präsident des BADS, HELMUT TRENTMANN, in seinem Grußwort auf die Ergänzung in den Statuten des BADS. Habe der Bund gegen Drogen und Alkohol sich in den vergangenen Jahrzehnten ausschließlich um die Folgen von Rauschmitteln im Straßenverkehr gekümmert, so rückten seit einer Satzungsänderung auch die anderen Verkehrsträger wie der Schiffs-, Luft- und Schienenverkehr in den Fokus. Gebe die Statistik bisher auch wenig aussagekräftige Daten für den Schienenverkehr her, so handelte es sich bei einschlägigen Unfällen in der Vergangenheit nicht selten um schwerwiegende Ereignisse mit individuell großen Schadensfolgen. In diesem Zusammenhang nannte TRENTMANN unter anderem Unfälle zwischen Dessau und Schwerdt sowie in Stolberg bei Aachen.

Eine Problematik ergebe sich – so der ehem. Leiter der Staatsanwaltschaft Hamburg, Dr. EWALD BRANDT, in seinem Referat – für den Straftatbestand der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) festgelegten Grenzwert. Bisher werde hier unterschiedlich gehandelt, denn während ein alkoholisierter Autofahrer ab einem Wert des Alkohols im Blut von 1,1 Pro-

mille als absolut fahruntüchtig gilt, müssten bei Lokführern in jedem Einzelfall Beweisanzeichen für die Fahruntüchtigkeit erhoben werden. Deshalb müsse dieser Wert auch für den Schienenverkehr übernommen werden. Absolute Fahruntüchtigkeit auf Schiene und Straße seien also gleich zu behandeln.

Zudem müsse wie im Straßen- und Schiffsverkehr auch für die Schiene das Überschreiten der 0,5 Promille Grenze als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. BRANDT sprach sich dafür aus, im Interesse der Verkehrssicherheit nicht abzuwarten, bis ein Lokführer womöglich mit 2 ‰ einen alkoholbedingten Fahrfehler begeht. „Wegen der komplexen technischen Vorgänge z.B. in Hochgeschwindigkeitszügen besteht bei der Personen- und Gefahrgutbeförderung eine hohe Verantwortung der Fahrzeugführer.“ Sie gehe weit über die im Straßenverkehr hinaus, so BRANDT weiter.

Wirkungsvolle Präventionsmaßnahmen und angemessene Sanktionen bei Verstößen seien wegen des erheblichen Ausmaßes der Personenbeförderung sowie des Transports von Gefahrgütern unverzichtbar. Für BRANDT bedürften die bestehenden Reaktionsmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und rechtlichen Ausgestaltung einer fortlaufenden Überprüfung. Mit Blick auf die für den Schienenverkehr bestehenden besonders qualifizierten Sicherheitssysteme, dürfe die Situation im Schienenverkehr aber nicht dramatisiert werden. So erfolge eine gezielte Unterstützung des Fahrzeugführers durch Technik.

Einblick in das Problemfeld „Alkohol- und Drogenmissbrauch in sicherheitsrelevanten Bereichen der Eisenbahnen und der daraus resultierenden Bedeutung sowie den Anforderungen und Kontrollmöglichkeiten aus Sicht der DB“ gab auf dem Symposium der Leitende Arzt und Leiter Gesundheitsmanagement der Deutschen Bahn, Dr. CHRISTIAN GRAVERT. Er konstatierte grundsätzlich, dass sich auch in den Reihen der Bahn wie in jedem anderen gesellschaftlichen Bereich Probleme des Suchtverhaltens zeigten. Dass in der Vergangenheit nur sehr wenige Unfälle oder Versäumnisse auf Grund von Alkohol oder Drogen im Führerstand zu verzeichnen gewesen sind, führte GRAVERT unter anderem auf die technikbezogenen Möglichkeiten der Unfallvermeidung bei der Eisenbahn zurück. Ihnen räume das Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert ein. Doch im Sinne einer Risikominimierung verlasse sich das Unternehmen nicht darauf, sondern bedenke zur Abwehr von Unfällen insbesondere auch das individuelle Fehlverhalten (Human Factors Failure), um solchen Fehlermöglichkeiten mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

GRAVERT verwies darauf, dass das absolute Alkohol- und Drogenverbot bei der DB nur mit regelmäßigen Kontrollen durchsetzbar ist. Dabei sei das Interesse der DB an einem sicheren Verkehrsbetrieb mit den Persönlichkeitsrechten der Bewerber und Mitarbeiter abzuwägen. So fänden entsprechend der deutschen Rechtslage keine anlasslosen Alkohol- und Drogenkontrollen bei den DB-Beschäftigten statt, abweichend von den Verfahren in vielen anderen Ländern. Bei der Einstellung in sicherheitsrelevante Tätigkeiten finde einmalig bei allen Bewerbern ein Screening-Test auf Drogen im Urin statt. Zudem müssten sich alle sicherheitsrelevanten Mitarbeiter im drei- bis fünfjährigen Abstand, bei chronischen Krankheiten und höherem Alter auch häufiger, medizinisch auf ihre Eignung für den Verkehrsbetrieb untersuchen lassen, dabei stehe auch der Alkoholkonsum im Fokus. Darüber hinaus verfüge das Unternehmen über ein umfassendes Suchtpräventionsprogramm, das frühzeitig Unterstützung biete und den Beschäftigten im Krankheitsfall die Chance eröffne, Hilfe in Anspruch zu nehmen, um wieder den Weg zurück in die Berufstätigkeit zu finden.

GRAVERT verwies darauf, dass der Nachweis akuter Intoxikationen am Arbeitsplatz und das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss nicht beim Betriebsarzt liege, sondern im Eisenbahnbereich Aufgabe der Bundespolizei sei.

Zusammenfassend – so GRAVERT – entspreche das konzernweite Alkohol- und Drogenverbot bei der Deutschen Bahn den Erwartungen der Öffentlichkeit, den internationalen Normen im Eisenbahnverkehr und dem Selbstverständnis der Mitarbeiter. Bislang seien die Maßnahmen ausreichend gewesen, um durch Alkohol- und Drogen verursachte Eisenbahnunfälle seit Bestehen der DB vollständig zu verhindern, so Dr. GRAVERT abschließend.

Auf sogenannte Fallstricke ging die Rechtsanwältin Dr. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina Frankfurt/Oder, unter anderem ein, so auf Maßnahmen, die der Gesetzgeber im Rahmen vorgenommener Sanktionen nicht ausreichend im Blick gehabt habe. Angewandt auf die Praxis führe dies zu der Konsequenz, dass in Fällen, in denen der alkoholisierte Triebfahrzeugführer durch Verhaltensweisen wie Durchfahren eines Halte-Bahnhofs oder ruckelige Fahrweise des Zuges aufgefallen ist, die Vorschriften der §§ 315a Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB greifen. Darin sei die geforderte alkoholbedingte Fahrumsicherheit in der Gesamtschau (hohe BAK und alkoholbedingter Fahrfehler) unproblematisch zu bejahen.

Anders stellt sich für die Referentin die Rechtslage dar, wenn der alkoholisierte Lokführer nur aufgrund äußerlicher Auffälligkeiten wie geröteten Augen oder einer verwaschenen Sprache entdeckt wird. „In diesen Fällen kann sich der Nachweis der Fahrumsicherheit mangels alkoholbedingter Fahrfehler als schwierig erweisen“, so HALECKER. Bleibe deshalb eine Strafbarkeit nach den §§ 315a Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB im Ergebnis verneint, bleiben für die abstrakt gefährliche Rauschfahrt kein Raum für eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit. Zwar subsumiere die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TFV) bestimmte Verhaltensweisen als Ordnungswidrigkeiten, darunter befänden sich aber keine, die eine Fahrt unter Alkoholeinfluss sanktioniert. Offenbar werde hier die Möglichkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, über § 19 Abs. 3 TFV die Wirksamkeit des Triebfahrzeugführerscheines für eine gewisse Dauer auszusetzen oder die entsprechende Fahrerlaubnis zu entziehen, für ausreichend erachtet.

Während im Straßenverkehr § 36 Abs. 5 Straßenverkehrs-Verordnung (StVO) den Polizeibehörden das Recht einräumt, anlassfrei im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle die Verkehrsteilnehmer auf ihre Verkehrstauglichkeit zu überprüfen, bleibe die Suche nach einer vergleichbaren Regelung für den Schienenverkehr ergebnislos.

Zwar sei die Bundespolizei zuständig für die polizeiliche Gefahrenabwehr und Strafverfolgung im Bereich der Anlagen der Deutschen Bahn. Es bedürfe dafür aber eines Anlasses in Gestalt der konkreten Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

„Eine nicht anlassbezogene ärztliche Überprüfung der Lokführer auf seine gesundheitliche Eignung legt das Recht in die Verantwortung des Unternehmers und schreibt sie grundsätzlich für 55-jährige und jünger nur alle drei Jahre und für über 55-jährige jährlich vor“, so HALECKER weiter. Für das Eisenbahn-Bundesamt eröffneten sich zwar gewisse Kontrollmöglichkeiten, diese beschränkten sich aber auf die Einhaltung von Überprüfungspflichten oder das Mitführen der erforderlichen Dokumente (Triebfahrzeugführerschein und/oder Zusatzbescheinigung).

Die Referentin hob hervor, dass auch die normierte Anzeigepflicht für Triebfahrzeugführer gegenüber dem Unternehmer Fahrten unter Alkoholeinfluss nicht verhindern könne, zumal die Preisgabe eigener Suchtprobleme keinem Betroffenen leicht falle.

Eine Dunkelziffer von Fahrten unter Alkoholeinfluss bei Triebfahrzeugführern dürfte – so HALECKER – nicht als gering einzuschätzen sein. Es gelte darüber nachzudenken, ob aus den vorstehenden Gründen das Führen eines Schienenfahrzeuges unter Alkoholeinfluss auch als Ordnungswidrigkeit gesetzlich zu normieren sei und eine präventiv ausgerichtete anlassfreie Kontrollmöglichkeit der Verkehrstauglichkeit von Triebfahrzeugführern gefordert werden sollte.

Des Weiteren erörterte die Referentin mögliche arbeitsrechtliche Konsequenzen einer Trunkenheitsfahrt auf der Schiene und ging abschließend auf die Problematik näher ein, inwieweit dem Triebfahrzeugführer auch der Verlust seiner Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge droht. In diesem Zusammenhang erläuterte HALECKER das nicht unproblematische Verhältnis zwischen strafrecht- und behördlichen fahrerlaubnisbezogenen Sanktionen und den in der Praxis oftmals nicht beachteten § 2 Abs. 12 StVG, wonach die Polizei verpflichtet ist, der Fahrerlaubnisbehörde Tatsachen zu melden, die auf nicht nur vorübergehende Mängel bzgl. der Fahreignung als Kraftfahrzeugführer schließen lassen.

Einen Einblick, wie die Sicherungssysteme der Bahn eine Trunkenheitsfahrt stoppen können, gab der Referent RONNY VON BRESINSKI von der Bundespolizei an einem Fallbeispiel (Überfahren eines Halt zeigenden Signals im Bahnhof Hamburg-Dammtor, die zuständige Bundespolizei stellte einen erhöhten Promillegehalt fest).

Weil alkoholisierte Triebfahrzeugführer wegen der mit dem Alkoholkonsum regelmäßig einhergehenden physischen und psychischen Beeinträchtigungen eine potenzielle Gefahr für die Betriebssicherheit darstellen, schreibt § 48 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vor, dass das Personal körperlich tauglich und frei von solchen Krankheiten oder Krankheitsanlagen sein muss, die eine Gefahr für die Betriebssicherheit sein können. In diesem Zusammenhang findet sich keine ausdrückliche Nennung der Null-Promillegrenze.

Gem. § 12 TfV hat der Verkehrsunternehmer durch sein Sicherheitsmanagement darauf hin zu wirken, dass ein Triebfahrzeugführer während seines Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter dem Einfluss von Stoffen steht, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinträchtigen können. Der Unternehmer muss sicherstellen, dass der Triebfahrzeugführer sich regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterzieht (§ 11 TfV).

Problematisch wird es, Ausfälle bei Lokführern durch Alkohol- und Drogenkonsum festzustellen, bevor sie ihre Arbeit antreten, denn eine standardisierte Überprüfung des Triebfahrzeugführers in Bezug auf etwaigen Alkoholkonsum erfolgt nicht. Und alkoholbedingte Ausfallerscheinungen von Triebfahrzeugführern bleiben für Unbeteiligte oder Fahrgäste zumeist unbemerkt, da sie durch die Sicherungsmaßnahmen selten Außenwirkungen entfalten.

Werden alkoholbedingte Ausfallerscheinungen vom Bahnpersonal bemerkt, dann besteht für dieses keine gesetzliche Verpflichtung, dies zur Anzeige zu bringen oder die Polizei zu verständigen. Interne Regelungen der Deutschen Bahn AG schreiben eine Verständigung der Bundespolizei bei alkoholisierten Lokführern nicht vor (Konzernrichtlinie Notfallmanagement Brandschutz 123.0170).

Eine Problematik sei es, dass es die modernen Sicherungsmaßnahmen ermöglichen, dass Züge nur durch Triebfahrzeugführer gefahren werden können. Kontakt zu weiterem Bahnpersonal erfolgt im laufenden Betrieb zumeist nur über Zugbahnfunk, Mobiltelefon oder den Bordfunk. Ein Zutritt zum Führerstand ist nicht ohne weiteres möglich, sondern erfordert die Vornahme einer Handlung durch den Triebfahrzeugführer.

Strafverfolgungsbehörden werden nur tätig, wenn sie Kenntnis von der Tat erlangen. In der Regel werden strafbare Sachverhalte durch Zeugen oder Geschädigte gemeldet bzw. bei polizeilichen Kontrollen festgestellt. Selbstanzeigen durch den Beschuldigten stellen eher die Ausnahme dar. Verdachtsunabhängige Alkoholkontrollen durch die Polizei sind, anders als im Straßenverkehr (§ 36 Abs. 5 StVO), in Ermangelung einer vergleichbaren Rechtsgrundlage nicht möglich. Schätzungen, wie hoch die Dunkelziffer bei Alkoholfahrten im Bereich der Schienenfahrzeuge ist, liegen nicht vor. Der Referent geht von einer nicht unerheblichen Dunkelziffer aus.

Der eingangs erwähnte Fall im Bereich des Hamburger Hauptbahnhofs zeige aber, dass die Sicherungsmaßnahmen alkoholbedingte Fehlhandlungen korrigieren und Unfälle verhindern. Und er zeige, dass sie nicht folgenlos bleiben.

Die mit dem Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins einhergehenden psychologischen Eignungsuntersuchungen und die damit verbundenen Herausforderungen bzw. Probleme standen im Mittelpunkt des Referates des Dipl.-Psych. Dr. ROBERT SCHARFENORT in seiner Funktion als Begutachter für Triebfahrzeugführer. Er wies in seinem Beitrag vor allem auf Mindestanforderungen in den Prüfungen für Lokführer hin. Gleichzeitig gab er Anregungen für mögliche Verbesserungen.

Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV), unter der die Voraussetzungen für eine Eignung zu finden sind, lege fest, dass für die Eignung des Triebfahrzeugführers, neben einem Mindestalter von 20 Jahren und einer erfolgreich abgeschlossenen Schulausbildung im Sekundarbereich I, eine ärztlich geprüfte gesundheitliche und psychologische Eignung erforderlich sind. Beide Teile der Eignungsuntersuchung, medizinisch und psychologisch, werden in der Anlage zu dem Paragraphen detailliert beschrieben. Ein Blick in besagte Anlage 4 offenbare dabei ein gewisses Ungleichgewicht beider Bereiche. Dabei falle auf, dass die medizinische Untersuchung teils in hohem Detailgrad verschiedene Anforderungen beschreibe wie beispielsweise die Fern-Sehschärfe mit oder ohne Sehhilfe oder das Hören.

Die spezifischen Angaben hinsichtlich der psychologischen Anforderungen auf kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration, Gedächtnis, Wahrnehmungsfähigkeit, Urteilsvermögen; auf Kommunikation; auf psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Koordination der Hände oder tätigkeitsrelevante Persönlichkeits- und Einstellungsfaktoren seien dagegen allgemein gehalten.

Hier fehlen nach Auffassung des Referenten Spezifizierungen. Es bleibe unklar, welches Maß an Aufmerksamkeit, welche Gedächtnisleistung usw. erwartet werden. „Soll der zu Untersuchende eine Leistung zeigen, die mindestens nicht krankheitswertig ist oder soll er durchschnittliche, überdurchschnittliche oder gar exzellente Leistungen aufzeigen?“, fragte der Referent. Welches Maß ist notwendig für die Ausübung des Berufs Triebfahrzeugführer? Es fehle eine Spezifikation, deshalb sei davon auszugehen, dass diese mangelnde Spezifikation zu einer erheblichen Varianz bei den durchgeführten Untersuchungen führt und damit Eignungsuntersuchungen je nach durchführender Stelle sehr unterschiedlich gestaltet sein können.

„Um die schwierige Ausgangslage hinsichtlich der Frage nach Mindestanforderungen psychologischer Eignungskriterien im Verkehrsbereich Schiene zu verbessern, plädiere ich für ein höheres Maß an Konkretisierung der Anforderungen in der vorgeschriebenen Eignungsuntersuchung“, sagte SCHARFENORT. Für eine höhere allgemeine Akzeptanz dieser Art von Eignungsuntersuchung im Verkehrswesen wäre es außerdem zu begrüßen, eine konzeptionelle Annäherung und Verzahnung der einzelnen Verkehrsbereiche anzustreben.

Den Blick auf den Alkoholkonsum und dessen Auswirkungen hauptsächlich auf die Situation in Bahnhöfen und an Bahnsteigen lenkten die Referenten OLIVER KURRAT und GIZEM GÜMÜS von der Bundespolizeiinspektion Hamburg. Dabei wurde deutlich, dass die Einsatzkräfte der Bundespolizei nahezu täglich insbesondere an Großstadtbahnhöfen mit alkoholisierten Personen konfrontiert werden. Die Bandbreite der polizeilichen Maßnahmen erstreckt sich von Platzverweisen bis zu zwangsweisen Gewahrsamsnahmen. Nicht selten komme es auch zu bahnbetrieblichen Störungen sowie Unfällen und Unglücken im Schienenverkehr infolge übermäßigen Alkoholkonsums.

Die Referenten verwiesen unter anderem auf das vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) im Jahr 2011 eingeführte Alkoholkonsumverbot im öffentlichen Personennahverkehr. Mit diesem sollten Gewalttaten und Zwischenfälle mit alkoholisierten Fahrgästen reduziert werden, damit sich beispielsweise Fahrgäste sicher fühlen. Dieses Verbot war anfänglich umstritten, auch weil für die zur Durchsetzung des Alkoholkonsumverbots seitens des HVV keine zusätzlichen Sicherheitskräfte eingestellt wurden. Ein Jahr nach der Einführung des Verbotes zog der HVV jedoch ein positives Fazit. In einer repräsentativen Umfrage gaben seinerzeit 85 Prozent der Fahrgäste an, dass sie der Einführung eines Alkoholverbotes zustimmen bzw. diese begrüßt hätten.

Dennoch führte das Verbot nicht dazu, dass Alkohol aus den Verkehrsmitteln und Betriebsstätten verbannt werden konnte. 2014 wurden im Bereich der Hamburger Hochbahn 1.800 Verstöße und im Bereich der DB AG 2.356 festgestellt.

Die Referenten beschrieben auch die Auswirkungen des Alkoholkonsums auf die Aufgaben der Bundespolizei. Unabhängig von der unumstrittenen Wirkung des Alkoholkonsumverbotes komme es im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeiinspektion Hamburg weiterhin regelmäßig zu zahlreichen Einsätzen, die durch alkoholisierte Personen verursacht werden. Alkoholbedingte Straftaten bilden einen Schwerpunkt. Im Jahr 2019 wurde im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeiinspektion Hamburg nahezu jede 20. Straftat unter Alkoholeinfluss begangen, bei den Gewaltdelikten sogar fast jede 4. Straftat.

Nicht selten sei Alkoholkonsum ursächlich für lebensgefährliche Unfälle im Bahnbereich. Es handele sich um Stürze ins Gleis, Stürze vor einfahrende Bahnen sowie eingeklemmte Personen zwischen Zügen und den Bahnsteigen. Die Bundespolizeiinspektion Hamburg verzeichnet jährlich ca. 150–200 dieser gefährlichen Ereignisse.

Im Jahr 2018 wurden alleine im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizeiinspektion Hamburg 408 Personen aufgrund von übermäßigem Alkoholkonsum in Gewahrsam genommen. Bei der Betrachtung der Daten gelte es zu beachten, dass oftmals vor Gewahrsamsnahmen von alkoholisierten Personen bereits am Einsatzort deren Begutachtung durch Rettungskräfte erfolgt. Nicht selten würden diese Personen direkt in ein Krankenhaus gebracht und müssten damit nicht durch die Polizei in Gewahrsam genommen werden. Valide Zahlen lägen hierfür nicht vor.

93 Prozent der von der Bundespolizei im Jahr 2018 in Gewahrsam genommenen Betroffenen waren männlich, mehr als 43 Prozent der Personen hatten eine Atemalkoholkonzentration von mehr als 2 Promille!

Norbert Radzanowski, Pressesprecher des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Hamburg

ETSC: Italy set to introduce alcohol interlock programmes and update road safety law

Changes to road safety laws in Italy could lead to the introduction of alcohol interlock programmes for drink driving offenders, as well as updates to numerous road safety rules.

The new legal proposal to introduce alcohol interlocks came from the CNEL, a state body with the power to propose new legislation, and has been presented to the two houses of the Italian parliament, marking the first step on the road to adoption.

Meanwhile long-running proposals to update an array of other Italian road safety laws have been sent back to the transport committee of the Italian parliament, but could be fast-tracked into law soon, according to media reports.

The proposed changes include requirements for seatbelts on school buses, new measures to protect vulnerable road users such as school zones and cycling-priority streets, permission for local authorities to install speed cameras in urban areas and changes to penalties for driving while using a mobile phone and drug driving.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC,
vom 25. September 2020)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2017, Vol. 1–54), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 56/2019

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

Schweiz: Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes

Der schweizerische Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 12. August 2020 beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes (SVG) durchzuführen. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 12. Dezember 2020.

Geändert werden sollen u. a. die „Via sicura“-Maßnahmen dahingehend, dass auf die Umsetzung der Maßnahmen „Alkohol-Wegfahrsperrern“ und „Blackboxen“ verzichtet wird. Zudem soll die Probezeit zukünftig nur dann verlängert werden, wenn Inhabern während der Probezeit wegen einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung der Führerausweis entzogen wird. Verfallen soll der Führerausweis auf Probe künftig nur dann, wenn dessen Inhaberin oder Inhaber während der Probezeit eine weitere mittelschwere oder schwere Widerhandlung begeht. Eine leichte Widerhandlung reicht dafür nicht mehr aus. Damit soll dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit besser Rechnung getragen werden.

Auszug aus dem Vorlagenentwurf*):

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...,
beschließt:

I

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 wird wie folgt geändert:

Art. 15a Abs. 3 erster Satz und 4

³ Wird dem Inhaber der Führerausweis auf Probe wegen Begehung einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung entzogen, so wird die Probezeit um ein Jahr verlängert. (...)

⁴ Der Führerausweis auf Probe verfällt, wenn dessen Inhaber während der Probezeit eine weitere mittelschwere oder schwere Widerhandlung begeht.

Art. 16c Absatz 2 Buchstabe a^{bis}

² Nach einer schweren Widerhandlung wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen für:

a^{bis}. mindestens sechs Monate, wenn der Ausweisinhaber elementare Verkehrsregeln vorsätzlich in einem Ausmaß verletzt hat, das ein hohes Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern bewirkte, namentlich durch waghalsiges Überholen, Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen oder besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Sinn von Artikel 90 Absatz 4;

Art. 17a³

Aufgehoben

*) Vorlage zur Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes, August 2020.

Auszug aus dem Erläuternden Bericht^{**}):

1.3.1 Annullation des Führerausweises auf Probe

1.3.1.1 Ausgangslage

Der erstmals erworbene Führerausweis für Motorräder und Motorwagen wird zunächst auf Probe erteilt. Wer einen Führerausweis auf Probe besitzt, muss sich während einer Probezeit von drei Jahren bewähren. Wird der Inhaberin oder dem Inhaber der Führerausweis wegen einer Widerhandlung entzogen, verlängert sich die Probezeit um ein Jahr. Begeht sie oder er während der Probezeit eine zweite Widerhandlung, die zum Entzug des Ausweises führt, verfällt dieser. Nach einem Verfall des Ausweises müssen die Betroffenen die gesamte Fahrausbildung erneut absolvieren. Möglich ist dies frühestens ein Jahr nach Begehung der Widerhandlung und nur, wenn ein verkehrsmedizinisches Gutachten die Fahreignung der betroffenen Person bestätigt (Artikel 15a Absätze 3–5 SVG).

1.3.1.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Probezeit soll nur verlängert werden, wenn der Inhaberin oder dem Inhaber der Führerausweis während der Probezeit wegen einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung entzogen wird. Verfallen soll der Führerausweis auf Probe künftig nur dann, wenn dessen Inhaberin oder Inhaber während der Probezeit eine weitere mittelschwere oder schwere Widerhandlung begeht. Leichte Widerhandlungen während der Probezeit sollen weder zu deren Verlängerung noch zu einer Annullation des Führerausweises führen.

Indem der Führerausweis nur annulliert wird, wenn während der Probezeit zwei mindestens mittelschwere Widerhandlungen begangen werden, kann dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit besser Rechnung getragen und zu strenge Sanktionen können verhindert werden. Außerhalb der Probezeit führt eine leichte Widerhandlung höchstens zu einem mindestens einmonatigen Führerausweisentzug, auch bei wiederholter Begehung. Im Kadensystem wird die leichte Widerhandlung somit privilegiert. Diese Privilegierung soll auch bei Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe zur Anwendung kommen. Eine leichte Widerhandlung soll somit weder zur Verlängerung der Probezeit noch zur Annullation des Führerausweises führen.

Leichte Widerhandlungen während der Probezeit bleiben mit dieser Regelung aber nicht ungesühnt. So droht Ersttäterinnen und -täter eine Verwarnung, und Personen, die innert zwei Jahren seit der Verwarnung erneut eine leichte Widerhandlung begehen, ein Führerausweisentzug von mindestens einem Monat (Artikel 16a SVG). Mit der vorgeschlagenen Anpassung kann auch die stoßende Folge behoben werden, wonach die Annullation des Führerausweises von der zufälligen Reihenfolge der Begehung der Widerhandlungen abhängen kann. So wird der Führerausweis künftig immer annulliert, egal ob dessen Inhaberin oder Inhaber zuerst eine mittelschwere und dann eine schwere oder zuerst eine schwere und anschließend eine mittelschwere Widerhandlung begangen hat.

Die Wirkung des Führerausweises auf Probe wird durch die Vorlage nicht in Frage gestellt. Es wird lediglich auf überharte Sanktionen wie die Annullation des Führerausweises nach Begehung einer leichten Widerhandlung verzichtet.

1.3.3 Anpassung von „Via sicura“

Das Parlament verabschiedete das Verkehrssicherheitspaket „Via sicura“ im Jahr 2012¹⁶. Dieses umfasst zwanzig Maßnahmen auf Gesetzesstufe, die der Bundesrat seit 2012 gestaffelt in Kraft setzt¹⁷. Mehrere parlamentarische Vorstöße forderten seither Anpassungen von „Via sicura“¹⁸. Dies veranlasste den Ständerat, den Bundesrat mit der Evaluation von „Via sicura“ zu beauftragen¹⁹. Der Bundesrat evaluierte daraufhin die Wirksamkeit der

^{**}) Erläuternder Bericht zur Teilrevision des Straßenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbüßengesetzes vom 12. August 2020, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

¹⁶ BBl 2012 5959.

¹⁷ Noch nicht in Kraft gesetzt hat der Bundesrat die Maßnahmen „obligatorische Nachschulung“, „Blackboxen“ und „Alkohol-Wegfahrsperren“ (Artikel 16e und 17a SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012, AS 2012 6291, hier 6297 f.).

¹⁸ Parlamentarische Initiative 14.438 Buttet vom 8. September 2014 „Polizeiangehörige nicht mehr ins Gefängnis stecken!“, Motion 14.3792 Zanetti vom 24. September 2014 „Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Straßenverkehrsgesetzgebung“, Motion 14.3800 Chopard-Acklin vom 24. September 2014 „Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Straßenverkehrsgesetzgebung“, Motion 14.3876 Guhl vom 25. September 2014 „Gleiche Promillegrenze für Milizfeuerwehren und nichtdiensthabendes Personal bei Rettungseinsätzen wie für alle anderen Automobilisten“ [siehe hierzu BA 2017, 116], Motion 14.4229 Wobmann vom 12. Dezember 2014 „Aufhebung des Verbots von Radarwarnern“, Motion 15.3125 Gschwind vom 12. März 2015 „Via sicura. Verhältnismäßigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen“, Parlamentarische Initiative 15.413 Regazzi vom 17. März 2015 „Via Sicura. Rasche Beseitigung der Exzesse und unerwünschten Nebeneffekte des Raserdelikts“, Parlamentarische Initiative 15.500 Addor vom 18. Dezember 2015 „Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung!“, Parlamentarische Initiative 17.413 Rieder vom 14. März 2017 „Via sicura. Zurück zur Vernunft!“.

¹⁹ Postulat 16.3267 KVF-S vom 14. April 2016 „Evaluation von Via sicura“ [siehe hierzu BA 2017, 304 ff.].

„Via sicura“-Maßnahmen und schlug in seinem Bericht vom 28. Juni 2017²⁰ vor, punktuell Maßnahmen anzupassen, um das Verkehrssicherheitspaket noch effizienter und verhältnismäßiger zu gestalten. Gestützt auf diesen Bericht beauftragte das Parlament den Bundesrat im Februar 2018, einen Gesetzesentwurf zur Änderung nachfolgender Maßnahmen vorzulegen²¹.

1.3.3.3 Alkoholwegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte („Blackboxen“)

1.3.3.3.1 Ausgangslage

Im Rahmen des Verkehrssicherheitspakets „Via sicura“ beschloss das Parlament im Sommer 2012 Folgendes: Personen, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit entzogen wurde, weil sie wiederholt angetrunken gefahren sind, dürfen während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Alkoholwegfahrsperrn führen. Personen, die den Ausweis für mindestens zwölf Monate oder auf unbestimmte Zeit wegen einem oder mehreren Geschwindigkeitsdelikt(en) abgeben mussten, dürfen während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer „Blackbox“ führen (Artikel 17a SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012³⁹). Diese Regelungen sollen Rückfälle vermeiden⁴⁰. Der Bundesrat hat die Maßnahmen noch nicht in Kraft gesetzt.

Die Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung zeigen, dass der praktische Vollzug der Maßnahmen „Alkoholwegfahrsperrn“ und „Blackboxen“ im Verhältnis zu deren Nutzen mit einem zu hohen Aufwand verbunden wäre. Den hohen Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der Maßnahmen stünde nur eine kleine Gruppe an möglichen Betroffenen gegenüber⁴¹. Der Bundesrat schlug deshalb in seinem Bericht vom 28. Juni 2017 zur Evaluation von Via sicura⁴² vor, auf die Alkoholwegfahrsperrn und Blackboxen zu verzichten. Auch die Motion 17.3632 der KVF-S vom 29. August 2017 «Via sicura. Anpassungen» fordert, die beiden Maßnahmen nicht umzusetzen.

1.3.3.3.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Maßnahmen „Alkoholwegfahrsperrn“ und „Blackboxen“ sollen aufgehoben werden. Die Maßnahme „Blackboxen“ stellte der Bundesrat im Jahr 2008, also vor über zehn Jahren, im Vernehmlassungsverfahren zu „Via sicura“ zur Diskussion⁴³. Die Alkoholwegfahrsperrn forderten die Teilnehmenden dieses Vernehmlassungsverfahrens⁴⁴. Seither reduzierte sich die Zahl schwerer Unfälle um ein Fünftel. Dabei nahmen die beiden Unfallursachen Geschwindigkeit um gut 28 Prozent und Alkohol um rund 32 Prozent stark ab⁴⁵. Mit den Maßnahmen „Blackboxen“ und „Alkoholwegfahrsperrn“ kann somit nicht mehr die damals beabsichtigte Wirkung erzielt werden. Hinzu kommt: Personen, die den Führerausweis wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand oder Geschwindigkeitsdelikten auf unbestimmte Zeit abgeben müssen, bekommen diesen nur wieder erteilt, wenn sie mit einem verkehrsmedizinischen oder –psychologischen Gutachten nachweisen, dass sie ihr Sucht- oder Charakterproblem überwunden haben und fahrgeeignet sind. Bestätigen die Gutachterinnen und Gutachter die Fahreignung, gehen sie nicht von einem Rückfall aus. Der zusätzliche Nutzen der Alkoholwegfahrsperrn und Blackboxen ist somit gering. Diesem geringen Nutzen steht ein hoher Aufwand gegenüber. So entstehen Kosten bei der Entwicklung der Maßnahmen, z. B. für die Ausarbeitung der Anforderungen an die Alkoholwegfahrsperrn und Blackboxen oder der datenschutzrechtlichen Bestimmungen für den Betrieb und die Auswertung der Geräte⁴⁶. Diese Kosten können nicht auf die betroffenen Automobilisten abgewälzt werden. Später entstehen Kosten für den Betrieb, beispielsweise für die Zertifizierung der Geräte oder die Umsetzung der Maßnahmen durch die kantonalen Behörden. Auch diese Kosten können nicht alle den Betroffenen auferlegt werden. Schließ-

²⁰ Bericht des Bundesrates zur Evaluation von Via sicura vom 28. Juni 2017, abrufbar unter: www.parlament.ch > 16.3267 > Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstoßes [siehe hierzu BA 2017, 304 ff.].

²¹ Motion 17.3632 der KVF-S vom 29. August 2017 „Via sicura. Anpassungen“ [siehe hierzu BA 2018, 223 ff.].

³⁹ AS 2012 6291, hier 6297 f.

⁴⁰ Botschaft des Bundesrates vom 20. Oktober 2010 zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, BBl 2010 8447, hier 8470 f.

⁴¹ Bei den Alkoholwegfahrsperrn wären im Jahr 2017 circa 2 500 Personen und bei den Blackboxen circa 1 500 Personen betroffen gewesen. Quelle: Bundesamt für Straßen ASTRA.

⁴² Bericht des Bundesrates zur Evaluation von Via sicura vom 28. Juni 2017, abrufbar unter: www.parlament.ch > 16.3267 > Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstoßes (siehe hierzu BA 2017, 304 ff.).

⁴³ Vernehmlassungsvorlage, abrufbar unter: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2008 > UVEK > Via sicura; Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Straßenverkehr.

⁴⁴ Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens zu „Via sicura. Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“, abrufbar unter: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2008 > UVEK.

⁴⁵ Quelle: Bundesamt für Straßen ASTRA, Daten aus Informationssystem Straßenverkehrsunfälle.

⁴⁶ Siehe Artikel 17a Absatz 6 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012, AS 2012 6291, hier 6297.

lich könnten die Maßnahmen die Betroffenen in der Praxis unverhältnismäßig benachteiligen. Beispiel: Weil Arbeitgeber ihre Geschäftsfahrzeuge nicht mit Alkoholverwehrrichtern oder Blackboxen ausrüsten können oder wollen, könnte den Betroffenen während fünf Jahren die Berufsausübung erschwert sein.

Anmerkung der Schriftleitung: Als Vernehmlassungsverfahren wird in der Schweiz die Phase des Vorverfahrens der Gesetzgebung bezeichnet, in der Vorhaben des Bundes auf ihre sachliche Richtigkeit, Vollzugstauglichkeit und Akzeptanz hin geprüft werden. Zu diesem Zweck können Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen Parteien, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft sowie weitere, im Einzelfall interessierte Kreise, zur Vorlage Stellung nehmen. Auch wer nicht zum Vernehmlassungsverfahren eingeladen wird, kann sich zu einer Vorlage äußern. Ein Vernehmlassungsverfahren wird vom Bundesrat angeordnet und von dem in der Sache zuständigen Departement durchgeführt. Das zuständige Departement wertet auch die Antworten der Vernehmlassungsteilnehmer aus, bevor der Bundesrat die Eckwerte seiner Vorlage festlegt.

Österreich: Studie zu E-Scootern^{*)}

Das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) hat eine Studie zu E-Scootern im Straßenverkehr herausgegeben. Durch die 31. StVO-Novelle wurden E-Scooter im Straßenverkehr ab 1. Juni 2019 weitgehend mit Fahrrädern gleichgestellt (z.B. 0,8-Promillegrenze), wodurch neue Fragen hinsichtlich deren Verkehrssicherheit entstehen. Da es bislang sowohl international als auch im deutschsprachigen Raum nur vereinzelt Studien zum Unfallgeschehen mit E-Scootern oder zum Verhalten von E-Scooter-Nutzern im Straßenverkehr gibt, wurden im Rahmen der Studie Analysen bestehender und Erhebungen neuer Daten zum E-Scooter durchgeführt.

Auszug aus der Studie: E-Scooter-Unfallzahlen in Österreich

Die genaue Anzahl der E-Scooter-Unfälle in Österreich kann mangels eindeutiger statistischer Erfassung (keine eigene Kategorie in der Verkehrsunfallstatistik) und aufgrund der Annahme einer hohen Dunkelziffer (wie beim Radverkehr) nur hochgerechnet werden. Im Jahr 2019 verletzten sich laut Hochrechnung der KFV Injury Database (KFV-IDB) in Österreich rund 1 200 E-Scooter-Fahrer so schwer, dass sie im Spital behandelt werden mussten. Die bisherigen Ergebnisse aus der KFV Injury Database (KFV-IDB) und der Analyse der in den Medien erwähnten E-Scooter-Unfälle seit 2015 zeigen einen eindeutigen Anstieg der E-Scooter-Unfallzahlen; begründet durch den steigenden Verkehrsanteil.

Befragung E-Scooter-Nutzer und E-Scooter-Nichtnutzer in Österreich

Die österreichweite Befragung von 501 E-Scooter-Nutzern und 598 E-Scooter-Nichtnutzern nach Inkrafttreten der neuen gesetzlichen Regelung im Juni 2019 zeigt, dass sowohl die Nutzer als auch die Nichtnutzer nicht ausreichend über die geltenden rechtlichen Regelungen zu E-Scootern informiert sind.

4 Unfallzahlen und Risikoeinschätzung E-Scooter

4.2 E-Scooter-Unfallgeschehen in Österreich

4.2.4 Unfallursachen

Die Unfälle, bei denen die E-Scooter-Fahrer verunglückten, sind vor allem auf Selbstverschulden zurückzuführen. ... Jeweils rund jeder zehnte E-Scooter-Fahrer verunglückte mit seinem Gefährt aufgrund von Alkoholisierung bzw. einer Fehleinschätzung der Bodenbeschaffenheit bzw. des Bodenbelags (11,0 %).

5 Befragung E-Scooter-Nutzer und E-Scooter-Nichtnutzer

Im Juni 2019 wurden im Auftrag des KFV österreichweit insgesamt 501 E-Scooter-Nutzer und 598 E-Scooter-Nichtnutzer befragt. E-Scooter-Nutzer sind jene Personen, die bereits mindestens einmal einen E-Scooter verwendet haben. E-Scooter-Nichtnutzer sind demnach alle Personen, die noch nie mit einem E-Scooter gefahren sind.

^{*)} KFV – Sicher leben. Band #24. E-Scooter im Straßenverkehr. Unfallzahlen, Risikoeinschätzung, Wissensstand und Verhalten von E-Scooter-Fahrern im Straßenverkehr. Wien, 2020.

5.4 Kenntnis rechtlicher Regelungen

Beinahe jeder fünfte E-Scooter-Nutzer (18,6 %) bzw. E-Scooter-Nichtnutzer (19,7 %) ist der Meinung, dass es für E-Scooter-Fahrer keine Promillegrenze gibt. Von jenen Befragten, die wissen, dass es für E-Scooter-Fahrer eine Promillegrenze gibt, kennt etwa ein Viertel die exakte Grenze von 0,8 Promille (E-Scooter-Nutzer: 26,5 %; E-Scooter-Nichtnutzer: 26,1 %).

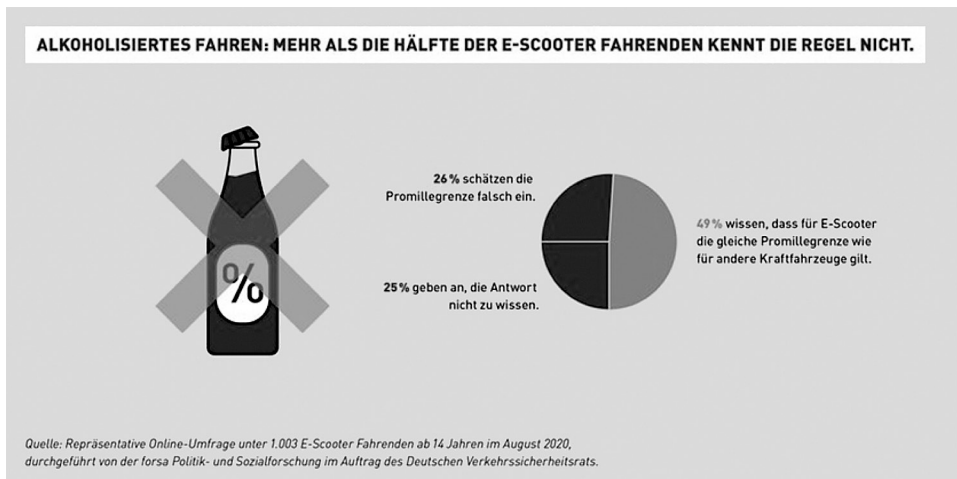
forsa-Umfrage: E-Scooter Nutzende kennen oft Verkehrsregeln nicht

Eine aktuelle forsa-Umfrage*) im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) im Rahmen der neuen Kampagne „Roll ohne Risiko“ zeigt: Viele E-Scooter Nutzende kennen die Verkehrsregeln nicht.

Das Meinungsforschungsinstitut forsa führte dazu im August 2020 eine repräsentative Umfrage unter E-Scooter Nutzenden durch. Ungefähr zwölf Prozent der deutschen Bevölkerung sind seit der Einführung der E-Scooter am 15. Juni 2019 schon mindestens einmal mit diesen gefahren. Ausschließlich diesen Befragten wurden im Rahmen der Umfrage weiterführende Fragen zum Nutzverhalten und zur Nutzerfahrung gestellt. Insbesondere die Kenntnis von Regeln sowie deren Befolgung oder Missachtung standen dabei im Fokus.

Regelkenntnis

Promillegrenzen: Knapp die Hälfte der Befragten (49 Prozent) wusste, dass für E-Scooter die Promillegrenzen wie für andere Kraftfahrzeuge gelten (0,5 Promille Alkohol im Blut, bei Fahrauffälligkeit bzw. einer Straftat bereits 0,3 Promille). Ein Fünftel war der Ansicht, dass die Höhe der Promillegrenze für E-Scooter und Fahrrad Fahrende identisch ist (1,6 Promille Alkohol im Blut, bei Fahrauffälligkeit bzw. einer Straftat bereits 0,3 Promille). Jeweils 3 Prozent nannten eine spezifische Promillegrenze von 0,8 für E-Scooter Fahrende (fiktiv) oder glaubten, es gebe keine festgelegten Promillegrenzen. Ein Viertel der Befragten wusste es nicht.



*) forsa-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, 1.003 E-Scooter Nutzende ab 14 Jahren, 11. bis 24. August 2020.

Regelverstöße

Die Teilnehmenden wurden auch befragt, welche Regelverstöße sie schon einmal oder mehrmals begangen hätten. Daraufhin wurden nur diejenigen E-Scooter Fahrenden, die angegeben haben, bereits mindestens einmal einen Regelverstoß begangen zu haben, gebeten zu sagen, ob sie diesen Verstoß bewusst, sowohl bewusst als auch unbewusst (bei mehrmaligem Verstoß) oder ausschließlich unbewusst begangen haben.

Unter Alkoholeinfluss gefahren: Neun Prozent bereits einmal und vier Prozent mehrmals. 82 Prozent gaben an, diesen Verstoß noch nie begangen zu haben. 49 Prozent gaben an, den Verstoß bewusst begangen zu haben, 30 Prozent sowohl bewusst als auch unbewusst und 17 Prozent unbewusst.

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 20. Oktober 2020 und der forsa-Umfrage)

Forschungsbericht der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung zur Drogenaffinität Jugendlicher in Deutschland – BzGA-Forschungsbericht/Juli 2020 –*)

Zusammenfassung

Die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) untersucht regelmäßig mit wiederholten, repräsentativen Querschnittsbefragungen den Konsum legaler und illegaler Substanzen Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland. Die jüngste dieser Studien ist die Drogenaffinitätsstudie 2019. Der vorliegende Bericht beschreibt auf Grundlage dieser Studie die aktuelle Situation des Konsums legaler und illegaler Drogen durch junge Menschen in Deutschland im Jahr 2019. Außerdem werden – aufbauend auf vorherigen Studien – Trendverläufe dargestellt und Veränderungen im Substanzkonsum untersucht.

Methodik

Für die Drogenaffinitätsstudie 2019 wurde eine für Deutschland repräsentative Stichprobe von 7.000 Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Alter von 12 bis 25 Jahren mit computergestützten Telefoninterviews (CATI) befragt. Die Drogenaffinitätsstudie 2019 wurde wie schon die Alkoholsurveys 2014 bis 2018 [siehe hierzu BA 2020, 35 f.] sowie die Drogenaffinitätsstudie 2015 im Dual-Frame-Ansatz durchgeführt, d. h. die Stichprobe wurde über Festnetztelefonnummern und Mobiltelefonnummern gewonnen und über Festnetz- und Mobiltelefon befragt (Dual-Frame-Stichprobe). Zur Beschreibung der Situation im Jahr 2019 wird die Dual-Frame-Stichprobe genutzt. In den Trends werden zur besseren Vergleichbarkeit mit den Erhebungen vor 2014 ausschließlich die Festnetzstichproben der jeweiligen Jahre genutzt.

Alkohol

Anhand der Dual-Frame-Stichprobe zeigt sich für das Jahr 2019, dass insgesamt 63,4 % der 12- bis 17-jährigen Jugendlichen schon einmal Alkohol getrunken haben. 9,0 % dieser Altersgruppe trinken regelmäßig – also mindestens einmal in der Woche – Alkohol. Etwa jeder siebte Jugendliche (14,7 %) berichtet bezogen auf die letzten 30 Tage vor der Befragung von mindestens einem Tag mit Rauschtrinken. Von den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 25 Jahren haben 94,9 % schon einmal im Leben Alkohol getrunken. Etwa ein Drittel (32,3 %) trinkt regelmäßig Alkohol und rund zwei Fünftel (40,6 %) haben in den letzten 30 Tagen vor der Befragung Rauschtrinken praktiziert. Männliche und weibliche Befragte unterscheiden sich im Alkoholkonsum vor allem hinsichtlich der Intensität, die bei männlichen Befragten höher ist.

Wegen höherer methodischer Vergleichbarkeit wird bei Trendanalysen in 2019 wieder die Festnetzstichprobe zugrunde gelegt. Die Trends zeigen, dass immer weniger 12- bis 17-jährige Jugendliche schon einmal Alkohol getrunken haben. Auch der regelmäßige Alkoholkonsum geht in dieser Altersgruppe in den letzten 14 Jahren zurück. Zudem ist das

*) Orth, B. & Merkel, C. (2020). Die Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland 2019. Rauchen, Alkoholkonsum und Konsum illegaler Drogen: aktuelle Verbreitung und Trends. BZgA-Forschungsbericht. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung. doi: 10.17623/BZGA:225-DAS19-DE-1.0

Rauschtrinken bei Jugendlichen im Jahr 2019 geringer verbreitet als in früheren Jahren. Bei den jungen Männern und Frauen im Alter von 18 bis 25 Jahren verläuft die zeitliche Entwicklung unterschiedlich. Der regelmäßige Alkoholkonsum, der Konsum riskanter Mengen und die 30-Tage-Prävalenz des Rauschtrinkens 18- bis 25-jähriger Männer sind 2019 geringer verbreitet als in den Jahren 2011 bzw. 2012. Bei den jungen Frauen zeichnen sich längerfristig keine wesentlichen Veränderungen im Alkoholkonsum ab.

Illegale Drogen

Die Drogenaffinitätsstudie zeigt für das Jahr 2019, dass etwa jeder zehnte 12- bis 17-jährige Jugendliche (10,6 %) schon einmal eine illegale Droge konsumiert hat (Lebenszeitprävalenz). Von den jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 25 Jahren hat fast die Hälfte (47,2 %) schon einmal eine illegale Droge konsumiert. Der Konsum illegaler Drogen wird von Cannabis dominiert. Von den 12- bis 17-jährigen Jugendlichen haben 10,4 % und von den 18- bis 25-jährigen Erwachsenen 46,4 % Cannabis zumindest einmal ausprobiert. Die Konsumerfahrung mit anderen Substanzen fällt deutlich geringer aus. Die Lebenszeitprävalenzen des Konsums von Ecstasy, LSD, Amphetamin, Crystal Meth, Kokain, Crack, Heroin, neuen psychoaktiven Stoffen, Schnüffelstoffen und psychoaktiven Pflanzen betragen für Jugendliche jeweils weniger als ein Prozent. Bei jungen Erwachsenen reichen sie von 0,2 % für Crack bis 7,8 % für Ecstasy. Die Verbreitung des Cannabiskonsums nimmt von der späten Kindheit bis ins junge Erwachsenenalter stetig zu und ist unter männlichen Jugendlichen und jungen Männern weiter verbreitet als unter weiblichen Jugendlichen und jungen Frauen.

Die Trends des Cannabiskonsums (in den Trends wieder ausschließlich Festnetzstichproben) zeigen, dass dieser unter 12- bis 17-jährigen Jugendlichen und 18- bis 25-jährigen jungen Erwachsenen in Deutschland seit einigen Jahren ansteigt. Der Anstieg der 12-Monats-Prävalenz des Cannabiskonsums beginnt bei männlichen und weiblichen Jugendlichen im Jahr 2011 und liegt im Jahr 2019 fast wieder auf ähnlichem Niveau wie in 2004. In den Gruppen der 18- bis 25-jährigen Frauen und Männer steigen die 12-Monats-Prävalenzen des Cannabiskonsums seit 2008. Junge Frauen erreichen im Jahr 2019 die höchste und junge Männer die zweithöchste 12-Monats-Prävalenz seit 1993.

Unter jungen Frauen und Männern haben sich im Vergleich zu 2011 auch die 12-Monats-Prävalenzen des Konsums anderer illegaler Drogen außer Cannabis erhöht. Das betrifft den Konsum von Ecstasy, LSD, Kokain und psychoaktiven Pflanzen. Die Anstiege erfolgen allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau als bei Cannabis.

BADS: Klaus Kruse für Einsatz zur Verkehrssicherheit mit Verdienstmedaille geehrt

Der langjährige Vorsitzende der Landesektion Nordrhein-Westfalen des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (BADs), Amtsgerichtsdirektor i.R., KLAUS KRUSE, ist von Bundespräsident FRANK-WALTER STEINMEIER mit der Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden.

In einer Feierstunde zur Überreichung der Urkunde im Stadtschloss von Coesfeld würdigte der Präsident des BADs, HELMUT TRENTMANN, unter Anwesenheit des Landrates Dr. SCHULZE PELLENGAHR und des Bürgermeisters der Stadt ÖHMANN, die umfangreiche ehrenamtliche Arbeit von KLAUS KRUSE als vorbildlich.

KRUSE, der die Landesektion Nordrhein-Westfalen 26 Jahre geleitet hat, habe mit seiner Aufklärungsarbeit in entscheidendem Maße auf die gefährlichen Auswirkungen von Alkohol und Drogen auf die Fahreignung aufmerksam gemacht, sagte TRENTMANN. „Ehrenamtlich hat KLAUS KRUSE in Schulen, bei der Bundeswehr, in Fahrschulen und vor allem auch bei der Justiz Vorträge gehalten, Fachtagungen organisiert und geleitet sowie durch vorbildliche Zusammenarbeit mit der Polizei und der Rechtsmedizin einen wesentlichen Beitrag zu unser aller Wohl geleistet“, so der BADs-Präsident weiter. Sein Einsatz galt dabei stets, die schrecklichen Alkohol- und Drogenunfälle zu vermeiden.

Die Würdigung schließe mit ein – so TRENTMANN –, dass KRUSE von 1990 bis 1996 auch den Bundesbeirat des BADs geleitet habe und von 2002 bis 2007 Vizepräsident der Institution war. „Nicht zu vergessen ist die über acht Jahre währende Mitarbeit für den BADs im Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, dem höchsten Gremium in Sachen Verkehr unterhalb des Bundesverkehrsministeriums.“

KLAUS KRUSE ist seit 2008 Ehrenmitglied des BADs und Ehrenvorsitzender des Landesektion Westfalen. Um die ehrenamtliche Arbeit zur Prävention gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr in Nordrhein-Westfalen ortsnäher anzubinden, gliedert sich die Arbeit des BADs seit 2012 in die drei Landesektionen Rheinland-Süd, Rheinland-Nord und Westfalen.

(Aus einer Pressemitteilung des BADs von November 2020)

Rechtsprechung

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

65. *) Bei einer nachträglichen Gesamtstrafenbildung nach § 55 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter, wenn in der früheren Entscheidung eine noch nicht erledigte Sperre gemäß § 69a StGB bestimmt war und der Angeklagte erneut wegen einer Straftat verurteilt wird, die seine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen belegt, eine neue einheitliche Sperre festzusetzen, die dann die alte Sperre gegenstandslos werden lässt, aber bereits mit der Rechtskraft der früheren Entscheidung zu laufen beginnt.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 8. Juli 2020 – 4 StR 72/20 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte, Diebstahls in 31 Fällen, Betruges in 13 Fällen, Computerbetrugs in zwölf Fällen, Fahrens ohne Fahrerlaubnis in 39 Fällen, davon in 35 Fällen in Tateinheit mit Urkundenfälschung, des vorsätzlichen unerlaubten Führens einer Schusswaffe und unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln unter Einbeziehung der Einzelstrafen aus zwei anderen rechtskräftigen Erkenntnissen nach Auflösung einer nachträglich gebildeten Gesamtstrafe zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren verurteilt, seine Unterbringung in einer Entziehungsanstalt aufrecht erhalten, einen Vorwegvollzug angeordnet, eine Einziehungsentscheidung getroffen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Seine Revision hat [einen] Teilerfolg; im Übrigen ist sie unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

- 2 1. Der Schuldspruch war zu ändern, weil die konkurrenzrechtliche Bewertung der Straftaten, die der Angeklagte im Zusammenhang mit der Betankung von Fahrzeugen und der Entwendung von Leergut begangen hat, revisionsrechtlicher Überprüfung nicht standhält. [...]
- 12 2. Die nach § 69 Abs. 1, § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB angeordnete isolierte Sperrfrist kann dagegen nicht bestehen bleiben. Denn das Landgericht hat nicht beachtet, dass gegen den Angeklagten im Urteil des Amtsgerichts Erfurt vom 28. November 2018 bereits eine Sperrfrist bis zum 17. Dezember 2019 angeordnet war und insoweit die Voraussetzungen des § 55 Abs. 2 StGB vorliegen. Bei einer nachträglichen Gesamtstrafenbildung nach § 55 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter,

wenn in der früheren Entscheidung eine noch nicht erledigte Sperre gemäß § 69a StGB bestimmt war und der Angeklagte erneut wegen einer Straftat verurteilt wird, die seine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen belegt, eine neue einheitliche Sperre festzusetzen, die dann die alte Sperre gegenstandslos werden lässt, aber bereits mit der Rechtskraft der früheren Entscheidung zu laufen beginnt (vgl. BGH, Beschluss vom 27. Februar 2020 – 4 StR 1/20 Rn. 5; Beschluss vom 27. April 2017 – 2 StR 9/17, StV 2018, 415; Beschluss vom 19. September 2000 – 4 StR 320/00, NStZ 2001, 245 m. w. N.; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 69a StGB Rn. 12). Danach hätte die Strafkammer eine einheitliche Sperrfrist unter Einbeziehung der Sperre aus dem rechtskräftigen Urteil des Amtsgerichts Erfurt vom 28. November 2018 festsetzen müssen. Dies wird im zweiten Rechtsgang unter Beachtung des Verschlechterungsverbots nachzuholen sein.

66. 1. Ein Umtausch einer ausländischen (hier: tschechischen) EU-Fahrerlaubnis nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG stellt nicht lediglich eine bloße Dokumentation oder Fortschreibung einer früher erteilten Fahrerlaubnis dar, sondern – auch ohne erneute Eignungsprüfung – eine eigenständige Neuerteilung einer anderen ausländischen (hier: britischen) Fahrerlaubnis, auf die der Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV uneingeschränkt Anwendung findet.

2. Als Neuerteilung löst damit auch eine im Wege des Umtauschs erteilte EU-/EWR-Fahrerlaubnis grundsätzlich die Anerkennungspflicht nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV aus, sofern nicht Ausnahmen nach § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV greifen, wobei ein früherer Wohnsitzverstoß bei Erteilung der umgetauschten EU-/EWR Fahrerlaubnis nicht automatisch auf die Gültigkeit der von einem anderen EU/EWR-Mitgliedsstaat umgeschriebenen Fahrerlaubnis fortwirkt. Einer analogen Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV auf den Fall des Umtauschs einer unter Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip erlangten EU-/EWR-Fahrerlaubnis in eine andere (ausländische) Fahrerlaubnis stehen der strafrechtliche Bestimmtheitsgrundsatz (Art. 103 Abs. 2 GG) und das daraus folgende Analogieverbot (§ 1 StGB) entgegen.

*) 3. Ergibt sich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nicht aus dem Führerschein selbst, können alle Informationen aus dem Ausstellermitgliedstaat herangezogen werden, die von einer Behörde dieses

Staates herrühren. Die Prüfung, ob die Information als vom Ausstellermitgliedstaat herrührend einzustufen ist und die Beurteilung, ob es sich um eine unbestreitbare, zum Nachweis des Wohnsitzverstößes ausreichende Information handelt, ist dabei den nationalen Gerichten vorbehalten.

Bayerisches Oberstes Landesgericht,
Beschluss vom 28. Oktober 2020 – 202 Str 1438/19 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat gegen den Angeklagten mit Urteil vom 16.07.2018 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln eine Gesamtfreiheitsstrafe von fünf Monaten verhängt, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt wurde. Zudem wurde eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von zwei Jahren angeordnet. Die hiergegen eingelegten Berufungen des Angeklagten und – beschränkt auf das Strafmaß – der Staatsanwaltschaft wurden durch das Landgericht mit Urteil vom 15.02.2019 verworfen. Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Revision und rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Generalstaatsanwaltschaft hat mit Antragschrift vom 02.07.2019 die Aufhebung des Urteils, soweit der Angeklagte wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt wurde, und in diesem Umfang die Zurückverweisung des Verfahrens an eine andere Strafkammer des Landgerichts zu erneuter Verhandlung und Entscheidung beantragt. Das Landgericht habe verkannt, dass ein Umtausch nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG grundsätzlich eine eigenständige Neuerteilung einer Fahrerlaubnis darstelle, welche die Anerkennungspflicht nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV auslöse, sofern nicht Ausnahmen nach § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV greifen. Ob ein derartiger Ausschlussstatbestand greife, könne anhand der vom Landgericht getroffenen Feststellungen nicht hinreichend beurteilt werden. Hierzu hat sich die Verteidigung in ihrer Gegenerklärung vom 24.07.2019 geäußert.

Aus den Gründen:

II. Die statthafte (§ 333 StPO) sowie nach §§ 341 Abs. 1, 344, 345 StPO form- und fristgerecht eingelegte Revision hat mit der Sachrüge [teilweise] – jedenfalls vorläufig – Erfolg; im Übrigen ist sie offensichtlich unbegründet (§ 349 Abs. 2 StPO).

1. Soweit das Landgericht den Angeklagten wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln für schuldig befunden und hierwegen eine Einzelfreiheitsstrafe von drei Monaten gegen ihn verhängt hat, hält dies sachlich-rechtlicher Überprüfung stand. [...]

2. Die Urteilsgründe tragen allerdings nicht die Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG, denn die bisherigen Feststellungen rechtfertigen nicht den Schluss, dass der Angeklagte zur Tatzeit nicht über eine in Deutschland anzuerkennende, gültige Fahrerlaubnis verfügte. Die sich aus § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV ergebende Berechtigung, aufgrund einer im Ausland erteilten EU-/EWR-Fahr-

erlaubnis im Inland Kraftfahrzeuge zu führen, hat das Landgericht für die dem Angeklagten am 03.10.2010 erteilte britische Fahrerlaubnis der Klasse B zu Unrecht verneint. Für die Prüfung des insoweit im Raum stehenden Ausschlussstatbestands gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV sind weitere Feststellungen zu treffen.

a) Nach den Feststellungen des Landgerichts zum Erwerb und Verlust von Fahrerlaubnissen durch den Angeklagten verfügte dieser noch nie über eine deutsche Fahrerlaubnis. Der Angeklagte erwarb jedoch am 07.12.2004 eine tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B, in der als Hauptwohnsitz Leipzig eingetragen war. Tatsächlich lebte der Angeklagte zum Zeitpunkt des Erwerbs der tschechischen Fahrerlaubnis bzw. Ausstellung des tschechischen Führerscheins in Leipzig. Über einen Wohnsitz in der Tschechischen Republik verfügte er weder zum Zeitpunkt des Erwerbs der Fahrerlaubnis noch danach, sondern hielt sich lediglich zum Zwecke des Erwerbs der tschechischen Fahrerlaubnis wenige Wochen in der Tschechischen Republik auf. Diesen tschechischen Führerschein ließ der Angeklagte im Jahr 2010 während eines neunmonatigen Aufenthalts in Großbritannien umschreiben. Eigenen Angaben zufolge soll er zum damaligen Zeitpunkt in London gewohnt haben. In seinem am 03.10.2010 ausgestellten britischen Führerschein ist als Wohnort eine Anschrift in London eingetragen. Unter Ziffer 13 des britischen Führerscheins befindet sich der Vermerk „70 CZ“, aus dem sich ergibt, dass der britische Führerschein auf der Grundlage einer tschechischen Fahrerlaubnis ausgestellt wurde.

b) Die Verurteilung wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis hat das Landgericht darauf gestützt, dass der Angeklagte zum Tatzeitpunkt nicht berechtigt war, in der Bundesrepublik Deutschland fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge zu führen. Die dem Angeklagten am 07.12.2004 erteilte tschechische Fahrerlaubnis sei unter Verstoß gegen das Erfordernis eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat erteilt worden (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV), was sich unmittelbar aus der festgestellten Eintragung des Wohnsitzes Leipzig im Führerschein ergebe. Dieser „Wohnsitzmangel“ wirke in dem vom Angeklagten durch Umtausch der tschechischen Fahrerlaubnis am 03.10.2010 erworbenen britischen Führerschein fort.

c) Dass das Landgericht vom Vorliegen eines der Anerkennung der britischen Fahrerlaubnis des Angeklagten entgegenstehenden Ausnahmetatbestandes in erweiternder Auslegung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ausgegangen ist, begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

aa) Zutreffend hat das Landgericht erkannt, dass der Angeklagte bei der verfahrensgegenständlichen Fahrt aus der ihm am 07.12.2004 erteilten tschechischen Fahrerlaubnis keine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland herleiten konnte, da die tschechische Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen das Erfordernis eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat erteilt wurde (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV), was sich unmittelbar aus der

festgestellten Eintragung des Wohnsitzes Leipzig im Führerschein ergibt.

bb) Der Angeklagte war jedoch zum Tatzeitpunkt im Besitz einer britischen Fahrerlaubnis der Klasse B, die ihn gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV grundsätzlich dazu berechtigte, Kraftfahrzeuge der Klasse B im Inland zu führen.

(1) Aus der festgestellten Eintragung „70 CZ“ in der dem Angeklagten am 03.10.2010 erteilten britischen Fahrerlaubnis der Klasse B folgt, dass die Erteilung auf einem Umtausch der tschechischen Fahrerlaubnis vom 07.12.2004 im Sinne des Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006 (3. EU-Führerscheinrichtlinie) beruhte. Der Code „70“ bezeichnet nach Anhang I der Richtlinie den Umtausch im Sinne der genannten Vorschrift, während die Buchstaben „CZ“ die nationale Herkunft des umgetauschten tschechischen Führerscheins bezeichnen (vgl. Richtlinie 2006/126/EG Anhang I Ziff. 3a zu Seite 2 des Führerscheins sowie Ziff. 3c zu Seite 1 des Führerscheins).

(2) Der Umtausch ist begrifflich von der „Ersetzung eines Führerscheins“ im Sinne von Art. 5 der 2. EU-Führerscheinrichtlinie und Art. 11 Abs. 5 der 3. EU-Führerscheinrichtlinie zu unterscheiden, die lediglich die Ausstellung eines neuen (Ersatz-) Führerscheins darstellt (zu einem solchen Fall des Ersatzführerscheins wegen Verlustes vgl. OLG Bamberg, Urt. v. 10.12.2012 – 2 Ss 51/12 = DAR 2013, 277 = Blutalkohol 2013, 133). Eine solche Ersetzung eines Führerscheins hätte eine Kennzeichnung mit dem Code „71“ zur Folge (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 45. Aufl. § 28 FeV Rn. 23).

(3) Ein Umtausch nach Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG stellt nicht lediglich eine bloße Dokumentation oder Fortschreibung einer früher erteilten Fahrerlaubnis dar, sondern eine eigenständige Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, auf die der Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV uneingeschränkt Anwendung findet. Der Senat folgt insoweit vollumfänglich der – einen nahezu identischen Sachverhalt betreffenden – Rechtsauffassung des OLG München (OLG München, Beschl. v. 11.12.2017 – 4 OLG 15 Ss 336/17 <unveröffentlicht>; vgl. auch schon OLG Jena, Beschl. v. 08.07.2013 – 1 Ss 17/13 = NZV 2013, 509 = VRS 125 <2013>, 40 = Blutalkohol 2013, 302).

(a) Nach Ansicht des OLG München spricht hierfür neben der aufgezeigten Unterscheidung von Umtausch und Ersetzung in Art. 11 Abs. 1 bzw. Abs. 5 der Richtlinie 2006/126/EG, dass das europäische Recht dem umtauschenden Mitgliedsstaat in gewissen Grenzen gestattet, beim Umtausch Modifikationen der vorhandenen Fahrerlaubnis vorzunehmen. Daher geht das Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung grundsätzlich davon aus, dass ein Umtausch als Neuerteilung einer Fahrerlaubnis zu werten ist (vgl. nur BVerwG NJW 2013, 487 zur insoweit parallelen Vorgängerregelung in Art. 8 der Richtlinie 91/439/EWG vom 21.07.1991 – 2. EU-Führerscheinrichtlinie; aber auch BayVGH, Beschl. v. 24.11.2014 – 11 ZB 14.1193 bei juris; Dauer a. a. O. § 28 FeV Rn. 23). Soweit diese

Einordnung in der strafrechtlichen Rechtsprechung davon abhängig gemacht wird, dass mit dem Umtausch zugleich die Gültigkeitsdauer der umgetauschten Fahrerlaubnis modifiziert wird (OLG Stuttgart NStZ-RR 2015, 182; OLG Zweibrücken NStZ-RR 2016, 153), verhält sich das angefochtene Urteil des Landgerichts hierzu jedoch nicht, sodass schon insoweit ein durchgreifender Erörterungsmangel vorliegt.

(b) Zu Recht verweist das OLG München in seiner Entscheidung darauf, dass die Qualifikation als Neuerteilung unabhängig davon ist, ob anlässlich des Umtauschs im Ausstellerstaat eine Prüfung der Fahrerlaubnis erfolgt (vgl. Dauer a. a. O. § 28 FeV Rn. 23; a. A. wohl OLG Bamberg a. a. O.). Schon Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG stellt auf eine solche nicht ab. Soweit die Frage der Anerkennung in Deutschland inmitten steht, bekräftigt zudem der Umkehrschluss zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 1. Alt. FeV diese Auffassung. Diese Regelung enthält eine Ausnahme gegenüber dem Grundsatz der Anerkennung für Fälle des „prüfungsfreien Umtauschs“, begrenzt dies aber ausdrücklich auf den Umtausch von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten. Nachdem Ausnahmenvorschriften grundsätzlich eng auszulegen sind (was bereits für die nach europäischem Recht gegenüber dem Anerkennungsgrundsatz bestehenden Ausnahmetatbestände gilt, vgl. EuGH NJW 2004, 1725; Dauer a. a. O. § 28 FeV Rn. 22 m. w. N.), rechtfertigt dies nur den Schluss, dass der deutsche Verordnungsgeber den Fall des prüfungsfreien Umtauschs einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis durch einen weiteren EU-Mitgliedstaat gerade nicht von der Anerkennung ausnehmen wollte. Mit diesen abgesenkten Anforderungen – so das OLG München weiter – harmoniert zudem auch die eigene Regelung des deutschen Fahrerlaubnisrechts zum Umtausch von EU-/EWR-Fahrerlaubnissen. In § 30 FeV wird der Umtausch ausweislich des Wortlauts ebenfalls als Erteilung einer (deutschen) Fahrerlaubnis verstanden (vgl. BVerwG NJW 2013, 487). Nach § 30 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 FeV ist dabei die Vorgabe einer Befähigungsprüfung (§ 15 FeV) generell nicht anzuwenden.

cc) Als Neuerteilung löst damit auch eine im Wege des Umtauschs erteilte EU-/EWR-Fahrerlaubnis grundsätzlich die Anerkennungspflicht nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV aus, sofern nicht Ausnahmen nach § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV greifen, wobei die Missachtung des Wohnsitzerfordernisses bei Erteilung der dem Umtausch zugrundeliegenden tschechischen Fahrerlaubnis gegenüber der am 03.10.2010 erlangten britischen Fahrerlaubnis keine Ausnahme von der Anerkennungspflicht begründet. Entgegen der Rechtsauffassung des Landgerichts bedeutet dies, dass ein Wohnsitzverstoß bei Erteilung des umgeschriebenen Führerscheins aus einem EU-/EWR-Mitgliedsstaat nicht automatisch auf die Gültigkeit der von einem anderen EU-/EWR-Mitgliedsstaat umgeschriebenen Fahrerlaubnis fortwirkt. Vielmehr gilt der Grundsatz, dass es ausschließlich Aufgabe des die Fahrerlaubnis erteilenden Mitgliedsstaates ist zu prüfen, ob die Erteilungsvoraussetzungen nach europäischem Recht erfüllt sind, und die übrigen Mitgliedsstaaten zu einer

Nachprüfung nicht befugt sind (vgl. Dauer a. a. O. § 28 FeV Rn. 20 m. w. N.).

dd) Die in der verwaltungsgerichtlichen Judikatur vertretene analoge Anwendung von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV auf Wohnsitzmängel in einer umgetauschten EU-/EWR-Fahrerlaubnis (BVerwG NJW 2018, 3661; BayVGH a. a. O.) kommt vorliegend nicht in Betracht. Denn ihr steht nunmehr schon die durch Änderungsverordnung vom 26.06.2012 geschaffene Regelungen in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 FeV entgegen, die eine Ausnahme von der Anerkennung beim Wohnsitzmangel einer umgetauschten Fahrerlaubnis explizit nur dann begründet, wenn diese Fahrerlaubnis aus einem Drittstaat stammt. Wie oben schon für die Fälle nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV erörtert, legt dies für umgetauschte EU-/ERW-Fahrerlaubnisse einen Umkehrschluss nahe (i. E. ebenso wie OLG München auch OLG Jena a. a. O.). Dass zudem die analoge Anwendung einer das Bestehen einer Fahrerlaubnis ausschließenden Norm jedenfalls nicht zu einer Strafbarkeit nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG führen könnte, hat das OLG München in seinem Beschluss vom 11.12.2017 wie folgt begründet:

„Auch wenn § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV isoliert betrachtet keine Strafnorm darstellt, stünde eine Ausdehnung dieser Norm im Wege eines Analogieschlusses im hier relevanten Zusammenhang das aus Art. 103 Abs. 2 GG und § 1 StGB folgende strafrechtliche Analogieverbot entgegen. Zwar hat das Bundesverfassungsgericht offengelassen, ob es sich bei § 21 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 2 Abs. 1 StVG und den Normen der FeV um einen Blankettstrafbestand handelt. Es hat die Ausfüllung dieser Strafnorm durch die Regelungen der FeV jedoch wie bei einem Blankettstrafbestand an den Vorgaben des strafrechtlichen Gesetzmäßigkeitsprinzips gemessen (vgl. BVerfG NJW 1979, 1981, Rn. 57 und 59 bei juris). Daher liegt nahe, sie in gleicher Weise auch dessen spezieller Ausprägung in Form des Analogieverbots zu unterwerfen [...]. Bei Blankettstrafgesetzen gilt das Analogieverbot sowohl für das verweisende Strafgesetz als auch für die das Strafgesetz ausfüllenden außerstrafrechtlichen Vorschriften. Denn die durch das Strafrecht in Bezug genommenen außerstrafrechtlichen Normen erlangen durch das Zusammenlesen zwar nicht die Rechtsqualität der Strafnorm, nehmen aber an der Rechtsnatur der verweisenden Strafnorm teil, soweit sie zur Begründung der strafrechtlichen Maßstäbe des Art. 103 Abs. 2 GG und damit auch am Analogieverbot gemessen werden [...]“.

Diesen zutreffenden Ausführungen tritt der Senat bei. Hieraus ergibt sich zugleich, dass die Begründung, mit der das Landgericht das Vorliegen eines der Anerkennung der britischen Fahrerlaubnis des Angeklagten entgegenstehenden Ausnahmetatbestandes in erweiternder Auslegung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV angenommen hat, nicht trägt, sondern dass es allein darauf ankommt, ob bei der Erteilung der britischen Fahrerlaubnis ein Verstoß gegen das sog. Wohnsitz-

prinzip vorlag. Hierzu fehlen Feststellungen des Landgerichts.

III. Aufgrund des aufgezeigten sachlich-rechtlichen Fehlers war das Urteil des Landgerichts in dem aus der Beschlussformel ersichtlichen Umfang aufzuheben (§ 353 StPO) und die Sache im Umfang der Aufhebung zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückzuverweisen (§ 354 Abs. 2 StPO). Die Teilaufhebung zieht den Wegfall der insoweit verhängten Einzelstrafe nach sich, sodass schon deshalb die Gesamtstrafe ihre Grundlage verliert. Zudem kann die Maßregelordnung bezüglich der Fahrerlaubnis keinen Bestand haben. Die Feststellungen zum äußeren Tatgeschehen konnten aufrechterhalten bleiben, da sie von dem aufgezeigten Rechtsfehler nicht betroffen sind (§ 353 Abs. 2 StPO). Das Tatgericht hat jedoch zusätzliche Feststellungen zur Wohnsitzsituation des Angeklagten zum Zeitpunkt der Erteilung der britischen Fahrerlaubnis zu treffen, die mit den bisher getroffenen Feststellungen nicht im Widerspruch stehen dürfen (vgl. BGH, Beschl. v. 12.01.2017 – 1 StR 604/16 = StV 2017, 672). Ein Freispruch des Angeklagten durch das Revisionsgericht kam im vorliegenden Fall nicht in Betracht, da die Möglichkeit besteht, dass der auf die am 03.10.2010 erteilte britische Fahrerlaubnis gestützten Fahrberechtigung des Angeklagten der Ausschlussbestand nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV entgegenstand. Voraussetzung hierfür wäre, dass auch bei Erteilung der britischen Fahrerlaubnis das Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellerstaat missachtet wurde und sich dieser Verstoß unmittelbar aus dem Führerschein oder aus vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt. Das Berufungsurteil enthält insoweit lediglich unzureichende Feststellungen zu dem von dem Angeklagten behaupteten neunmonatigen Aufenthalt in Großbritannien und dem bisher erfolglosen Versuch, über die britische Polizei die Umstände der Umschreibung zu ermitteln. Für das weitere Verfahren sieht sich der Senat insoweit zu einem Hinweis auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der Sache Akyüz (EuGH, Urt. v. 01.03.2012 – C 467/10 bei juris) veranlasst. Ergibt sich ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nicht aus dem Führerschein selbst, können danach alle Informationen aus dem Ausstellermitgliedstaat herangezogen werden, die von einer Behörde dieses Staates herrühren (a. a. O. Rn. 67, 70). Die Prüfung, ob die Information als vom Ausstellermitgliedstaat herrührend einzustufen ist und die Beurteilung, ob es sich um eine unbestreitbare, zum Nachweis des Wohnsitzverstoßes ausreichende Information handelt, ist dabei den nationalen Gerichten vorbehalten (a. a. O. Rn. 73, 74). Diese sind nicht daran gehindert, im Rahmen der Beweiswürdigung weitere, nicht von dem Ausstellermitgliedstaat herrührende Umstände heranzuziehen (a. a. O. Rn. 75). Ausreichend ist daher, wenn die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen auf einen Wohnsitzverstoß lediglich hinweisen bzw. ein unbestreitbares Indiz hierfür bilden. Sie bilden

dann gleichsam den „Rahmen“, innerhalb dessen die nationalen Gerichte alle Umstände eines vor ihnen anhängigen Verfahrens berücksichtigen dürfen (vgl. BayVGH, ZfSch 2012; 416; BayVGH, Beschl. v. 18.06.2018 – 11 ZB 17.1696 bei juris; OLG Zweibrücken ZfSch 2017, 712; OLG Stuttgart DAR 2014, 335).

67. 1. Elektrofahrräder mit Begrenzung der motorunterstützten Geschwindigkeit auf 25 km/h (sog. Pedelecs) sind auch strafrechtlich nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen.

2. Ein Erfahrungssatz, dass Pedelec-Fahrer unterhalb des für Fahrradfahrer geltenden Grenzwertes von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration absolut fahruntüchtig sind, besteht nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Urteil vom 15. Oktober 2020 – 2 Rv 35 Ss 175/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Angeklagte wurde von Amts- und Landgericht vom Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr freigesprochen. Nach den im Berufungsurteil des Landgerichts Freiburg getroffenen Feststellungen stieß der Angeklagte am Abend des 09.05.2018 als Fahrer eines Pedelec mit einer auf seinen Fahrweg einbiegenden Fahrradfahrerin zusammen. Bei dem Pedelec handelt es sich um ein Elektrofahrrad mit einem zuschaltbaren Elektromotor mit einer Nenndauerleistung von 250 Watt, der das Fahrrad bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h ohne Trittmunterstützung, darüber bis zu einer Geschwindigkeit bis 25 km/h beim Treten (mit-) antreibt. Nach den weiteren Feststellungen hatte der Angeklagte dabei eine maximale Alkoholkonzentration von 1,59 ‰ im Blut, ohne dass die vorhandenen Beweise für die Annahme ausreichten, der Angeklagte sei deshalb alkoholbedingt nicht mehr zum Führen des Fahrzeugs in der Lage gewesen. Im Weiteren sind Amts- und Landgericht auf der Grundlage von § 1 Abs. 3 StVG davon ausgegangen, dass Pedelecs nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen sind und deshalb bei der Beurteilung der absoluten Fahruntüchtigkeit nicht der für Kraftfahrer geltende Grenzwert von 1,1 ‰, sondern der für Fahrradfahrer geltende Grenzwert von 1,6 ‰ zugrunde zu legen ist. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft Freiburg mit ihrer auf die Sachrüge gestützten Revision, die auch von der Generalstaatsanwaltschaft Karlsruhe vertreten wird.

Die Generalstaatsanwaltschaft Karlsruhe hat deshalb die Aufhebung des Urteils im Rechtsfolgenauspruch mit den Feststellungen, der Verteidiger Verwerfung der Revision beantragt.

Aus den Gründen:

II. Die form- und fristgerecht eingelegte und begründete Revision der Staatsanwaltschaft bleibt erfolglos.

Eine Verurteilung kann weder wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) noch wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 OWiG erfolgen.

1. Hinsichtlich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr kommt es für die Entscheidung auf der Grundlage der rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen maßgeblich darauf an, ob – was die Revision bejaht – Führer von Pedelecs bereits ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ absolut fahruntüchtig sind, also auch ohne Hinzutreten weiterer Beweisanzeichen unwiderleglich als zum Führen des Fahrzeugs ungeeignet anzusehen sind. Ein entsprechender Erfahrungssatz besteht indes *derzeit* nicht.

a. Der für die Führer von Kraftfahrzeugen geltende Grenzwert von 1,1 ‰ Blutalkoholkonzentration ist schon deshalb nicht auf Pedelecs übertragbar, weil es sich dabei entgegen der von der Revision unter Berufung auf Stimmen in der Literatur (vor allem König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 316 Rn. 17) vertretenen Auffassung auch im strafrechtlichen Sinn nicht um Kraftfahrzeuge handelt.

aa) Dabei steht außer Frage, dass Pedelecs – jedenfalls bei zugeschaltetem Motor – technisch Kraftfahrzeuge sind, weil sie im Geschwindigkeitsbereich bis 25 km/h – unterhalb von 6 km/h auch ohne Tretleistung des Fahrers – durch Maschinenkraft bewegt werden (vgl. § 1 Abs. 2 StVG).

bb) Nach Auffassung des Senats kommt der rechtlichen Ausnahme der Pedelecs vom straßenverkehrsrechtlichen Kraftfahrzeugbegriff in § 1 Abs. 3 StVG indes auch für die Auslegung desselben Begriffes im Strafrecht entscheidende Bedeutung zu.

(1) Dabei verkennt der Senat nicht, dass in § 1 Abs. 3 StVG ausdrücklich bestimmt ist, dass diese Elektrofahrräder keine Kraftfahrzeuge *im Sinne dieses Gesetzes*, also des Straßenverkehrsgesetzes, sind und Anlass für die Einfügung des § 1 Abs. 3 StVG durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 17.06.2013 (BGBl. I S. 1558) eine Zulassungsfragen betreffende EU-Richtlinie war (BT-Drs. 17/12856 S. 11).

(2) Gleichwohl ist es allgemein anerkannt, dass die Begrifflichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Gesetze wegen des gleichen Schutzzwecks, der Verkehrssicherheit, auch bei der Auslegung der den Straßenverkehr betreffenden strafrechtlichen Normen heranzuziehen sind (BGHSt 50, 93, 100 – zum Begriff der Ungeeignetheit; so im Übrigen auch LK-König, StGB, 12. Aufl. 2008, § 315c Rn. 7). Es entspricht deshalb ganz überwiegender Auffassung, dass der Kraftfahrzeugbegriff des Strafgesetzbuches entsprechend der Legaldefinition im Straßenverkehrsgesetz zu bestimmen ist (OLG Rostock NZV 2008, 472; OLG Brandenburg NZV 2008, 474; BayObLG MDR 1993, 1100; LK-Valerius, StGB, 13. Aufl., § 69 Rn. 44; MK-Athing/von Heintschel-Heinegg, StGB, 3. Aufl., § 69 Rn. 30; Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 13; Lackner/Kühl, StGB, 29. Aufl., § 44 Rn. 3; Ernemann in Satzger/Schluckebier/Widmaier,

StGB, 4. Aufl., § 315c Rn. 3; Eschelbach in Matt/Renkowski, StGB, § 69 Rn. 20).

(3) Dass der Gesetzgeber abweichend hiervon mit der Begrenzung des unmittelbaren Anwendungsbereichs eine Übertragung der Begrifflichkeit des Straßenverkehrsrechts auf das Strafrecht ausschließen wollte, lässt sich auch den Gesetzesmaterialien nicht entnehmen. Vielmehr ist in der Begründung des Entwurfs des Gesetzes vom 17.06.2013 ausgeführt (BT-Drs. 17/12856 S. 11):

„Im Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität gewinnen sogenannte Elektrofahräder im öffentlichen Straßenverkehr zunehmend an Bedeutung. Auf Grund der dynamischen Marktentwicklung und großen Variantenvielfalt besteht oft Unklarheit über die verkehrsrechtliche Einstufung dieser Fahrzeuge und über die daraus resultierenden fahrerlaubnis-, verhaltens- und zulassungsrechtlichen Konsequenzen. Eine Anpassung des § 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) soll Rechtssicherheit bei der verkehrsrechtlichen Einordnung von Elektrofahrrädern schaffen.“

Dieses Regelungsziel und das ausdrückliche Ansprechen der verhaltensrechtlichen Konsequenzen legen eine vereinheitlichende Auslegung des Kraftfahrzeugbegriffs über den eigentlichen gesetzlichen Anwendungsbereich hinaus nahe.

(4) Auch systematische Erwägungen sprechen für dieses Auslegungsergebnis. Denn auch das Straßenverkehrsgesetz enthält in § 24a StVG eine das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Alkohol ahndende Regelung, die nach der insoweit eindeutigen Regelung des § 1 Abs. 3 StVG auf Pedelecs keine Anwendung findet. Den gleichgerichteten Regelungen im Strafgesetzbuch, vor allem § 69 StGB, einen anderen Kraftfahrzeugbegriff zugrunde zulegen, erscheint systemwidrig (Kerkmann SVR 2019, 369, 370).

b. Ein Erfahrungssatz, dass Pedelec-Fahrer unterhalb des für Fahrradfahrer geltenden Grenzwertes von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration absolut fahruntüchtig sind, besteht nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht.

Zwar gibt es mehrere Untersuchungen, die darauf hindeuten, dass Pedelecs an ihre Fahrer höhere Anforderungen stellen als an Fahrradfahrer, wobei neben der erzielbaren höheren Geschwindigkeit auch das höhere Gewicht und das durch die Anschubhilfe veränderte Fahrverhalten von Bedeutung sein dürften (vgl. insbesondere Panwinkler/Holz-Rau, Unfallgeschehen von Pedelecs und konventionellen Fahrrädern im Vergleich, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2019, 336; Unfallforschung der Versicherer, Verkehrssicherheit von Elektrofahrrädern, 2017; Schleinitz u. a., Pedelec-Naturalistic Cycling Study, 2014 – im Internet abrufbar über die Homepage des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.). Allein daraus lässt sich aber nicht der Schluss auf einen bestimmten niedrigeren Grenzwert für Pedelec-Fahrer ziehen (BGHSt 22, 352). Untersuchungen der Auswirkungen des Konsums von Alkohol gerade auf die Leistungsfähigkeit von Pedelec-Fahrern, die zu gesi-

chertem Erfahrungswissen bezüglich der Bestimmung eines Grenzwerts für alkoholbedingte absolute Fahruntüchtigkeit geführt haben, liegen dagegen derzeit noch nicht vor.

2. Da § 24a Abs. 1 StVG das Führen eines Kraftfahrzeugs voraussetzt, Pedelecs nach der Legaldefinition in § 1 Abs. 3 StVG aber nicht als Kraftfahrzeuge im Sinn dieses Gesetzes gelten, scheidet auch insoweit eine Verurteilung aus, weshalb die freisprechende Entscheidung des Landgerichts zu Recht ergangen ist. [...]

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Christian Guthmann, Karlsruhe)

68. 1. Im Fall einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB ist die Beschränkung einer Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch nicht deshalb unwirksam, weil das angegriffene Urteil keine Feststellungen zu den Umständen der Alkoholaufnahme, den Beweggründen der Fahrt und deren Gegebenheiten enthält. Vielmehr genügt es, wenn der Tatrichter die Tat nach Tatzeit, Tatort, Fahrzeug und den die Fahrsicherheit ergebenden Umständen in den Feststellungen eingrenzt (im Anschluss an BGH, Beschl. v. 27.04.2017 – 4 StR 547/16). Gleiches gilt in den Fällen der Beschränkung eines Einspruchs gegen einen entsprechenden Strafbefehl auf den Rechtsfolgenausspruch.

2. Die Staatsanwaltschaft kann ihre Revision innerhalb des Rechtsfolgenausspruchs dann wirksam auf das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 9 StGB) und der Bestimmung einer Sperrfrist (§ 69a StGB) beschränken, wenn sich aus dem tatrichterlichen Urteil ergibt, dass der Strafausspruch nicht von der Entscheidung über die Maßregel beeinflusst ist, und sie zudem keine zugleich für das Strafmaß und die Maßregelanordnung bedeutenden Tatsachen angreift.

3. Zu den Anforderungen an die Widerlegung einer Regelvermutung nach § 69 Abs. 2 StGB.

Oberlandesgericht Saarbrücken,
Urteil vom 14. September 2020
– Ss 40/2020 (40/20) –

Zum Sachverhalt:

I. Gegen den Angeklagten wurde mit Strafbefehl des Amtsgerichts Trunzheim vom 29. Oktober 2019 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe in Höhe von 30 Tagessätzen zu je 45,- € verhängt. Zugleich wurde die Fahrerlaubnis entzogen und bestimmt, dass dem Angeklagten für die Dauer von fünf Monaten von einer deutschen Behörde keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. In dem Strafbefehl sind hinsichtlich der Tat folgende Feststellungen getroffen:

„Sie fuhren am 15.06.2019 gegen 00:20 Uhr mit dem Pkw..., auf der L177 aus Richtung O... kommend in Fahrtrichtung S..., obwohl Sie in-

folge vorangegangenen Alkoholenusses fahruntüchtig waren.

Eine bei Ihnen am 15.06.2019 um 01:59 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,32 ‰.

Ihre Fahruntüchtigkeit hätten Sie bei kritischer Selbstprüfung erkennen können und müssen.“

Auf den auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkten Einspruch des Angeklagten hat das Amtsgericht Merzig mit Urteil vom 13. Februar 2020 den Angeklagten zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30,- € verurteilt und gegen ihn ein verbüßtes Fahrverbot von sechs Monaten verhängt. Zur Begründung der Verhängung lediglich eines Fahrverbots hat das Amtsgericht ausgeführt: Da der Angeklagte zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung seit fast acht Monaten nicht mehr am Straßenverkehr teilgenommen habe, habe das Gericht ihn nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen vermocht, so dass es mit der Verhängung eines deklaratorischen Fahrverbots sein Bewenden haben könne.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft Saarbrücken mit am 20.02.2020 vorab per Telefax beim Amtsgericht eingegangenen Schreiben vom selben Tag Rechtsmittel eingelegt. Nach am 08.04.2020 erfolgter Zustellung des Urteils an sie hat die Staatsanwaltschaft mit am 30.04.2020 beim Amtsgericht eingegangenen Schreiben vom 22. April 2020 das Rechtsmittel zur Revision, die sie zugleich auf das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Bestimmung einer Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis beschränkt hat, bestimmt und diese mit der Verletzung materiellen Rechts begründet. Die Staatsanwaltschaft, deren Rechtsmittel von der Generalstaatsanwaltschaft vertreten wird, ist der Auffassung, dem Angeklagten hätte die Fahrerlaubnis entzogen werden müssen, da keine Ausnahme vom Regelfall des § 69 Abs. 2 StGB vorliege.

Aus den Gründen:

II. Die gemäß den §§ 335 Abs. 1, 341 Abs. 1, 344, 345 Abs. 1 StPO zulässige (Sprung-) Revision, zu welcher die Staatsanwaltschaft ihr zunächst unbestimmt eingelegtes Rechtsmittel rechtswirksam innerhalb der Revisionsbegründungsfrist bestimmt hat (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 63. Aufl., § 335 Rn. 2 f., 6), ist mit der erhobenen Sachrüge begründet.

1. Gegenstand der revisionsgerichtlichen Überprüfung ist ausschließlich, ob es das Amtsgericht durch das angefochtene Urteil zu Recht ablehnt hat, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis zu entziehen und eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis anzuordnen. Von der Nachprüfung durch das Revisionsgericht umfasst ist allerdings auch das vom Amtsgericht durch das angefochtene Urteil stattdessen verhängte Fahrverbot (vgl. OLG Stuttgart NStZ-RR 1997, 178 f.). Denn Fahrverbot und Fahrerlaubnisentziehung schließen einander regelmäßig und auch im vorliegenden Fall aus, da das Fahrverbot nach § 44 StGB gerade voraussetzt, dass sich der Täter nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. des § 69 StGB

erwiesen hat (vgl. BGH, Beschl. v. 07.08.2018 – 3 StR 104/18, juris Rn. 6).

a) Den Schuldspruch wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr hat der Senat nicht zu überprüfen. Das Amtsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass – was der Senat auf die zulässige Sachrüge hin von Amts wegen zu überprüfen hat (vgl. OLG Koblenz NStZ 2003, 617; für den vergleichbaren Fall der Berufungsbeschränkung: BGHSt 24, 185; z.B. Senatsurteile vom 31. Januar 2011 – Ss 121/2010 (167/10) –, 28. April 2014 – Ss 21/2014 (12/14) –, 16. Juli 2018 – Ss 44/2018 (27/18) – und vom 29. Juni 2020 – Ss 29/2020 (23/20) – sowie Senatsbeschlüsse vom 7. September 2015 – Ss 61/2015 (46/15) – und 16. April 2020 – Ss 19/2020 (19/20) –, Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 318 Rn. 33, § 352 Rn. 4) – die Beschränkung des von dem Angeklagten gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Merzig vom 29. Oktober 2019 eingelegten Einspruchs auf den Rechtsfolgenauspruch wirksam war.

aa) Nach § 410 Abs. 2 StPO kann der Einspruch gegen einen Strafbefehl – ebenso wie die Berufung gegen ein amtsgerichtliches Urteil (§ 318 Satz 1 StPO) – auf bestimmte Beschwerdepunkte beschränkt werden. Eine solche Beschränkung ist in gleichem Maße möglich wie die Beschränkung von Rechtsmitteln gegen Urteile nach §§ 318 Satz 1, 344 Abs. 1 StPO (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 410 Rn. 4). Ebenso wie die Berufung und die Revision kann demgemäß grundsätzlich auch der Einspruch gegen einen Strafbefehl auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkt werden (vgl. OLG Koblenz NStZ 2003, 617; Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 410 Rn. 5; KK-StPO/Maur, 8. Aufl., § 410 Rn. 12). Rechtlich möglich ist eine solche Beschränkung, wenn die in dem Strafbefehl getroffenen Feststellungen zum Schuldspruch eine ausreichende Grundlage für die hieran anknüpfende Rechtsfolgenentscheidung bilden (vgl. BGHSt 62, 155, 161 m.w.N.). Sind die Schuldfeststellungen hingegen derart knapp, unvollständig, unklar oder widersprüchlich, dass sie den Unrechts- und Schuldumfang nicht einmal in groben Zügen erkennen lassen und es nicht gestatten, die Rechtsfolgenentscheidung hieran anzuknüpfen, ist eine Beschränkung auf den Rechtsfolgenauspruch unwirksam (vgl. BGHSt 33, 59; BGH, Urteil vom 02.12.2015 – 2 StR 258/15 –, juris; OLG Koblenz NStZ 2003, 617 f.; KG, Beschl. vom 23.10.2019 – 3 Ss 89/19 –, juris; st. Rspr. des Senats, z.B. Beschlüsse vom 9. Februar 2012 – Ss 98/2011 (131/11) –, 23. Mai 2014 – Ss 36/2014 (21/14) –, 13. Juli 2016 – Ss 49/2016 (38/16) –, 27. Februar 2019 – Ss 6/2019 (3/19) – und vom 16. April 2020 – Ss 19/2020 (19/20) –, Senatsurteil vom 29. Juni 2020 – Ss 29/2020 (23/20) –, Meyer-Goßner/Schmitt a.a.O., § 318 Rn. 16, § 410 Rn. 5). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn schon unklar bleibt, ob sich der Angeklagte überhaupt strafbar gemacht hat (vgl. BGH NStZ 2014, 635 f.; BGHSt 62, 155, 162; Senatsurteile vom 20. Juli 2016 – Ss 40/2016 (31/16) – und vom 29. Juni 2020 – Ss 29/2020 (23/20) –, Senatsbeschluss vom 13. Juli 2016 – Ss 49/2016 (38/16) –).

bb) Nach diesen Maßstäben war die Beschränkung des Einspruchs gegen den Strafbefehl auf den Rechtsfolgenausspruch wirksam. Die Feststellungen in dem Strafbefehl zum Schuldspruch nach § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB – auch zur inneren Tatseite (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 318 Rn. 16) – bieten eine hinreichend tragfähige Grundlage für die Prüfung des gesetzlichen Tatbestands mit Tatsachen unterlegt sind, besteht auch keine relevante Lücke. Es besteht auch kein Zweifel daran, welcher geschichtliche Vorgang dem Schuldspruch zugrunde liegt. Soweit in der obergerichtlichen Rechtsprechung früher die Auffassung vertreten wurde, im Falle einer Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB oder wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1, Abs. 2 StVG sei die Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch unwirksam, wenn sich das amtsgerichtliche Urteil auf die Darstellung der objektiven und subjektiven Merkmale des gesetzlichen Tatbestands beschränke, aber keine für den Schuldumfang und damit für den Rechtsfolgenausspruch bedeutsamen Feststellungen zu den Umständen der Alkoholaufnahme, zu den Beweggründen der Fahrt und deren Gegebenheiten (Dauer und Länge, beabsichtigte Fahrstrecke, Verkehrsbedeutung der Straße, herbeigeführte Gefahren u. a.) getroffen habe (vgl. nur OLG Bamberg, Beschl. v. 11.03.2015 – 3 OLG 8 Ss 16/15 m. w. N.), ist diese Rechtsprechung – worauf die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend hingewiesen hat – durch den auf eine Divergenzvorlage hin erfolgten Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 27. April 2017 (– 4 StR 547/16 –, BGHSt 62, 155 ff. = NJW 2017, 2482 ff.) überholt (vgl. König in: Hentschel/König, Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl., § 316 StGB Rn. 101; für den Fall des § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB: Senatsbeschluss vom 22. März 2018 – Ss 9/2018 (10/18) –). Danach ist im Fall einer Verurteilung wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB die Beschränkung einer Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch nicht deshalb unwirksam, weil sich die Feststellungen in dem angegriffenen Urteil darin erschöpfen, dass der Angeklagte an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit auf einer öffentlichen Straße ein näher bezeichnetes Kraftfahrzeug geführt hat, ohne die erforderliche Fahrerlaubnis zu besitzen, und er insoweit wissentlich gehandelt hat. Für den vorliegenden Fall einer Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB gilt dies gleichermaßen. Auch insoweit steht das Fehlen von Feststellungen zu den Umständen der Alkoholaufnahme, zu den Beweggründen der Fahrt und deren Gegebenheiten der Beschränkung der Berufung oder der Beschränkung des Einspruchs gegen den Strafbefehl auf den Rechtsfolgenausspruch nicht entgegen (so bereits früher OLG Dresden, Beschl. v. 13.10.2003 – 2 Ss 228/03 –, juris). Vielmehr genügt es, wenn der Tatrichter die Tat nach Tatzeit und Tatort, Fahrzeug und den die Fahrumsicherheit ergebenden Umständen in den Feststellungen eingrenzt (vgl. König, a. a. O.). Auch dann ist der infolge der Be-

schränkung allein zur Entscheidung über den Rechtsfolgenausspruch berufene Tatrichter nämlich nicht daran gehindert, ergänzende Feststellungen – soweit erforderlich – nachzuholen und dadurch den für die Rechtsfolgenentscheidung maßgebenden Schuldumfang näher zu bestimmen, solange er hierdurch nicht in Widerspruch zu den in dem Ersturteil bzw. im Strafbefehl zum Schuldspruch getroffenen Feststellungen gerät (vgl. BGH, a. a. O., juris Rn. 22).

b) Auch die von der Staatsanwaltschaft mit der Revisionsbegründung erklärte Beschränkung ihrer Revision auf das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Bestimmung einer Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis ist wirksam.

aa) Die weitergehende Beschränkung eines Rechtsmittels innerhalb des Rechtsfolgenausspruchs ist möglich, wenn solche Beschwerdepunkte betroffen sind, die losgelöst vom nicht angegriffenen Teil der Entscheidung einer rechtlich und tatsächlich selbstständigen Beurteilung zugänglich sind, ohne eine Prüfung des übrigen Urteilsinhalts notwendig zu machen (vgl. BGHSt 38, 362 f.; BGH, Urt. v. 08.03.2000 – 3 StR 575/99 –, juris Rn. 8; Senatsbeschluss vom 22. Mai 2014 – Ss 28/2014 (18/14) –, KK-StPO/Paul, a. a. O., § 318 Rn. 8). Eine Beschränkung des Rechtsmittels auf die Frage des Maßregelanspruchs nach §§ 69 f. StGB ist danach dann nicht möglich, wenn im Einzelfall eine untrennbare Wechselwirkung zum Strafausspruch besteht (vgl. BGHSt 38, 362 f.; BGH, Urt. v. 08.03.2000 – 3 StR 575/99 –, juris Rn. 8). Das ist regelmäßig der Fall, wenn es um die Frage der charakterlichen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geht (vgl. KG, Urt. v. 01.11.2010 – (3) 1 Ss 317/10 (108/10) –, juris Rn. 2; Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 318 Rn. 28). Anders verhält es sich aber ausnahmsweise dann, wenn sich aus dem tatrichterlichen Urteil ergibt, dass der Strafausspruch nicht von der Entscheidung über die Maßregel beeinflusst ist (die Strafe also nicht wegen der Anordnung der Maßregel niedriger oder wegen ihrer Ablehnung höher angesetzt wurde), und zudem der Rechtsmittelführer auch keine zugleich für das Strafmaß und die Maßregelanordnung bedeuten- den Tatsachen angreift, so dass es nur noch um die rechtliche Bewertung des Vorliegenden der Voraussetzungen für die Anordnung der Maßregel oder ihre Ablehnung auf dem Boden der getroffenen Feststellungen geht (vgl. BGH, Urt. v. 08.03.2000 – 3 StR 575/99 –, juris Rn. 8; OLG Stuttgart NSZ-RR 1997, 178 f. – juris Rn. 22 ff.; OLG Frankfurt NZV 2002, 382 f. – juris Rn. 4 ff.; OLG Dresden, Urt. v. 09.07.2005 – 2 Ss 130/05 –, juris Rn. 6 ff.; KG, Beschl. v. 14.07.2015 – (3) 121 Ss 96/15 (75/15) –, juris Rn. 2; Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 318 Rn. 28; KK-StPO/Paul, a. a. O., § 318 Rn. 8a; Fischer, StGB, 67. Aufl., § 69 Rn. 56; Schönke/Schröder/Kinzig, StGB, 30. Aufl., § 69 Rn. 73).

bb) Nach Maßgabe dieser Grundsätze ist die erklärte Beschränkung der Revision auf das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Bestimmung einer Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis vorliegend ausnahmsweise wirksam.

Aus den Gründen des angefochtenen Urteils ergibt sich mit hinreichender Deutlichkeit, dass die Höhe der verhängten Geldstrafe nicht durch das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis beeinflusst worden ist, sie insbesondere nicht deswegen höher ausgefallen ist. Zudem greift die Staatsanwaltschaft mit ihrer Revision nicht die in dem angefochtenen Urteil zum Rechtsfolgenausspruch getroffenen Tatsachenfeststellungen an. Vielmehr geht die Staatsanwaltschaft von diesen Feststellungen aus und hält lediglich die hieran anknüpfende rechtliche Bewertung des Amtsgerichts für rechtsfehlerhaft, da Umstände, die ausnahmsweise ein Absehen vom Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB rechtfertigen könnten, nicht vorlägen und die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen daher „zwangsläufig“ zur Entziehung der Fahrerlaubnis hätten führen müssen.

2. Das damit allein der Überprüfung durch das Revisionsgericht unterliegende Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Verhängung einer Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis hält der auf die Sachrüge hin gebotenen materiell-rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

a) Nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB entzieht das Gericht einem Täter, der wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Ist die rechtswidrige Tat – wie hier – ein Vergehen der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), so ist der Täter gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Die Bestimmung begründet eine Regelvermutung dafür, dass bei Begehung einer solchen Tat Umstände in der Person des Angeklagten wirksam geworden sind, welche die Schlussfolgerung auf Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zulassen (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 10.11.2015 – III-5 RVs 125/15 –, juris Rn. 8; Beschl. v. 31.01.2017 – III-4 RVs 2/17 –, juris Rn. 12; Fischer, a. a. O., § 69 Rn. 21). Die Wirkung der Regelvermutung geht dahin, dass eine die Ungeeignetheit positiv begründende Gesamtwürdigung nur erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass sich ein Ausnahmefall ergeben könnte, dass also die Tat Ausnahmecharakter im Hinblick auf die Frage mangelnder Eignung hat (vgl. Senatsbeschluss vom 16. November 2012 – Ss 77/2012 (51/12) –, Fischer, a. a. O., § 69 Rn. 22). Solche die Regelvermutung widerlegende Umstände sind positiv festzustellen (vgl. KG, Urte. v. 01.11.2010 – (3) 1 Ss 317/10 (108/10) –, juris Rn. 3; vorgeh. Senatsbeschluss; OLG Hamm, Beschl. v. 10.11.2015 – III-5 RVs 125/15 –, juris Rn. 8; Beschl. v. 31.01.2017 – III-4 RVs 2/17 –, juris Rn. 12; Fischer, a. a. O.). Dabei sind an die Widerlegung der Regelvermutung nochmals gesteigerte Anforderungen zu stellen, wenn es sich um einen Wiederholungstäter handelt, gegen den bereits früher Maßregeln nach §§ 69, 69a StGB verhängt wurden (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 10.11.2015 – III-5 RVs 125/15 –, juris Rn. 9;

Beschl. v. 31.01.2017 – III-4 RVs 2/17 –, juris Rn. 12; Schönke/Schröder/Kinzig, a. a. O., § 69 Rn. 42). Die Gesichtspunkte, mit denen die Regelvermutung widerlegt werden kann, können sich sowohl aus der Tat selbst (Gewicht, Anlass, Motivation u. ä.) als auch aus einer Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Täters einschließlich seines Verhaltens nach der Tat ergeben (vgl. Schönke/Schröder/Kinzig, a. a. O., § 69 Rn. 43 ff.; Fischer, a. a. O., § 69 Rn. 26, 33 ff.).

b) Nach diesen Maßstäben erweist sich die Begründung, mit der das Amtsgericht von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen hat, als rechtsfehlerhaft, weil besondere Umstände, welche zur Widerlegung der Regelvermutung führen könnten, nicht festgestellt sind. Besonderheiten der Trunkenheitsfahrt selbst sind weder dem Strafbefehl noch dem angefochtenen Urteil zu entnehmen. Auch besondere Umstände außerhalb der Tat, welche im Rahmen einer Gesamtwürdigung, insbesondere der Persönlichkeit des Angeklagten, geeignet sein könnten, die Vermutung der mangelnden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen jedenfalls zum Zeitpunkt der erstinstanzlichen Hauptverhandlung zu widerlegen, liegen nicht vor. Zwar sind derartige Umstände im Einzelfall etwa dann angenommen worden, wenn seit der Trunkenheitsfahrt eines Ersttäters ein erheblicher Zeitraum verstrichen ist, keine erhebliche Überschreitung des Grenzwerts von 1,1 ‰ vorlag, die Fahrerlaubnis für längere Zeit vorläufig entzogen war und der Täter erfolgreich an einem anerkannten Nachschulungskurs teilgenommen hat (vgl. OLG Karlsruhe NSTZ-RR 2004, 371, 372 m. w. N.; Senatsbeschluss vom 14. November 2017 – 1 Ws 189/17 –, Schönke/Schröder/Kinzig, a. a. O., § 69 Rn. 46). An solchen Umständen fehlt es jedoch im vorliegenden Fall. Die Überschreitung des Grenzwerts von 1,1 ‰ ist mit der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,32 ‰ nicht nur unerheblich. Dass der Angeklagte an einem Nachschulungskurs teilgenommen hätte, ist nicht festgestellt. Allein der vom Amtsgericht herangezogene Umstand, dass der Angeklagte – seinen vom Amtsgericht nicht überprüften Angaben zufolge – zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung seit fast acht Monaten kein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug mehr geführt haben soll, und ihm zu diesem Zeitpunkt die Fahrerlaubnis seit fast fünf Monaten entzogen war, reicht zur Widerlegung der Regelvermutung nicht aus (vgl. OLG Stuttgart NSTZ-RR 1997, 178 f. – juris Rn. 37; KG, Urte. v. 01.11.2010 – (3) 1 Ss 317/10 (108/10) –, juris Rn. 3; Schönke/Schröder/Kinzig, a. a. O., § 69 Rn. 46). Vielmehr hätte es der Feststellung von über den bloßen Zeitablauf hinausgehenden Tatsachen, die belegen, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, bedurft (vgl. KG, a. a. O.). Das gilt vor dem Hintergrund, dass nach den in dem angefochtenen Urteil getroffenen Feststellungen gegen den Angeklagten im luxemburgischen Strafregister „2 Straßenverkehrsdelikte aus den Jahren 2015 und 2013“ eingetragen sind, erst recht.

3. Demgemäß ist entsprechend dem Antrag der Generalstaatsanwaltschaft das angefochtene Urteil,

soweit gegen den Angeklagten lediglich ein (deklaratorisches) Fahrverbot, verhängt worden ist, aufzuheben (§ 353 Abs. 1 StPO), die Fahrerlaubnis zu entziehen und gemäß § 69a Abs. 4 Satz 2 StGB eine Mindestsperrfrist von drei Monaten für Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis festzusetzen. Der Senat kann in entsprechender Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO in der Sache selbst entscheiden (vgl. BGHSt 6, 398, 402; BGH, Beschl. v. 14.05.1998 – 4 StR 211/98 –, juris Rn. 2; Beschl. v. 23.11.2010 – 5 StR 466/10 –, juris; OLG Stuttgart NStZ-RR 1997, 178 f. – juris Rn. 29; Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 354 Rn. 26f; KK-StPO/Gericke, a. a. O., § 354 Rn. 10a), da er ausschließen kann, dass hinsichtlich der Maßregelentscheidung noch weitere, für den Angeklagten günstige Feststellungen getroffen werden können, die Entziehung der Fahrerlaubnis und die Bestimmung einer Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis, wenn – wie hier – die Voraussetzungen vorliegen, zwingend sind (vgl. Fischer, a. a. O., § 69 Rn. 51 m. w. N., § 69a Rn. 3) und lediglich die gesetzliche Mindestsperrfrist festgesetzt worden ist. Soweit die Generalstaatsanwaltschaft beantragt hat festzustellen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, hat (§ 69b Abs. 1 Satz 1 StGB), und anzuordnen, dass die Sperre in dem luxemburgischen Führerschein des Angeklagten zu vermerken ist (§ 69b Abs. 2 Satz 2 StGB), bedarf es dessen nicht, da sich ersteres unmittelbar aus dem Gesetz ergibt und letzteres eine bloße Vollzugsmaßnahme darstellt (vgl. Fischer, a. a. O., § 69b Rn. 5, 10; Schönke/Schröder/Kinzig, a. a. O., § 69b Rn. 5, 6). Ebenso sind die von der Generalstaatsanwaltschaft beantragten Zusätze im Urteilstenor, dass die Fahrerlaubnis „für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“ entzogen wird und dem Angeklagten für die Dauer von drei Monaten „durch eine deutsche Behörde“ keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf, überflüssig (vgl. BGH NZV 1996, 500, 502 – juris Rn. 28; König, a. a. O., § 69b Rn. 4; LK-StGB/Hilgen-dorf/Valerius, 12. Aufl., § 69b Rn. 27; MünchKomm. StGB/Athing/von Heintschel-Heinegg, 3. Aufl., § 69b Rn. 21). [...]

69. *) Will sich das Gericht dem Ergebnis eines Sachverständigengutachtens ohne Angabe eigener Erwägungen anschließen, so müssen in den Urteilsgründen wenigstens die wesentlichen Anknüpfungstatsachen und Darlegungen des Sachverständigen wiedergegeben werden. Eine von dem herangezogenen Sachverständigen vorgenommene Rück- beziehungsweise Hochrechnung des maßgeblichen BAK-Wertes muss in einer für das Revisionsgericht nachprüfaren Weise mitgeteilt werden.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 13. August 2020 – 3 RBs 145/20 –

BLUTALKOHOL VOL. 57/2020

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Minden hat den Betroffenen am 15.10.2019 wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr zu einer Geldbuße von 1.700,- € verurteilt und ihm – unter Anwendung von § 25 Abs. 2a StVG – für die Dauer von drei Monaten verboten, im öffentlichen Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder Art zu führen. Mit am 22.10.2019 beim Amtsgericht Minden eingegangenen Schriftsatz seiner Bevollmächtigten hat der Betroffene Rechtsbeschwerde eingelegt und diese mit Schriftsatz seines für die zweite Instanz bestellten Verteidigers vom 17.02.2020 mit der Verletzung formellen und materiellen Rechts begründet.

Aus den Gründen:

Die gemäß § 79 Abs. 1 Nr. 1 und 2 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache bereits auf die Sachrüge hin zumindest vorläufigen Erfolg.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Antragschrift vom 18.05.2020 ausgeführt:

„[...] die Urteilsgründe sind teils lückenhaft und teils widersprüchlich und verstoßen im Übrigen gegen § 17 Abs. 2 OWiG.

Will sich das Gericht dem Ergebnis eines Sachverständigengutachtens ohne Angabe eigener Erwägungen anschließen, so müssen in den Urteilsgründen wenigstens die wesentlichen Anknüpfungstatsachen und Darlegungen des Sachverständigen wiedergegeben werden. Eine von dem herangezogenen Sachverständigen vorgenommene Rück- beziehungsweise Hochrechnung des maßgeblichen BAK-Wertes muss in einer für das Revisionsgericht nachprüfaren Weise mitgeteilt werden (OLG Hamm, Beschluss vom 17.03.2009 – 5 Ss 71/09).

Vorliegend geben die Urteilsgründe Entnahmezeit und Ergebnis der zweiten Blutprobe nicht an. Soweit entscheidend auf eine Blutprobe mit einer BAK von 1,18 Promille, die um 23.45 Uhr entnommen worden sei, ist nicht angegeben, ob diese die erste oder zweite Blutprobe darstellt. Ob die Berechnungen des Sachverständigen plausibel sind und sich das Gericht diesen zu Recht angeschlossen hat, kann der Senat daher nicht abschließend überprüfen.

Widersprüchlich sind die Urteilsausführungen, soweit das Gericht die Angaben des Betroffenen unverhohlen als Schutzbehauptungen einordnet, aber dennoch seinen Feststellungen einen auf diese Angaben zurückgehenden Sicherheitsabschlag zugrunde legt. Mag man dies noch als unschädlich ansehen, weil sich dieser Umstand zugunsten des Betroffenen auswirkt, so ist dann aber festzustellen, dass das Gericht der Berechnung des Sicherheitsabschlags einen nicht bestehenden Erfahrungssatz bezüglich Whiskey-Mischungen zugrunde legt, Ein Erfahrungssatz, dass man Whiskey-Cola-Gemische allenfalls mit 50 Pro-

zent Whiskey herstellt, weil man sonst ‚den Whiskey auch gleich pur trinken‘ könnte, ist jedenfalls hier nicht bekannt. Die Annahme eines nicht bestehenden Erfahrungssatzes macht die Beweiswürdigung rechtsfehlerhaft (zu vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 62. Auflage, § 337 Rn 31).

Die Frage der rigiden Begrenzung auf einen hälftigen Whiskeyanteil ist dabei auch deshalb besonders prekär, weil schon ein minimal höherer Whiskeyanteil zur Unterschreitung der 0,5-Promillegrenze und damit zu einem Freispruch des Betroffenen geführt hätte.

Als widersprüchlich erweist sich zudem, wenn das Gericht von einer denkbar knappen Überschreitung des Grenzwerts von 0,5-Promille um 0,005 Promille ausgeht, jedoch keinen Anlass sieht, diesen Umstand bei der Zumessung der Geldbuße mildernd zu berücksichtigen, sondern stattdessen ausdrücklich angibt, mildernd zu berücksichtigende Umstände seien nicht ersichtlich.

Schließlich erweist sich das Urteil als rechtsfehlerhaft, soweit das Amtsgericht eine Geldbuße von 1.700,- € festgesetzt hat. Denn gemäß § 24a Abs. 4 StVG i. V. m. § 17 Abs. 2 OWiG beträgt die maximale Geldbuße für einen fahrlässigen Verstoß der vorliegenden Art 1.500,- € (zu vgl. auch BeckOK OWiG/Euler, 26. Ed., 1.4.2020 § 24a Rn 12).

Das Urteil kann daher weder zum festgestellten Sachverhalt noch betreffend die Rechtsfolgen Bestand haben und die Sache ist zur erneuten Verhandlung und Entscheidung zurückzuweisen.“

Diesen zutreffenden Ausführungen schließt sich der Senat nach eigener Sachprüfung an und macht sie zum Gegenstand seiner Entscheidung.

70. Die ohne Rechtsgrundlage erfolgte verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund desselben Ereignisses, das Gegenstand des Bußgeldverfahrens ist, ist entsprechend § 25 Abs. 6 StVG auf ein zu verhängendes Fahrverbot anzurechnen.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Beschluss vom 16. Juli 2020 – 1 Ss-OWi 309/20 –

Zu m Sachverhalt:

Das Amtsgericht Bad Hersfeld hat mit Urteil vom 16. September 2019 gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kfz unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis eine Geldbuße von 500,- € festgesetzt. Von der Anordnung des grundsätzlich bei derartigen Verstößen gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG vorgesehenen Regelfahrverbots hat es abgesehen und auch die Regelgeldbuße nicht erhöht. Zur Begründung hat das Amtsgericht ausgeführt, dass besondere Umstände vorlägen, die dies rechtfertigten. Die Fahrerlaubnisbehörde habe nämlich dem Betroffenen aufgrund der verfahrensgegenständlichen Drogen-

fahrt ohne ausreichende Grundlage mit Entscheidung vom 14. November 2019 (gemeint ist ersichtlich 2018) die Fahrerlaubnis entzogen. Im Zuge eines Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht ... sei diese Entscheidung mit Datum vom 9. April 2019 auf einen richterlichen Hinweis hin wieder aufgehoben worden. Dadurch sei der Betroffene hinreichend sanktioniert, die Verhängung eines erneuten Fahrverbots deshalb unverhältnismäßig und faktisch eine „Doppelbestrafung“.

Dagegen hat die Staatsanwaltschaft form- und fristgerecht Rechtsbeschwerde eingelegt, die sie mit der Sachrüge begründet und der Sache nach auf die Rechtsfolgen beschränkt hat.

A u s d e n G r ü n d e n :

Das Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft ist zulässig und hat auch in der Sache in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang [... wird das Urteil des Amtsgerichts ... im Rechtsfolgenausspruch dahingehend abgeändert, dass gegen den Betroffenen neben der verhängten Geldbuße ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat angeordnet wird, das jedoch durch Anrechnung der Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde ... als vollstreckt gilt.“] Erfolg. Das Amtsgericht hat rechtsfehlerhaft von der Verhängung des Fahrverbots abgesehen.

Beim Führen eines Kfz unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (§ 24a Abs. 2 StVG) ist gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen (gesetzliches Regelfahrverbot). Von dem Fahrverbot kann deshalb in diesen Fällen nur abgesehen werden, wenn ganz besondere Ausnahmumstände äußerer und innerer Art vorliegen oder wenn das Fahrverbot für den Betroffenen eine außergewöhnliche Härte bedeuten würde (OLG Hamm, Beschluss vom 17. September 2009 – 2 Ss OWi 641/09; Beschluss vom 24. April 2008 – 5 Ss OWi 205/08). Solche besonderen Umstände liegen hier nicht vor.

Die Entscheidung, ob trotz Vorliegens eines Regelfahrverbots der konkrete Sachverhalt Ausnahmeharakter hat und demgemäß von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen werden kann, unterliegt zwar – wie auch sonst die Fragen der angemessenen Rechtsfolgen einer Tat – in erster Linie der Beurteilung durch den Tatrichter (BGH, Beschluss vom 17. März 1992 – 4 StR 367/91 Rdnr. 15; OLG Frankfurt am Main, Beschluss vom 15. Mai 2019 – 2 Ss-OWi 45/19; OLG Hamm, Beschluss vom 24. April 2008 – 5 Ss OWi 205/08). Der dem Tatrichter zugebilligte Ermessens- bzw. Entscheidungsspielraum ist dabei aber durch die gesetzlich niedergelegten und von der Rechtsprechung herausgearbeiteten Zumessungskriterien eingegrenzt und unterliegt insoweit in Bezug auf die Angemessenheit der verhängten Rechtsfolgen in gewissen Grenzen der Kontrolle durch das Rechtsbeschwerdegericht. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Annahme der Voraussetzungen eines Durchschnitts- oder Regelfahrverbots wie bei der Frage, ob ein Regelfahrverbot zu verhängen ist oder davon abgesehen werden kann.

Das Amtsgericht stützt die Entscheidung, von dem an sich verwirkten Fahrverbot abzusehen, auf die fest-

gestellte Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde. In dem Urteil ist insoweit ausdrücklich festgestellt, dass die Fahrerlaubnisbehörde dem Betroffenen im Zusammenhang mit der Fahrt unter Einfluss von Betäubungsmitteln, die den Gegenstand auch des vorliegenden Bußgeldverfahrens bildet, ohne ausreichende (Rechts-) Grundlage die Fahrerlaubnis entzogen hatte, wodurch der Betroffene fast fünf Monate lang kein Fahrzeug führen durfte. Diese Feststellung, die nachvollziehbar damit näher begründet wird, dass die Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen eines Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht aufgrund eines richterlichen Hinweises aufgehoben wurde, ist zunächst für das Rechtsbeschwerdegericht bindend. Die Mutmaßungen der Staatsanwaltschaft, wonach „eine Vielzahl von Gründen in Betracht“ komme, „die nicht notwendiger Weise nur auf ein von der Verwaltungsbehörde zu verantwortendes Fehlverhalten zurückzuführen wären“, sind urteilsfremd und können im Rahmen des Rechtsbeschwerdeverfahrens keine Berücksichtigung finden.

Die von dem Amtsgericht festgestellte Entziehung der Fahrerlaubnis für knapp fünf Monate ohne ausreichende Rechtsgrundlage führt aber entgegen der Annahme des Amtsgerichts nicht dazu, dass die zusätzliche Verhängung eines Fahrverbots eine unverhältnismäßige „Doppelbestrafung“ und deshalb von dessen Verhängung abzusehen wäre. Zum einen stehen die Entscheidungen über eine verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis und die im Bußgeldverfahren zu treffenden Entscheidungen über die Rechtsfolgen einer Verkehrsordnungswidrigkeit grundsätzlich unabhängig nebeneinander. Und zum anderen wird selbst im Bereich des Ordnungswidrigkeiten- und Strafrechts ein Fahrverbot auch dann angeordnet, wenn es infolge der Anrechnung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (gemäß § 25 Abs. 6 StVG oder § 51 Abs. 5 StVG) bereits erledigt ist. Die Anordnung des Fahrverbots auch in diesen Fällen – selbst wenn die Dauer der vorläufigen Entziehung diejenige des anzuordnenden Fahrverbots deutlich übersteigt – ist nämlich geboten, weil das Fahrverbot in das Fahreignungsregister (bzw. bei strafrechtlicher Sanktion in das Bundeszentralregister) eingetragen wird und im Wiederholungsfall für zukünftige Zumessungserwägungen oder auch die Frage, ob ein Fahrverbot gemäß § 25 Abs. 2a StVG erst später wirksam wird, von erheblicher Bedeutung ist (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 2. November 2016 – IV-2 RBs 157/16 Rdnr. 12; BGHSt 29, 58, 62 f.). Das gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG vorgesehene Regelfahrverbot war deshalb auch im vorliegenden Fall anzuordnen.

Der Senat teilt allerdings die Ansicht des Amtsgerichts, dass der vorliegende Fall insoweit eine Besonderheit aufweist, als die Entziehung der Fahrerlaubnis für knapp fünf Monate – wie von dem Amtsgericht festgestellt – ohne ausreichende Rechtsgrundlage, also rechtswidrig erfolgte, was in einem Rechtsstaat angesichts der Bindung der öffentlichen Verwaltung

an Recht und Gesetz eine Ausnahme darstellt. In vergleichbaren Fällen, in denen Polizeibeamte bei der Aufnahme der Tat in Überschreitung ihrer Kompetenzen eine Art „mündliches Fahrverbot“ ausgesprochen hatten, an das sich die Betroffenen in der Folge auch gehalten hatten, haben die Oberlandesgerichte Koblenz und Zweibrücken ein Absehen von dem Fahrverbot in Erwägung gezogen (OLG Zweibrücken, Beschluss vom 20. Januar 2016 – 1 Owi Ss Bs 3/16; OLG Koblenz, Beschluss vom 6. Januar 2003 – 2 Ss 274/02). Das kommt nach Auffassung des Senats aus den oben dargelegten Gründen nicht in Betracht. Der Senat hält in diesem Einzelfall aber eine Kompensation für die zu Unrecht erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis im Wege der Anrechnung entsprechend § 25 Abs. 6 StVG für angezeigt. Diese Vorschrift ist nicht unmittelbar anwendbar, da es sich weder um eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO noch um eine Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme nach § 94 StPO handelte; vielmehr findet eine Anrechnung nach § 25 Abs. 6 StVG bei verwaltungsrechtlicher Fahrerlaubnisentziehung normalerweise nicht statt (Haus/Krumm/Quarch, *Gesamtes Verkehrsrecht*, 2. Auflage 2017, § 25 StVG Rdnr. 63). Da vorliegend aber festgestellt ist, dass die verwaltungsrechtliche Entziehung aufgrund der hier verfahrensgegenständlichen Tat und ohne Rechtsgrundlage erfolgte, und eine wirksame Kompensation auf andere Weise nicht ersichtlich ist, ist in diesem besonderen Fall eine Anrechnung geboten. Der Senat hat diese im Tenor ausgesprochen, weil mangels ausdrücklicher gesetzlicher Regelung von einer (sonst üblichen) Anrechnung im Vollstreckungsverfahren nicht ausgegangen werden kann (vgl. zu ähnlich gelagerten Fällen, in denen § 25 Abs. 6 StVG nicht unmittelbar anwendbar war, BayObLG, Beschluss vom 15. Juli 1994 – 2 ObOWi 180/94; BayObLGSt 1986, 155).

Der Senat konnte vorliegend gemäß § 79 Abs. 6 OWiG in der Sache selbst entscheiden, weil angesichts der Tatsache, dass das Fahrverbot infolge der Anrechnung als vollstreckt gilt, weitere Feststellungen zum Vorliegen einer eventuellen besonderen Härte, die ein Absehen von einem zu vollstreckenden Fahrverbot hätte gebieten können, nicht getroffen werden mussten.

Die festgesetzte Geldbuße entspricht dem in Nr. 242 BKat vorgesehenen Regelbetrag und ist nicht zu beanstanden.

Da das Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft nur teilweise Erfolg hatte, weil das Fahrverbot zwar anzuordnen war, aber nicht mehr zu vollstrecken ist, waren die Kosten und Auslagen dem Betroffenen gemäß § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 473 Abs. 4 StPO nur zu einem geringeren Teil aufzuerlegen.

71. *) Es kann nicht ohne Weiteres darauf geschlossen werden, dass jemand, der einen E-Roller im alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand i.S.d. § 316 StGB fährt, dies ebenso mit einem sonstigen

Kraftfahrzeug unternehmen würde und daher generell die eigenen Interessen über die Sicherheit des Straßenverkehrs stellt und demnach ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen i.S.d. § 69 I StGB ist.

Amtsgericht Frankfurt am Main,
Urteil vom 16. Juni 2020 – 976 Cs 661 Js 59155/19 –

Aus den Gründen:

II. Der Angeklagte fuhr am 15.10.2019 in F. gegen 0:55 Uhr mit dem E-Scooter ... den S. Er und sein Freund kamen gerade von einer Geburtstagsfeier und hatten dort auch Alkohol getrunken.

Es handelte sich bei der Fahrt mit dem E-Scooter um eine spontane Idee. Man ist nach dem Geburtstag den S. entlangelaufen, hat die E-Scooter gesehen und sich damit dann fortbewegt. Der Angeklagte befuhr den S. auf einer für sonstige Kraftfahrzeuge gesperrten Straße über etwa 150 bis 200 Meter, wobei er hierbei auch Schlangenlinien fuhr.

Er und sein Freund sind sodann von der Polizei angehalten worden. Eine Blutentnahme wurde angeordnet. Die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zum Entnahmezeitpunkt um 02:25 Uhr betrug 1,13 ‰

Bei Anstrengung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, hätte der Angeklagte erkennen können, dass er zum sicheren Führen des E-Scooters aufgrund des Grades der Alkoholisierung nicht mehr in der Lage gewesen ist. [...]

IV. Der Angeklagte hat sich demnach der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB schuldig gemacht.

Es kann im vorliegenden Fall dahinstehen, ob die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit im Falle des Befahrens des Straßenverkehrs mit einem sonstigen Kraftfahrzeug bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 und mehr auch bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem E-Scooter angesetzt werden kann.

Da diese Werte auf umfangreiche Studien zurückzuführen sind und Beweisregeln darstellen, erscheint dies zweifelhaft. Denn ebengleiche Studien liegen für eine Trunkenheitsfahrt mit dem E-Scooter noch nicht vor.

Jedenfalls ist aufgrund des hohen Alkoholisierungsgrades des Angeklagten von 1,13 ‰ und dem Beweiszeichen des Fahrens der Schlangenlinien eine relative Fahruntüchtigkeit des Angeklagten gegeben gewesen. Damit war dieser nicht mehr in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen.

V. Bei der Strafzumessung anzusetzen war der Strafraum des § 316 Abs. 1 StGB, welcher Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe vorsieht.

Für den Angeklagten sprach vorliegend seine vollumfängliche geständige Einlassung und seine in der Hauptverhandlung gezeigte Reue. Der Angeklagte hat sich ersichtlich mit seiner Tat auseinandergesetzt und hat dem Gericht auch glaubhaft zugesichert, dass er in künftig gleichgelagerten Situationen von einem derartigen Verhalten Abstand nimmt. Zudem hat es sich um eine spontane Tat gehandelt.

Des Weiteren weist der Bundeszentralregisterauszug des Angeklagten keinerlei Eintragungen auf. Auch der Fahreignungsregisterauszug weist bis auf die nicht mehr zu berücksichtigende fahrlässige Trunkenheit im Verkehr keinerlei Eintragungen auf. Es hat sich zudem um eine nur kurze Strecke von 150 bis etwa 200 Metern gehandelt und innerhalb eines Straßenbereichs, welcher für das Befahren mit sonstigen Kraftfahrzeugen gesperrt ist.

Nach Abwägung aller Strafzumessungsgesichtspunkte erachtete das Gericht eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen als tat- und schuldangemessen.

Die Höhe des einzelnen Tagessatzes war gemessen an den wirtschaftlichen Verhältnissen des Angeklagten auf 50,00 Euro festzusetzen, § 40 Abs. 2 StGB.

Das Gericht hat weiterhin davon abgesehen, dem Angeklagten nach § 69 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen und hat sich dafür entschieden, lediglich ein 6-monatiges Fahrverbot gemäß § 44 Abs. 1 StGB aufzuerlegen.

Gemäß § 69 StGB wird jemandem die Fahrerlaubnis wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, sofern er hierfür verurteilt wird, die Fahrerlaubnis entzogen. Das Gericht entzieht die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Nach Abs. 2 ist dies in der Regel unter anderem dann der Fall, wenn eine Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB, wie hier, vorliegt.

Zwar wird durch die Begehung einer Tat nach § 316 StGB, so wie sie im vorliegenden Fall tatbestandlich gegeben ist, die charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen indiziert. Es muss aber Beachtung finden, dass dies nach dem Gesetzeswortlaut nur in der Regel der Fall ist.

Es ist also im konkreten Einzelfall dem Tatgericht nicht genommen festzustellen, dass gegebenenfalls eine Abweichung von dem Regelfall gegeben ist. Dies kann im Einzelfall dazu führen, dass eine Ungeeignetheit trotz einer Katalogtat auszuschließen hat.

Vorausgesetzt ist die positive Feststellung von Anhaltspunkten, dass ein Ausnahmefall gegeben ist und die Tat Ausnahmecharakter im Hinblick auf die mangelnde Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat (vgl. LG Dortmund, Beschluss vom 07.02.2020 – 35 Qs 3/20, Fischer, StGB, 67. Aufl. 2019, § 69 Rn. 22).

Voraussetzung ist demnach unter anderem, dass die zu beurteilende Tat deutlich von dem abweicht, was sich der Gesetzgeber im Falle eines Regelfalls vorgestellt hat und damit nicht mehr per se auf eine charakterliche Ungeeignetheit geschlossen werden kann. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass das Instrument der Entziehung der Fahrerlaubnis keine Strafe ist, sondern eine Maßregel der Besserung und Sicherung. Sie hat allein das Sicherheitsbedürfnis der Verkehrsgemeinschaft im Blick. Darüber hinaus dient sie nicht der allgemeinen Verbrechensbekämpfung.

Durch diese Maßregel der Besserung und Sicherung soll sichergestellt werden, dass der Straßenverkehr vor

Personen geschützt wird, welche ihre persönlichen Interessen über die Sicherheit des Straßenverkehrs stellen und demnach mangels Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gezeigt haben, dass sie vom Straßenverkehr fernzuhalten sind. (vgl. BGH, NSTZ 2004, 86 <87 f.>).

Es sind demnach alle Einzelheiten des Falles zu berücksichtigen um zu beurteilen, ob der Angeklagte aufgrund der begangenen Tat zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung noch charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen aufweist.

Dies ist nach Auffassung des Gerichts hier nicht der Fall. Es handelt sich im vorliegenden Fall um einen Einzelfall, welcher nicht die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB begründet.

Zum einen ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem E-Scooter um ein neuartiges motorenbetriebenes Gerät handelt.

Nach dem Willen des Gesetzgebers handelt es sich bei einem E-Roller oder E-Scooter zwar gemäß § 1 Abs. 1 der Elektrokleinfahrzeuge-Verordnung um ein Kraftfahrzeug und unterfällt somit grundsätzlich dem Tatbestand des § 69 StGB.

Zu beachten ist aber, dass der E-Roller erheblich von Kraftfahrzeugen sonstiger Art abweicht.

Es bedarf zum Beispiel keiner Fahrerlaubnis zum Führen eines E-Rollers, vgl. § 4 Abs. 1 S. 2 Nr. 1a FEV. Der Roller wiegt nur etwa 20 bis 25 Kilo und fährt nur etwa 20 km/h schnell. Selbst ein Fahrrad könnte schneller fahren.

Zudem darf der E-Roller grundsätzlich nur auf dem Radweg benutzt werden, § 10 Abs. 1, Abs. 2 EKFV. Es besteht darüber hinaus keine Helmpflicht, vgl. § 21 a Abs. 2 Satz 1 StVO.

Demnach unterscheidet sich der Roller als solcher in seiner Eigenschaft erheblich von einem wesentlich schwereren fahrerlaubnispflichtigen PKW oder Motorroller.

Zudem ist auch die Rundumsicht auf dem E-Roller mangels Helmpflicht oder einer Umschließung durch einen umschlossenen Raum wie bei einem PKW wesentlich besser.

Des Weiteren gab der Angeklagte selber an, dass er zum Zeitpunkt, als er sich auf den Roller stellte, hier keinen Vergleich mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs im fahruntüchtigen Zustand im Straßenverkehr gezogen hat. Dies mag daran liegen, dass es keine Fahrerlaubnispflicht für den E-Roller gibt und es in dem Vorstellungsbild des Einzelnen selbstverständlich untersagt ist, fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge im trunkenen Zustand im Straßenverkehr zu führen.

Daher kann nicht ohne Weiteres darauf geschlossen werden, dass jemand, der einen E-Roller im fahruntüchtigen Zustand fährt, dies ebenso mit einem sonstigen Kraftfahrzeug unternehmen würde und daher generell die eigenen Interessen über die Sicherheit des Straßenverkehrs stellt und demnach ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.

Dies wird von der Tatsache bestärkt, dass der Angeklagte den E-Roller auf einer für anderweitige Kraftfahrzeuge gesperrten Verkehrsfläche und nur auf einer

Strecke von etwa 150–200 Metern geführt hat, womit in diesem Einzelfall weitere erhebliche Zweifel an einer generellen Ungeeignetheit durch die Tat aufkommen. Es handelte sich um eine Fußgängerzone.

Des Weiteren handelte es sich um eine spontane Tat bei Gelegenheit, da der E-Roller, wie üblich, fahrbereit auf dem Gehweg stand. Dies verleitete den Angeklagten spontan zum Fahren aus einer fixen Idee heraus, wobei durch die gegebene Situation die Hemmschwelle zum Führen des E-Rollers im fahruntauglichen Zustand im Vergleich zu einem sonstigen Kraftfahrzeug wesentlich geringer ist.

Die Situation ist nicht mit der Fahrt eines PKW oder Rollers vergleichbar. Denn hierfür ist ein Schlüssel notwendig, welchen man bei sich zu tragen pflegt. In der Regel ist man mit dem motorisierten Gefährt auch bereits zu dem Ort des Trinkens hingefahren, so dass es an der nötigen Spontanität bei Gelegenheit aus der Situation heraus fehlt.

Der Angeklagte hat zudem seine Situation erklärt, die Umstände der Tat reflektiert und auf das Gericht nicht den Eindruck gemacht, dass er derartige Verhaltensweisen auch auf sonstige Kraftfahrzeuge übertragen oder eine Wiederholung des hiesigen Verhaltens stattfinden würde.

Aufgrund Vorstehenden erschien es im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis in diesem Einzelfall zu entziehen.

Das Gericht hält den Angeklagten vielmehr als charakterlich zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr geeignet.

Demgemäß war es ausreichend, gegen den Angeklagten ein sechsmonatiges Fahrverbot festzusetzen, § 44 StGB.

Zwar ist das Fahrverbot durch die vorläufige Sicherstellung und amtliche Ingewahrsamnahme des Führerscheins bereits abgeolgt, dennoch musste der Angeklagte über ein halbes Jahr ohne seinen Führerschein verweilen, was der Vollstreckung des Fahrverbotes gleichkommt. [...]

72. *) 1. Die Voraussetzungen, unter denen die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen hat, differenzieren nicht zwischen der Art von „Zu widerhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“ (Straftat nach § 316 Abs. 1, 2 StGB; Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG) oder nach dem zeitlichen Abstand zwischen ihrer Begehung.

2. Der Normgeber geht davon aus, dass sich die Fahreignungsrelevanz eines Verkehrsverstoßes dann, wenn er zu einer registerpflichtigen Ahndung geführt hat, in aller Regel ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen richtet.

3. Ist der anlassgebende Sachverhalt noch verwertbar, ist für eine zusätzliche einzelfallbezogene

ne Prüfung, ob die gegebenen Verdachtsmomente unter dem zeitlichen Aspekt noch Anlass für eine weitere Aufklärung bieten, grundsätzlich kein Raum mehr.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 15. September 2020 – 6 A 572/20 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg. Der allein geltend gemachte Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) liegt nicht vor.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage gegen die Fahrerlaubnisentziehungsverfügung des Beklagten vom 5. September 2017 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 18. Januar 2018 mit der Begründung abgewiesen, der Beklagte habe nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen dürfen, da dieser das auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV zu Recht angeforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beigebracht habe. Der Kläger habe durch zwei Trunkenheitsfahrten am 24. Dezember 2006 und am 9. Dezember 2016 wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen. Beide Taten seien im maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtensanforderung am 23. März 2017 noch verwertbar gewesen, da die zehnjährige Tilgungsfrist für die erste Straftat nach § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG a.F. erst mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis am 31. März 2008 zu laufen begonnen habe. Eine über das Erfordernis einer zweiten Alkoholfahrt hinausgehende einschränkende Auslegung des Wiederholungstatbestandes auf zeitnähere Wiederholungsstaten sei für die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung ebenso wenig geboten wie eine zusätzliche einzelfallbezogene Prüfung. Auch das medizinisch-psychologische Gutachten vom 4. März 2008 und die Neuerteilung der Fahrerlaubnis am 31. März 2008 bildeten keine Zäsur hinsichtlich der Wiederholung der Zuwiderhandlung.

Der Kläger wendet dagegen ein, der Beklagte habe einen Ermessensspielraum bei der Anordnung der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens und müsse immer oder zumindest dann, wenn – wie hier – kein Regelfall vorliege, eine einzelfallbezogene Prüfung vornehmen. Der Streitfall weiche vom Regelfall der Gutachtensanforderung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV ab, weil zwischen beiden Zuwiderhandlungen äußerst unterschiedlicher Natur (Straftat nach § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB; Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG) ein Zeitraum von ca. zehn Jahren liege und die Neuerteilung der Fahrerlaubnis aufgrund eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 4. März 2008 eine Zäsur in Gestalt einer neunjährigen Wohlverhaltensphase darstelle.

Dieses Vorbringen, auf dessen Prüfung das Oberverwaltungsgericht nach § 124a Abs. 5 Satz 2 VwGO beschränkt ist, begründet keine ernstlichen Zweifel

an der Richtigkeit des Urteils (vgl. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO).

Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung bestehen dann, wenn der Antragsteller des Zulassungsverfahrens einen tragenden Rechtssatz oder eine erhebliche Tatsachenfeststellung mit schlüssigen Gegenargumenten so in Frage stellt, dass der Ausgang des Berufungsverfahrens als ungewiss zu beurteilen ist (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 8. Dezember 2019 – 6 A 740/19 –, juris Rn. 3; v. 16. April 2008 – 5 B 49/07 –, SächsVBl. 2008, 191, 192; st. Rspr.). Das leistet die Zulassungsbegründung nicht. Das Verwaltungsgericht hat im Anschluss an eine gefestigte höchst- und obergerichtliche Rechtsprechung zutreffend entschieden, dass die Gutachtensanforderung rechtmäßig war.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Gutachtensanforderung bei Verdacht auf Alkoholmissbrauch nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV räumt der Fahrerlaubnisbehörde auf der Rechtsfolgenreihe („ordnet ... an, dass“) im Unterschied zu § 11 Abs. 2 FeV („kann ... anordnen“) keinerlei Ermessen ein, sondern sieht die Anordnung zwingend vor. Auch die Voraussetzungen, unter denen die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen hat, differenzieren nicht in dem vom Kläger gewünschten Sinn zwischen der Art von „Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“ oder nach dem zeitlichen Abstand zwischen ihrer Begehung. Hätte der Normgeber Ordnungswidrigkeiten ganz oder bis zu einer bestimmten Atem- oder Blutalkoholkonzentration als Gefahrgrenzwert ausnehmen wollen, so hätte er § 13 Satz 2 FeV, wonach Verstöße gegen § 24c StVG nicht als Zuwiderhandlungen nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV zu berücksichtigen sind, um derartige Fälle erweitert (vgl. im Ergebnis ebenso OVG NRW, Beschl. v. 5. November 2014 – 16 B 1128/14 –, juris Rn. 3; Dauer in: Hentschel/König/Ders., Straßenverkehrsrecht, 45. Aufl. 2019, § 13 FeV Rn. 22). Zu Recht hat auch das Verwaltungsgericht bereits darauf hingewiesen, dass der Normgeber ohne weiteres eine Eingrenzung der Zuwiderhandlungen auf Wiederholungstaten innerhalb eines kürzeren Begehungszeitraums hätte vorsehen können, wenn dies seinem Willen entsprochen hätte. Statt dessen geht der Normgeber davon aus, dass sich die Fahreignungsrelevanz eines Verkehrsverstößes dann, wenn er zu einer registerpflichtigen Ahndung geführt hat, in aller Regel ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen richtet (vgl. BVerwG, Beschl. v. 21. Mai 2002 – 3 B 65.11 –, juris Rn. 7; SächsOVG, Beschl. v. 30. April 2019 – 3 B 74/19 –, juris Rn. 9 und v. 24. November 2015 – 3 B 280/15 –, juris Rn. 6; BayVGH, Beschl. v. 14. November 2016 – 11 C 16.2116 u. a. –, juris Rn. 15; OVG NRW, Beschl. v. 27. November 2013 – 16 B 1031/13 –, juris Rn. 5; OVG M-V, Beschl. v. 1. September 2014 – 1 M 89/14 –, juris Rn. 13). Ist der anlassgebende Sachverhalt danach – wie hier – noch verwertbar, ist für eine zusätzliche einzelfallbezogene Prüfung, ob die

gegebenen Verdachtsmomente unter dem zeitlichen Aspekt noch Anlass für eine weitere Aufklärung bieten, grundsätzlich kein Raum mehr. Die gegenteilige Auffassung des Klägers würde die vom Gesetzgeber selbst festgelegten Fristen unterlaufen, innerhalb derer Wiederholungsgefahren, die alkoholbedingten Verkehrszuwerhandlungen typischerweise eigen sind, durch Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens begegnet werden muss (OVG NRW, Beschl. v. 27. November 2013 a. a. O.).

Sollte nach dem Vorstehenden überhaupt noch Raum für eine von diesen Grundsätzen abweichende Beurteilung sein, so bildet dafür jedenfalls der vom Kläger hervorgehobene Umstand, dass ihm die Fahrerlaubnis nach der Entziehung infolge der ersten Trunkenheitsfahrt aufgrund eines günstigen medizinisch-psychologischen Gutachtens im Jahr 2008 neu erteilt worden sei, keinen Anhaltspunkt. Wie auch der Kläger nicht verkennt, findet die Annahme, ein positives Gutachten vor Neuerteilung stelle eine Zäsur dar, in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV keine Stütze (vgl. auch BayVGH, Beschl. v. 18. Oktober 2016 – 11 ZB 16.1493 –, juris Rn. 11; Beschl. v. 7. Dezember 2015 – 11 ZB 15.2271 –, juris Rn. 18 und Beschl. v. 22. Juni 2012 – 11 ZB 12.837 –, juris Rn. 15). Ein Gutachten, dessen Prognose sich im Übrigen durch eine neuerliche Tat nicht bestätigt hat, ist kein besonderer Umstand, sondern in allen Fällen, in denen es aufgrund einer ersten Straftat zur Fahrerlaubnisentziehung kam, notwendige Voraussetzung dafür, dass überhaupt eine Wiederholungstat nach Neuerteilung begangen werden kann. Wollte man gerade für diese Fälle statt einer zwingenden Gutachtensanordnung eine besondere Einzelfallprüfung fordern, hätte das die vom Verwaltungsgericht in ähnlicher Weise beschriebene absurde Konsequenz, dass die Anordnung nur bei „leichteren“ wiederholten Trunkenheitsfahrten, die keine Fahrerlaubnisentziehung zur Folge haben, zwingend wäre. [...]

73. Einzelfall eines in sich nicht schlüssigen medizinisch-psychologischen Gutachtens über die angeblich fehlende Fähigkeit des Probanden, Alkoholkonsum und das Führen von Fahrzeugen zuverlässig zu trennen.

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes,
Beschluss vom 15. Juli 2020 – 1 B 173/20 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 11.3.2020, mit der ihm unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klassen B, M, S und L entzogen [...] wurde [...].

Laut Mitteilung der Polizeiinspektion S. vom 09.09.2018 an den Antragsgegner wurde der Antragsteller am 08.09.2018 von einer Anwohnerin der ... Straße, die ihrer behinderten Mutter aus dem Auto geholfen und diese in die Wohnung begleitet hatte und

währenddessen die Beifahrertür hatte offen stehen lassen, wegen Beleidigung angezeigt. Der Antragsteller, der zu Fuß unterwegs war, habe die offenstehende PKW-Tür des Fahrzeugs der Anwohnerin wutentbrannt und heftig zugeschlagen und, von der Anwohnerin angesprochen, dieser den Mittelfinger gezeigt, denselben in seinen Mund gesteckt und wieder herausgezogen. Des Weiteren habe er die Anwohnerin beschimpft. Der Antragsteller habe kurz danach im Gasthaus D. in R. angetroffen werden können. Zur Rede gestellt habe er sich auf sein Aussageverweigerungsrecht berufen. Ein Atemalkoholtest habe um 19:44 Uhr eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 3,48 Promille ergeben. Der Antragsteller habe trotz des hohen Promillewertes einen nur leicht alkoholisierten Eindruck gemacht. Die leichten Ausfallerscheinungen hätten sich „in keinsteter Weise“ mit dem hohen Promillewert gedeckt. Der Antragsteller habe sich in einer guten körperlichen und geistigen Verfassung (geordneter Denkablauf sei vorhanden gewesen) befunden. Die Geschädigte habe auf Nachfrage angegeben, dass der Antragsteller ihrer Meinung nach nicht alkoholisiert gewesen sei.) Es werde davon ausgegangen, dass der Antragsteller an Alkohol gewöhnt sei und deshalb zu Alkoholmissbrauch neigen könnte.

Mit Datum vom 12.04.2019 ordnete der Antragsgegner die Vorlage eines ärztlichen Gutachtens an. Er forderte den Antragsteller auf, bis zum 15.05.2019 ein ärztliches Gutachten, ausgestellt von einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung, betreffend seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen vorzulegen. [...]

In dem daraufhin erstellten medizinischen Gutachten der P. GmbH vom 24.05.2019 heißt es, dass internistisch (vegetativ, Haut, Kopf, Abdomen, Leber, Thorax, Herz, Lunge, Sonstiges), orthopädisch, sinnesphysiologisch (Pupillenreaktion, Hörvermögen), neurologisch (Reflexe) sowie psychisch keinerlei Auffälligkeiten festgestellt worden seien. Eine Blutprobe habe ergeben, dass am Untersuchungstag die für die Alkoholfragestellung relevanten Laborwerte (MCV, AST [GOT], ALT [GPT] und Gamma-GT [GGT]) im Normbereich gelegen hätten. Das Ergebnis der Haaranalyse am Untersuchungstag weise auf einen mäßigen Alkoholkonsum hin. Abschließend heißt es, bei der internistischen, orientierend neurologischen, orthopädischen und grob psychiatrischen Untersuchung hätten keine Auffälligkeiten bestanden. Es gebe keine Hinweise auf organische, psychiatrische und/oder Anpassungsstörungen im Zusammenhang mit früherem Alkoholkonsum. Fahreignungsrelevante körperliche Folgeerkrankungen des (vom Antragsteller eingeräumten umfänglicheren) früheren Alkoholkonsums seien auch nicht feststellbar. Der Antragsteller weise im Zusammenhang mit dem „früheren Alkoholmissbrauch“ keine die Fahreignung ausschließenden medizinischen Beeinträchtigungen auf. Es bestehe nach früherem Alkoholkonsum keine verkehrsrelevante Beeinträchtigung der geistigen und/oder psychisch-funktionalen Voraussetzungen. Das vom Antragsteller für die Vergangenheit allgemein geschilderte Trinkverhalten er-

kläre allerdings bei weitem nicht nachvollziehbar den Erwerb der angesichts der zum Tatzeitpunkt gemessenen Blutalkoholkonzentration sehr hohen Alkoholverträglichkeit, denn das vom Antragsteller geschilderte durchgängig im unteren gesellschaftsüblichen Bereich liegende Trinkverhalten sei nicht geeignet, „rein rechnerisch 0,5–1,0 Promille vor der Alkoholauffälligkeit“ zu erreichen. Von der durchschnittlich alkoholgewöhnten Bevölkerung würden Werte von 1,6 Promille und mehr nicht erreicht. So gesehen sei das einmalige Erreichen/Überschreiten der 1,6-Promillegrenze auch ohne aktive Verkehrsteilnahme als Beleg für einen gesundheitsschädigenden bzw. missbräuchlichen Umgang mit Alkohol anzusehen. Je höher die Blutalkoholkonzentration (BAK) sei, umso wahrscheinlicher sei es, dass bei dem Betroffenen nicht nur ein starkes Berausungsmotiv vorgelegen habe, sondern dass er diesem darüber hinaus bereits in der Vergangenheit häufig nachgegeben habe. Andererseits hätte er schon bei weit niedriger BAK (als der atekunkundigen) den subjektiv angestrebten Rauschzustand erreichen müssen und es hätte sich in der Vergangenheit keine derart ausgeprägte Alkoholtoleranz entwickeln können. Hieraus folge, dass sich die Alkoholproblematik des Antragstellers über einen längeren Zeitraum entwickelt habe. Hiervon ausgehend widersprächen die Angaben des Antragstellers zu seinem Alkoholkonsum gesichertem Erfahrungswissen, wissenschaftlichen Erkenntnissen und der Aktenlage. Die Annahme einer Alkoholabhängigkeit lasse sich allerdings nicht bestätigen. Die Toleranzentwicklung sei aber ein Anzeichen für Alkoholmissbrauch. Abschließend wird die Frage nach Anzeichen für Alkoholmissbrauch wie folgt beantwortet: „Ja, in der Vergangenheit.“

Unter dem 12.06.2019 ordnete der Antragsgegner unter Hinweis auf die abschließenden Ausführungen in dem vorstehend zitierten medizinischen Gutachten die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu der Frage an, ob der Antragsteller trotz der Hinweise auf Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit in der Lage sei, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen, insbesondere ob nicht zu erwarten sei, dass er ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird. [...] Auf der Grundlage einer am 18.07.2019 durchgeführten Untersuchung des Antragstellers erstellte die P. GmbH ein mit Datum vom 14.08.2019 versendetes medizinisch-psychologisches Gutachten. Die internistischen, orthopädischen, sinnesphysiologischen und neurologischen Befunde sowie der psychische Befund deckten sich mit den Ergebnissen der ersten medizinischen Begutachtung (keine Auffälligkeiten). Hinsichtlich der am Untersuchungstag gesicherten Blutprobe heißt es, der gemessene CDT-Wert von unter 2,0 % (0,7 %) liefere keinen ausreichenden Hinweis auf einen chronischen Alkoholabusus. Die nachgereichte Haaranalyse unterstütze die Aussage reduzierten Trinkens und widerspreche nicht der von dem Antragsteller angegebenen Trinkmenge. Eine Alkoholabhängigkeit sei weder extern diagnostiziert worden, noch könne diese Diagnose aufgrund der aktuellen Befundlage gestellt werden. Allerdings müsse

aus der Vorgeschichte eine unzureichende Fähigkeit des Antragstellers zum kontrollierten Umgang mit Alkohol abgeleitet werden. Er habe auch außerhalb des Straßenverkehrs im Zusammenhang mit Alkohol Probleme mit Polizei, Gerichten oder Behörden gehabt. Der frühere Alkoholkonsum sei geprägt gewesen von der Verdrängung der negativen Konsumfolgen und der Verselbstständigung der Konsumentscheidungen. Er habe Alkohol ohne besonderen Anlass bereits in den Morgenstunden getrunken. Er habe Alkohol hastig und in großen Schlucken konsumiert. Es sei nicht auszuschließen, dass er ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Eine angemessene psychologische Maßnahme sei empfehlenswert.

Einer Aufforderung des Antragstellers, das medizinische Gutachten vom 24.05.2019 sowie das medizinisch-psychologischen Gutachten vom 14.08.2019 nachzubessern, weil diese auf der Grundlage falscher Tatsachen ergangen seien, kam die P. GmbH nicht nach.

Nach Verlängerung der dem Antragsteller gesetzten Frist zur Vorlage eines für ihn positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens entzog der Antragsgegner dem Antragsteller mit dem unter Anordnung der sofortigen Vollziehung ergangenen Bescheid vom 11.03.2020 die Fahrerlaubnis und forderte ihn unter Androhung eines Zwangsgeldes von 250 € auf, seinen Führerschein abzuliefern.

Gegen den Bescheid erhob der Antragsteller mit am 31.03.2020 eingegangenem Schriftsatz Widerspruch, über den noch nicht entschieden ist. Den vom Antragsteller gestellten Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 09.04.2020 zurückgewiesen. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

II. Die am 29.04.2020 beim Verwaltungsgericht eingegangene und am 14.05.2020 begründete Beschwerde des Antragstellers [...] ist zulässig und begründet. [...]

Entgegen der vom Verwaltungsgericht geteilten Annahme des Antragsgegners liegen die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers gemäß den §§ 3 Abs. 1 StVG, 46 Abs. 1, 11 und 13 FeV ersichtlich nicht vor. [...]

Die [...] vom Verwaltungsgericht als Rechtsgrundlage für die Annahme der Nichteignung des Antragstellers in erster Linie angenommene, im Zentrum seiner Ausführungen stehende Vorschrift des § 11 Abs. 8 FeV, wonach die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen kann, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt, ist bereits nicht einschlägig. Weder hat der Antragsteller sich einer Untersuchung entzogen, noch hat er es unterlassen, das vom Antragsgegner geforderte medizinisch-psychologische Gutachten fristgerecht beizubringen. Vielmehr hat der Antragsteller der Anordnung des Antragsgegners vom 12.06.2019, bis zum 30.09.2019

ein solches Gutachten vorzulegen, durch Vorlage des auf der Grundlage der am 18.07.2019 durchgeführten Untersuchung erstellten medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 14.08.2019 Genüge getan, so dass für eine Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV kein Raum ist. Dass der Antragsgegner dem Antragsteller unter weiterer Fristsetzung die Möglichkeit einräumte, ein ihm günstiges Gutachten nachzureichen, der Antragsteller indes innerhalb dieser Frist mit seinen Bemühungen, bei der P. GmbH auf eine „Nachbesserung“ des Gutachtens vom 14.08.2019 hinzuwirken, gescheitert ist, erfüllt nicht den Tatbestand des § 11 Abs. 8 FeV. Die in der Vorschrift normierte Rechtsfolge stellt die Konsequenz aus einer fehlenden Mitwirkung des Betroffenen bei der Feststellung seiner Fahreignung bzw. Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen dar. Von einer derartigen fehlenden Mitwirkung kann fallbezogen nicht die Rede sein. Der Betroffene kann je nach den Umständen des Einzelfalls einen Anspruch auf Verlängerung der Frist zur Beibringung des von ihm geforderten Gutachtens haben.) Die Möglichkeit einer Fristverlängerung, über welche die Fahrerlaubnisbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden hat), besteht zugunsten des Betroffenen. Die dem Beschluss des Verwaltungsgerichts zugrunde liegende Auffassung, der Betroffene bleibe im Falle einer ihm gewährten Fristverlängerung auch dann, wenn er seiner Mitwirkungsobliegenheit bereits genügt hat, zur fristgemäßen Vorlage eines seine Fahreignung bestätigenden medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet), ist mit Sinn und Zweck des § 11 Abs. 8 FeV nicht vereinbar.

Kann der Betroffene in einem solchen Fall – hier wohl mangels Reaktion der Gutachterstelle auf das Schreiben des Antragstellers vom 17.10.2019) – innerhalb der zu seinen Gunsten verlängerten Frist kein weiteres – ihm günstiges – Gutachten nachreichen, ist vielmehr auf das bereits erstellte Gutachten abzustellen.

Allerdings trifft insoweit zu, dass die Frage der Rechtmäßigkeit der Beibringungsanordnung für die Verwertbarkeit des der Fahrerlaubnisbehörde tatsächlich bekannt gewordenen negativen Fahreignungsgutachtens ohne rechtliche Relevanz ist. Ein Kraftfahrer, der ein von ihm gefordertes Gutachten vorgelegt hat, kann demgemäß nicht einwenden, die Fahrerlaubnisbehörde habe ihre Erkenntnisse rechtswidrig erlangt. Das Ergebnis des Gutachtens schafft eine neue Tatsache, die selbständige Bedeutung hat. Ein Verbot, diese Tatsache für die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung zu verwerten, lässt sich aus der FeV oder sonstigem innerstaatlichen Recht nicht ableiten. Einem Verwertungsverbot steht auch das Interesse der Allgemeinheit, vor Kraftfahrern geschützt zu werden, die sich aufgrund festgestellter Tatsachen als ungeeignet erwiesen haben, entgegen.)

Maßgeblich ist demnach fallbezogen, ob das vom Antragsgegner zur Begründung der Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers herangezogene medizinisch-psychologische Gutachten vom 14.8.2019 nachvollziehbar und schlüssig belegt, dass der Antrag-

steller wegen Alkoholmissbrauchs zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet ist, weil das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (Nr. 8.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV). Dies ist nach zutreffender Auffassung des Antragstellers nicht der Fall.

Im Hinblick darauf, dass das Ergebnis des Gutachtens vom 14.08.2019, es sei „noch nicht auszuschließen, dass er“ – der Antragsteller – „ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird“, im Wesentlichen auf die Vorgeschichte („Lerngeschichte“) des Antragstellers gestützt wird, ist zunächst klarzustellen, dass für die anzustellende Prognose der Umstand, dass dem Antragsteller im Jahre 1989, also vor nunmehr über 30 Jahren, wegen einer Trunkenheitsfahrt die Fahrerlaubnis entzogen wurde, keine entscheidungserhebliche Bedeutung beizumessen ist. Zwar können regelmäßig gegebenenfalls auch lange zurückliegende Zuwiderhandlungen berücksichtigt werden. Dies gilt indes nur für solche Zuwiderhandlungen, die dem Betroffenen nach den Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen noch vorgehalten werden können, was nach mehr als 30 Jahren ersichtlich nicht mehr der Fall ist.

Demgemäß musste das Gutachten davon ausgehen, dass der Antragsteller in Bezug auf eine Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss bisher nicht in Erscheinung getreten ist. Dass das Gutachten in Anwendung von Nr. 8.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV die Feststellung der Fahreignung des Antragstellers von einer gefestigten Änderung seines Trinkverhaltens abhängig macht, belegt, dass von der Nichtbeendigung eines früheren Alkoholmissbrauchs, also davon ausgegangen wird, dass der Antragsteller bereits vorher nicht in der Lage war, das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum hinreichend sicher zu trennen.

Hierfür gibt es indes keinerlei Anhaltspunkte. Das Gegenteil ist der Fall. Die ihm zur Last gelegte Anlasstat (Beleidigung) vom 08.09.2018 hatte keinerlei straßenverkehrsrechtlichen Bezug, insbesondere war der Antragsteller auf seiner „Kneipentour“ nicht mit einem Kraftfahrzeug unterwegs, so dass der Vorfall ein fehlendes Trennungsvermögen nicht zu indizieren vermag. Angesichts des Ausgangsgeschehens erscheint das polizeiliche Ansinnen, den Antragsteller zu einem Atemalkoholtest zu bewegen, mag dies im gegebenen Zusammenhang auch nicht entscheidungserheblich sein, aus rechtsstaatlichen Gründen bereits äußerst fraglich, zumal der Antragsteller nach eigener Einschätzung der Polizeibeamten nur einen leicht alkoholisierten Eindruck vermittelte.

Des Weiteren setzt das medizinisch-psychologische Gutachten – ebenso wie das vorangegangene medizinische Gutachten vom 24.05.2019 – als Fakt voraus, dass beim Antragsteller angesichts der gemessenen Atemalkoholkonzentration (AAK) von 3,48 Promille – die AAK wird gemessen in Milligramm Ethanol je Liter Atemluft; in welcher Weise die Messung in Promille umgerechnet wurde (s. hierzu § 24a StVG), kann anhand der Akten nicht nachvollzogen werden – eine

Blutalkoholkonzentration (BAK) in vorbezeichneter Höhe vorgelegen habe, weshalb davon auszugehen sei, dass der Antragsteller in einem auf einen Alkoholmissbrauch hindeutenden Ausmaß an Alkohol gewöhnt sei.

Nach zutreffender Auffassung des Antragstellers ist diese in dem Gutachten als Faktum zu Grunde gelegte Schlussfolgerung aus mehreren Gründen ernsthaft anzuzweifeln. Der an den Antragsgegner gerichteten Mitteilung der Polizeiinspektion S. vom 09.09.2018 ist zu entnehmen, dass der Antragsteller am Tatabend zum Zeitpunkt des bei ihm durchgeführten Atemalkoholtest einen „nur leicht alkoholisierten Eindruck“ gemacht habe, der sich „in keiner Weise mit dem hohen Promillewert“ gedeckt habe. Diese Feststellung entspricht den – allerdings widersprüchlichen – Angaben der Anzeigenerstatlerin, die laut Protokoll vom 09.09.2018 bei ihrer telefonischen Mitteilung an die Polizei angab, „der Mann war auch betrunken“, bei ihrer persönlichen polizeilichen Befragung vor Ort jedoch aussagte, „dass der Täter ihrer Meinung nach nicht alkoholisiert gewirkt hätte“.

Die sich hieraus ergebende kaum nachvollziehbare Diskrepanz zu dem polizeilich angegebenen exorbitanten Messergebnis des Atemalkoholtests von 3,48 Promille lässt sich nach dem Gesamtumständen nicht plausibel mit einer Alkoholgewöhnung des Antragstellers erklären. Sie deutet vielmehr auf eine Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses hin. Insoweit weist der Antragsteller zum einen mit Recht darauf hin, dass bei der Messung mit einem bauartzugelassenen und geeichten Messgerät Verfahrensbestimmungen einzuhalten sind, gegen deren Beachtung fallbezogen erhebliche Bedenken bestehen. Die Messung der AAK darf nicht vor Ablauf einer Wartezeit von 20 Minuten ab Trinkende durchgeführt werden, nach Ablauf der Wartezeit hat eine Doppelmessung in einem Abstand von höchstens fünf Minuten zu erfolgen, und es ist eine Kontrollzeit von 10 Minuten einzuhalten, in der nichts gegessen, getrunken und kein Medikament aufgenommen werden darf.) Dass diese Vorgaben bei dem beim Antragsteller durchgeführten Atemalkoholtest beachtet worden wären, ist weder vom Antragsgegner vorgetragen noch aus dem diesbezüglichen Polizeibericht ersichtlich. Angesichts der von der Polizei selbst festgestellten Diskrepanz zwischen dem Auftreten des Antragstellers und der gemessenen AAK wären Kontrollmessungen – unterstellt, die an den Antragsteller gerichtete Aufforderung, sich einem Atemalkoholtest zu unterziehen, wäre überhaupt rechtmäßig gewesen – dringend angezeigt gewesen, anstatt vorschnell von einer auf einen Alkoholmissbrauch oder gar auf eine Alkoholabhängigkeit hindeutenden Alkoholgewöhnung des Antragstellers auszugehen. Im Übrigen hält der Antragsteller der Annahme des Verwaltungsgerichts, die Wartezeit von 20 Minuten sei, wenn überhaupt, nur geringfügig unterschritten worden, zu Recht entgegen, dass diese auf nicht belastbare Mutmaßungen gestützt worden ist. Dies gilt auch für die weitere Erwägung des Verwaltungsgerichts, es liege sogar nahe, dass der Antragsteller in der Gaststätte noch überhaupt keinen Alkohol getrunken habe. Der

Vorfall ereignete sich um 18:53 Uhr, die unmittelbar aufgesuchte Gaststätte befand sich in einer Entfernung von 30 Metern. Dass dem Antragsteller als einem von zwei dort anwesenden (männlichen) Gästen um 19:44 Uhr noch kein Getränk serviert worden wäre, dürfte eher sehr fern liegen.

Gegen die Annahme einer Alkoholgewöhnung sprechen des Weiteren die Ergebnisse der medizinischen Untersuchungen des Antragstellers. Sowohl das medizinische Gutachten vom 24.05.2019 als auch das medizinisch-psychologische Gutachten vom 14.08.2019 weisen keinerlei für einen Alkoholmissbrauch sprechenden Befund aus. Vielmehr lagen alle für die der Begutachtung zugrunde liegende Alkoholfragestellung relevanten Laborwerte – insbesondere auch die Leberwerte – im Normbereich. Auch der beim Antragsteller gemessene CDC-Wert lieferte nach den Feststellungen des Gutachtens keinen ausreichenden Hinweis auf einen chronischen Alkoholabusus. Dieses Ergebnis dürfte von einem Probanden, der an Alkohol derart gewöhnt ist, dass er bei einer regulär gemessenen AAK von 3,48 Promille noch in guter körperlicher und geistiger Verfassung mit geordnetem Denkablauf ohne größere Ausfallerscheinungen auftritt, wohl kaum zu erreichen sein. Nach den Vorbemerkungen zu dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 14.8.2019 setzen bereits Blutalkoholwerte ab 1,6 Promille einen vorangegangenen übermäßigen Alkoholkonsum voraus und können nur durch ein längeres „Trinktraining“ erreicht werden. Dass dieses ohne Auswirkungen auf die im Rahmen der Begutachtung des Antragstellers gemessenen Laborwerte bleibt, dürfte auszuschließen sein.

Vor diesem Hintergrund sowie angesichts des Umstandes, dass der Antragsteller soweit ersichtlich seit mehr als 30 Jahren straßenverkehrsrechtlich im Zusammenhang mit Alkohol nicht auffällig geworden ist, kann die in dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 14.08.2019 getroffene Feststellung, es sei „noch nicht“ auszuschließen, dass der Antragsteller unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug führen werde, nicht schlüssig nachvollzogen werden.

Sie lässt sich auch nicht mit dem Ergebnis des mit dem Antragsteller geführten psychologischen Untersuchungsgesprächs rechtfertigen. Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass der Antragsteller sich kooperativ und im psychologischen Untersuchungsgespräch offen gezeigt hat. Die in dem Gutachten aufgeführten Antworten des Antragstellers auf die ihm zu seinem Alkoholkonsum und dessen Hintergründen gestellten Fragen bestätigen dies. Die in dem Gutachten getroffene Feststellung, der Antragsteller habe keine hinreichend realistische Problemsicht entwickelt und die auslösenden oder aufrechterhaltenden Bedingungen des „früheren Alkoholmissbrauchs“ nicht erkannt, entbehren einer tragfähigen Grundlage. Der Antragsteller hat in aller Offenheit bekannt, dass er in der Vergangenheit aus eigener Sicht zeitweise zu viel Alkohol konsumiert hat. Von einer Uneinsichtigkeit kann daher keine Rede sein. Im Übrigen hat der Antragsteller angegeben, seit dem erstmaligen Verlust seiner Fahrerlaubnis (1989)

Fahren und Trinken strikt zu trennen. Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller hierzu nicht in der Lage wäre, sind der Aktenlage nicht ansatzweise zu entnehmen.

Schließlich sind die auf Seite 15 des Gutachtens gezogenen Schlussfolgerungen anhand der Aktenlage bzw. anhand der Wiedergabe des mit dem Antragsteller geführten Gesprächs nicht nachvollziehbar. So heißt es im Zusammenhang mit früherem Alkoholtrinkverhalten, der Antragsteller habe, auch außerhalb des Straßenverkehrs, im Zusammenhang mit dem Alkoholkonsum Probleme mit Polizei, Gerichten oder Behörden gehabt. Welche früheren Vorkommnisse gemeint sind, erschließt sich nicht. Weiter heißt es, der Antragsteller sei nicht hinreichend zuverlässig zum kontrollierten Alkoholkonsum in der Lage, unter anderem mit der Begründung, er habe Alkohol hastig und in großen Schlucken getrunken. Woher diese – offenbar als bedeutsam erachtete – Erkenntnis stammt, ist nicht ersichtlich.

Die dem angefochtenen Bescheid vom 11.03.2020 zugrunde liegende Annahme, der Antragsteller sei wegen Alkoholmissbrauchs zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet, erweist sich nach alledem als nicht tragfähig und der Bescheid daher als offensichtlich rechtswidrig. Die aufsiebende Wirkung des gegen den Bescheid erhobenen Widerspruchs des Antragstellers war daher hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis sowie der Aufforderung zur Ablieferung des Führerscheins wiederherzustellen und hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung anzuordnen.

74. *) 1. Bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG, d. h. auch bei mehreren nach § 24a StVG geahndeten Fahrten unter einer die Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ist nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV – als gebundene Entscheidung – zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzufordern.

2. Eine Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist aber dann entbehrlich, wenn bereits von einer hinreichend abgesicherten negativen Prognose ausgegangen werden kann mit der Folge, dass § 11 Abs. 7 FeV zur Anwendung kommt. Für die danach erforderliche Annahme einer bestehenden Nichteignung des Betroffenen bedarf es besonderer Umstände des Einzelfalls, die die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahelegen, wie etwa ein mit Blick auf die Verkehrssicherheit besonders verantwortungsloser Umgang mit dem Cannabiskonsum.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 23. Juni 2020 – 16 A 2571/18 –

Aus den Gründen:

Der Zulassungsantrag des Klägers ist unbegründet. Die vom Kläger geltend gemachten Zulassungsgründe liegen nicht vor bzw. sind nicht hinreichend dargelegt.

1. Das Zulassungsvorbringen begründet keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angegriffenen Urteils i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO.

Ohne Erfolg wendet sich der Kläger gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts, er sei gelegentlicher Cannabiskonsument. Sein in großem Umfang wörtlich mit der Klagebegründung übereinstimmender Vortrag (insbesondere zu niedrigen „Werten“ in seiner Blutprobe sowie zur Verwertbarkeit seiner Angaben im Rahmen der Verkehrskontrolle am 8. März 2017 und der Verwertbarkeit der anschließend abgenommenen Blutprobe) genügt nicht den Darlegungsanforderungen des § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO. Der Kläger setzt sich nicht damit auseinander, dass das Verwaltungsgericht seinen gelegentlichen Cannabiskonsum daraus geschlossen hat, dass er innerhalb eines Jahres dreimal als unter Cannabiseinfluss stehender Fahrer eines Kraftfahrzeugs angetroffen worden ist. Auch eine Auseinandersetzung mit der Annahme des Verwaltungsgerichts, es sei nicht ersichtlich, warum ein Beweisverwertungsverbot hinsichtlich der Blutproben vorliegen sollte, fehlt. Dazu hat das Verwaltungsgericht ausgeführt, der Kläger habe ausweislich der jeweiligen polizeilichen Protokolle nach entsprechender Belehrung ausdrücklich sein Einverständnis mit den jeweiligen Blutentnahmen erklärt, so dass eine richterliche Anordnung nach § 81a StPO entbehrlich gewesen sei. Darauf geht der Kläger nicht weiter ein.

Der – ebenfalls bereits erstinstanzlich vorgebrachte – Hinweis des Klägers auf ein inzwischen angeblich drogenfreies Leben, auf einen Drogen-Screeningvertrag mit der Firma q-n und auf negative Screeningergebnisse lässt außer Acht, dass – wie bereits das Verwaltungsgericht ausgeführt hat – entscheidungserheblicher Zeitpunkt der des Erlasses der Entziehungsverfügung vom 29. November 2017 ist. Ernstliche Zweifel an der Annahme des Verwaltungsgerichts, dass zu diesem Zeitpunkt die Voraussetzungen für die Fahrerlaubnisentziehung vorlagen, zeigt der Kläger in der Antragsbegründung nicht auf.

Auch unter Berücksichtigung der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. April 2019 (– 3 C 13.17, 3 C 14.17, 3 C 25.17, 3 C 2.18, 3 C 7.18, 3 C 8.18, 3 C 9.18 –, juris) bestehen keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angegriffenen Urteils. Diesen Urteilen ist zu entnehmen, dass Voraussetzung für die Verneinung der Fahreignung nach einem erstmaligen Verstoß eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten gegen das Trennungsgebot die Prognose ist, dass er auch künftig nicht zwischen einem seine Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen wird. Damit diese Prognose auf eine tragfähige tatsächliche Grundlage gestützt werden kann, ist in der Regel die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich (§ 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV) (vgl. BVerwG, Urteile vom 11. April 2019 – 3 C 13.17, 3 C 7.18 –, juris, Rn. 27, – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 37, – 3 C 25.17 –, juris, Rn. 28, – 3 C 2.18 –, juris, Rn. 33, – 3 C 8.18 –, juris, Rn. 34, – 3 C 9.18 –, juris, Rn. 26).

Bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG, d. h. auch bei mehreren nach § 24a StVG geahndeten Fahrten unter einer die Fahrsicherheit möglicherweise beeinträchtigenden Wirkung von Cannabis ist nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV – als gebundene Entscheidung – zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzufordern (vgl. BVerwG, Urteile vom 11. April 2019 – 3 C 13.17, 3 C 7.18 –, juris, Rn. 30, – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 40, – 3 C 25.17 –, juris, Rn. 31, – 3 C 2.18 –, juris, Rn. 36, – 3 C 8.18 –, juris, Rn. 37, – 3 C 9.18 –, juris, Rn. 29).

Eine Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist aber dann entbehrlich, wenn bereits von einer hinreichend abgesicherten negativen Prognose ausgegangen werden kann mit der Folge, dass § 11 Abs. 7 FeV zur Anwendung kommt. Danach unterbleibt die Anordnung zur Beibringung des Gutachtens, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Dazu bedarf es besonderer Umstände des Einzelfalls, die die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahelegen, wie etwa ein mit Blick auf die Verkehrssicherheit besonders verantwortungsloser Umgang mit dem Cannabiskonsum (vgl. BVerwG, Urteile vom 11. April 2019 – 3 C 13.17, 3 C 7.18 –, juris, Rn. 31, – 3 C 14.17 –, juris, Rn. 41, – 3 C 25.17 –, juris, Rn. 32, – 3 C 2.18 –, juris, Rn. 37, – 3 C 8.18 –, juris, Rn. 38, – 3 C 9.18 –, juris, Rn. 30).

Von Letzterem ist hier auszugehen. Der Kläger ist im Jahr 2017 dreimal unter Cannabiseinfluss fahrend angetroffen worden und zwar am 8. März 2017, am 3. Juli 2017 und am 27. September 2017. In den jeweils entnommenen Blutproben wurden THC-Werte von 11 ng/ml, 10 ng/ml und 7,2 ng/ml festgestellt. Diese lagen weit über dem auch vom Bundesverwaltungsgericht in den o. g. Urteilen gebilligten Grenzwert von 1,0 ng/ml. Das dreimalige Führen von Kraftfahrzeugen unter Cannabiseinfluss im Abstand von nur wenigen Monaten, zumal mit derart hohen THC-Werten, lässt den Schluss zu, dass der Kläger entweder nicht gewillt oder nicht in der Lage ist, den Cannabiskonsum und das Fahren zu trennen. Dies legt die Wiederholung eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot nahe.

2. Die Berufung ist auch nicht wegen der vom Kläger geltend gemachten grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) zuzulassen. Die von ihm als grundsätzlich bedeutsam aufgeworfene Frage,

„ob ein Fahrerlaubnisinhaber auch dann als ungeeignet für eine Verkehrsteilnahme anzusehen ist, wenn er einmalig sogenannte ‚weiche‘ Betäubungsmittel wie THC konsumiert“,

war weder für die Vorinstanz von Bedeutung noch würde sie sich in einem Berufungsverfahren angesichts des (mindestens) dreimaligen Konsums des Klägers von Cannabis stellen. Der Kläger legt mit Blick auf Nr. 9.2.1 und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, die für die Annahme einer Kraftfahrzeugeignetheit einen regelmäßigen oder gelegentlichen Konsum voraussetzen, auch eine Klärungsbedürftigkeit der Frage nicht

dar. Im Übrigen ist die Frage, soweit sie sinngemäß den erstmaligen Verstoß gegen das Gebot zum Trennen von Fahren und gelegentlichem Cannabiskonsum thematisiert, wegen des dreimaligen Fahrens des Klägers unter Cannabiseinfluss für ein Berufungsverfahren ebenfalls nicht relevant und zudem durch die o. g. Urteile des Bundesverwaltungsgerichts geklärt. [...]

75. *) 1. Die Verhinderung sowie Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten gehört zu den Kernaufgaben des Polizeivollzugsdienstes, sodass eigene Verstöße in diesem Bereich grundsätzlich geeignet sind, Zweifel an der persönlichen Eignung des Beamten zu begründen.

2. Auch aus einem einmaligen Fehlverhalten (hier: Verstoß gegen § 24c StVG) können begründete Zweifel an der charakterlichen Eignung abgeleitet werden, wenn dieses die charakterlichen Mängel des Beamten hinreichend deutlich zu Tage treten lässt.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 7. Mai 2020 – 1 M 51/20 –

Aus den Gründen:

1. Die zulässige Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Magdeburg – 5. Kammer – vom 30. März 2020, deren Prüfung gemäß § 146 Abs. 4 Satz 1 und 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkt ist, hat in der Sache keinen Erfolg. Die vom Antragsteller vorgebrachten Einwendungen rechtfertigen die begehrte Abänderung des angefochtenen Beschlusses, mit dem das Verwaltungsgericht den Antrag des Antragstellers nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen die Entlassungsverfügung der Antragsgegnerin vom 13. November 2019 (in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 9. Januar 2020) abgelehnt hat, nicht.

Entgegen dem Beschwerdevorbringen ist das Verwaltungsgericht zutreffend davon ausgegangen, dass die angefochtene Entlassungsverfügung bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur möglichen und gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage keinen durchgreifenden Rechtmäßigkeitsbedenken unterliegt.

Ohne Erfolg rügt der Antragsteller unter Berufung auf § 66 Satz 1 Nr. 10 PersVG LSA eine nicht ordnungsgemäße Beteiligung des Personalrats. [...]

Ebenso wenig legt der Antragsteller dar, dass sich die auf die Annahme charakterlicher Eignungsmängel gestützte Entlassungsverfügung aus materiell-rechtlichen Gründen als rechtswidrig erweisen könnte.

Gemäß § 23 Abs. 4 Satz 1 BeamtStG können Beamte auf Widerruf jederzeit entlassen werden. Es genügt jeder sachliche, d. h. nicht willkürliche Grund (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 1981 – 2 C 48.78 –, juris Rn. 20; OVG NRW, Beschluss vom 18. Februar 2019 – 6 B 1551/18 –, juris Rn. 5). Fehlende persönliche

Eignung ist ein sachlicher Grund für die Entlassung (vgl. BayVGH, Beschluss vom 9. Juli 2013 – 3 CS 13.302 –, juris Rn. 27). Die charakterliche Eignung ist ein Unterfall der persönlichen Eignung. Hierfür ist die prognostische Einschätzung entscheidend, inwieweit der Beamte der von ihm zu fordernden Loyalität, Aufrichtigkeit, Zuverlässigkeit, Fähigkeit zur Zusammenarbeit und Dienstauffassung gerecht werden wird (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 25. November 2015 – 2 B 38.15 –, juris Rn. 9, und vom 20. Juli 2016 – 2 B 17.16 –, juris Rn. 26; OVG SH, Beschluss vom 5. November 2018 – 2 MB 17/18 –, juris Rn. 11; OVG NRW, Beschluss vom 18. Februar 2019, a. a. O.). Dies erfordert eine wertende Würdigung aller Aspekte des Verhaltens des Beamten, die einen Rückschluss auf die für die charakterliche Eignung relevanten persönlichen Merkmale zulassen (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 25. November 2015, a. a. O., und vom 20. Juli 2016, a. a. O.; OVG SH, Beschluss vom 5. November 2018, a. a. O.; OVG NRW, Beschluss vom 18. Februar 2019, a. a. O.). Geboten ist danach eine Gesamtwürdigung aller relevanten Umstände (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. November 2015, a. a. O.). Insoweit genügen bereits berechnete Zweifel der Entlassungsbehörde, ob der Beamte auf Widerruf die persönliche Eignung für sein Amt besitzt. Die Entlassung aus dem Beamtenverhältnis auf Widerruf ist aus diesem Grund nicht von dem Nachweis eines konkreten Dienstvergehens abhängig, z. B. auch nicht von dem Nachweis einer schuldhaften Pflichtverletzung (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 1981, a. a. O.). Eine Entlassung kann vielmehr schon dann gerechtfertigt sein, wenn begründete Zweifel an seiner persönlichen Eignung für die angestrebte Beamtenlaufbahn bestehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 1981, a. a. O. Rn. 21; OVG NRW, Beschluss vom 27. September 2017 – 6 B 977/17 –, juris Rn. 4). Eignungszweifel können sich dabei sowohl aus dem dienstlichen als auch dem außerdienstlichen Verhalten ergeben (vgl. OVG SH, Beschluss vom 5. November 2018, a. a. O. Rn. 13; BremOVG, Beschluss vom 13. Juli 2018 – 2 B 174.18 –, juris Rn. 10).

Bei Beamten im Polizeivollzugsdienst darf der Dienstherr die Fähigkeit und innere Bereitschaft voraussetzen, die dienstlichen Aufgaben nach den Grundsätzen der Verfassung wahrzunehmen, insbesondere die Freiheitsrechte der Bürger zu wahren und rechtsstaatliche Regeln einzuhalten (vgl. BVerfG, Beschluss vom 21. Februar 1995 – 1 BvR 1397/93 –, juris Rn. 44; VGH BW, Beschluss vom 10. März 2017 – 4 S 124/17 –, juris Rn. 6). Generell muss nach § 34 Satz 3 BeamtStG das Verhalten von Beamten innerhalb und außerhalb des Dienstes der Achtung und dem Vertrauen gerecht werden, die ihr Beruf erfordert. Die Verhinderung sowie Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten gehört zu den Kernaufgaben des Polizeivollzugsdienstes, so dass eigene Verstöße in diesem Bereich grundsätzlich geeignet sind, Zweifel an der persönlichen Eignung des Beamten zu begründen (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 17. August 2017 – 6 B 751/17 –, juris Rn. 12, und vom 13. September 2018 – 6 B 1176/18 –, juris Rn. 12;

SächsOVG, Beschluss vom 20. September 2017 – 2 B 180/17 –, juris Rn. 13). Wenn der Dienstherr für den Polizeivollzugsdienst besonders hohe Anforderungen an die charakterliche Stabilität des Beamten stellt, ist dies gerichtlich nicht zu beanstanden (vgl. SächsOVG, Beschluss vom 20. September 2017, a. a. O.).

Bei der Überprüfung einer Entlassungsverfügung nach § 23 Abs. 4 Satz 1 BeamtStG ist die verwaltungsgerichtliche Kontrolle darauf beschränkt, ob der Dienstherr seine Annahme, es lägen Eignungszweifel vor, auf einen zutreffend und vollständig ermittelten Sachverhalt gestützt, er den Rechtsbegriff der Eignung nicht verkannt und bei der von ihm zu treffenden Prognoseentscheidung allgemeingültige Wertmaßstäbe beachtet und auch sonst keine sachwidrigen Erwägungen angestellt hat (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 5. Juni 2015 – 6 B 326/15 –, juris Rn. 8, und vom 27. September 2017, a. a. O.; BayVGH, Beschluss vom 13. Dezember 2018 – 3 ZB 16.935 –, juris Rn. 17).

Entgegen der Auffassung der Beschwerde hat die Antragsgegnerin den ihr bei der Eignungsbeurteilung zustehenden Spielraum im vorliegenden Fall nicht überschritten. Wie das Verwaltungsgericht überzeugend ausgeführt hat, durfte sie die mangelnde charakterliche Eignung des Antragstellers für den Polizeivollzugsdienst daraus schließen, dass dieser am 26. Oktober 2019 – unter Begehung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24c StVG – ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führte, obwohl er eine den Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille) und damit zur Strafbarkeit nach § 316 StGB nur geringfügig unterschreitende Blutalkoholkonzentration von 1,02 Promille aufwies. Auch aus einem einmaligen Fehlverhalten können begründete Zweifel an der charakterlichen Eignung abgeleitet werden, wenn dieses die charakterlichen Mängel des Beamten hinreichend deutlich zu Tage treten lässt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. Juli 2016 – 2 B 17.16 –, juris Rn. 10; VGH BW, Beschluss vom 30. September 2019 – 4 S 2577/19 –, juris Rn. 5). Die Beteuerung des Antragstellers, es handle sich um einen einmaligen Vorfall, den er tief bereue und aus dem er „entsprechende Konsequenzen“ für sich gezogen habe, ist weder geeignet, das erhebliche Gewicht des Pflichtverstößes zu mindern, noch erklärt sie sein Handeln oder kann dazu führen, es als Entgleisung, die sich nicht wiederholen werde, zu qualifizieren. Soweit der Antragsteller vorträgt, dass er am fraglichen Abend weder Bier noch „reinen Schnaps“, sondern Cocktails getrunken und dabei „schlicht und einfach“ die Wirkung des Alkohols falsch eingeschätzt habe, wird auch damit den Eignungszweifeln der Antragsgegnerin nicht die Grundlage entzogen. Diese Zweifel bestehen gleichermaßen, wenn der Antragsteller trotz der behaupteten Fehleinschätzung der Wirkung der von ihm konsumierten Getränke die Fahrt im Kraftfahrzeug angetreten und unternommen hat, zumal er als Fahranfänger nach § 24c Abs. 1 StVG einem absoluten Alkoholverbot unterlag. Insoweit ist auch nicht von entscheidender Bedeutung, dass er keine nachweisbare Straftat begangen hat. Für die Beurteilung der charakterlichen Eignung kommen nicht

nur strafrechtlich relevante Verhaltensweisen und auch nicht nur während des Dienstes gezeigtes Verhalten in Betracht, sondern es ist – wie bereits verdeutlicht – gerade Aufgabe des Dienstherrn, alle Aspekte des Verhaltens des Betroffenen, die einen Rückschluss auf die für die charakterliche Eignung relevanten persönlichen Merkmale zulassen, zu würdigen (vgl. OVG SH, Beschluss vom 5. November 2018, a. a. O.).

Soweit das Verwaltungsgericht das besondere Vollzugsinteresse daraus abgeleitet hat, dass der Antragsteller auch bei Beendigung seiner Ausbildung nicht in den Polizeidienst übernommen werden könne, ist dies eine zwingende Folge des Befundes der charakterlichen Nichteignung und keine – wie die Beschwerde meint – „rein hypothetische“ Feststellung. Ferner hilft es dem Antragsteller – selbstverständlich – nicht, dass bei den erstinstanzlich zugrunde gelegten Maßstäben „auch z. B. ein notorischer Raser im Straßenverkehr, der letztlich auch Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer in Gefahr setzt, aus dem Polizeivollzugsdienst entfernt werden müsste.“ [...]

76. 1. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c) FeV ist zwingend ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde.

2. Voraussetzung einer sog. Bindungswirkung des Strafurteils ist, dass sich aus diesem ersehen lässt, dass und aus welchen Gründen das Strafgericht die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen trotz der sich aus der Tat ergebenden Bedenken bejaht hat, wobei allein die schriftlichen Entscheidungsgründe maßgeblich sind.

3. Stellt das Strafgericht maßgeblich darauf ab, dass die Nachteile, die der Betroffene durch die mehr als dreimonatige Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis erlitten habe, eine ausreichende Sanktionsmaßnahme seien, ist damit keine der Bindungswirkung fähige Feststellung über die aktuelle Fahreignung des Betroffenen zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung verbunden.

Verwaltungsgericht Aachen,
Beschluss vom 22. Juli 2020 – 3 L 393/20 –

Aus den Gründen:

1. Der sinngemäße Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung der Antragsgegnerin vom 7. Mai 2020 hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen und hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung anzuordnen, hat keinen Erfolg. [...]

Die behördliche Gutachtenanforderung beruht auf der zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik einschlägigen Ermächtigung in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c) FeV. [...]

Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c) FeV ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer

Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde.

Diese Voraussetzungen sind gegeben. Ausweislich der Feststellungen im rechtskräftigen Strafurteil des Amtsgerichts Aachen vom 12. Juli 2019 [...] ist der Antragsteller wie folgt verkehrsrechtlich auffällig geworden: Er führte am 26. Januar 2019 um 22:25 Uhr in B, Tstraße, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr, um dieses in eine Parklücke zu fahren. Dabei stand er unter erheblicher Alkoholeinwirkung. Die um 23:11 Uhr festgestellte Blutalkoholkonzentration betrug 2,00 Promille und überstieg damit deutlich die in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c) FeV genannte Schwelle von 1,6 Promille.

Angesichts dessen bestand eine Rechtspflicht der Antragsgegnerin, vom Antragsteller ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzufordern („ist... beizubringen“).

Der Verweis des Antragstellers auf das für ihn günstige Ergebnis des Strafprozesses rechtfertigt keine andere Beurteilung. Zwar hängigte die Strafrichterin dem Antragsteller am Ende der Hauptverhandlung den Führerschein wieder aus und sah das im Urteil verhängte dreimonatige Fahrverbot angesichts der Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis als „erledigt“ an. Maßgeblich ist aber, dass ein derartiges Vorgehen des Strafgerichts die gesetzliche Pflicht der Fahrerlaubnisbehörde unberührt lässt, die in der Person des Betroffenen entstandenen Zweifel an der Kraftfahreignung abzuklären.

Zwar kann nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG die Fahrerlaubnisbehörde, wenn sie in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen will, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Voraussetzung einer derartigen Bindungswirkung des Strafurteils ist aber, dass sich aus diesem ersehen lässt, dass und aus welchen Gründen das Strafgericht die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen trotz der sich aus der Tat ergebenden Bedenken bejaht hat, wobei allein die schriftlichen Entscheidungsgründe maßgeblich sind.

Damit der Eintritt einer Bindung überprüft werden kann, ist der Strafrichter nach § 267 Abs. 6 Satz 2 der Strafprozessordnung (StPO) stets zu einer besonderen Begründung verpflichtet, wenn er in einem Fall von der Entziehung der Fahrerlaubnis absieht, in dem die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis nach der Art der Straftat in Betracht gekommen wäre. Zu einer besonderen Begründung ist der Strafrichter auch dann verpflichtet, wenn er oder sie – wie hier – von der Möglichkeit des § 267 Abs. 4 StPO Gebrauch macht und die Urteilsgründe abkürzt (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 17. Juli 2007 – 11 CS 07.535 –, juris).

Gemessen daran bestand vorliegend keine Bindungswirkung des Strafurteils.

So wurde der Antragsteller aufgrund der Alkoholfahrt vom 26. Januar 2019 durch das Urteil des Amtsgerichts Aachen wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 und 2 des Strafgesetzbuches (StGB) verurteilt. Bei einem derartigen Vergehen ist der Täter nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Gleichwohl enthält das Urteil keine Ausführungen zur Beurteilung der Fahreignung des Antragstellers, sondern beschränkt sich neben der Verhängung einer Geldstrafe (30 Tagessätze zu je 25 Euro) darauf, dem Antragsteller das Führen von Kraftfahrzeugen für die Dauer von drei Monaten zu untersagen, vgl. § 44 StGB, was mit Blick auf die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis als „erledigt“ anzusehen sei.

Das Amtsgericht stellt damit maßgeblich darauf ab, dass die Nachteile, die der Antragsteller durch die mehr als dreimonatige Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis erlitten habe, eine ausreichende Sanktionsmaßnahme seien. Eine der Bindungswirkung fähige Feststellung über die aktuelle Fahreignung des Antragstellers zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung ist damit erkennbar nicht verbunden. Im Übrigen handelt es sich beim verhängten Fahrverbot um eine erzieherische Nebenstrafe, bei der die Mahnung zur zukünftigen Beachtung der Verkehrsregeln im Vordergrund steht, ohne dass über die Fahreignung des Betroffenen befunden wird.

Die behördliche Fahrerlaubnisentziehung vom Mai 2020 ist ferner nicht etwa wegen des zeitlichen Abstands zum Tag des Vorfalles im Januar 2019 als unverhältnismäßig anzusehen.

Schon vom Ansatz her ist der bloße Zeitablauf nicht in der Lage, die Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer zu beseitigen, welche durch die Teilnahme von ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern am Straßenverkehr (fort-)bestehen und damit fahrlaubnisrechtliche Maßnahmen ohne Weiteres rechtfertigen. Abgesehen davon hatte die Antragsgegnerin den Ausgang des Strafprozesses abzuwarten, der nach Einspruch gegen den Strafbefehl durch das amtsgerichtliche Urteil vom 12. Juli 2019 beendet worden ist.

Ist demnach in der Person des Antragstellers der Entziehungstatbestand des § 46 Abs. 1 und 3 FeV i. V. m. §§ 11 Abs. 8 Satz 1, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c) als erfüllt anzusehen, ist die angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnisbehörde rechtlich zwingend. Ein Ermessen ist der Fahrerlaubnisbehörde nicht eröffnet.

Die weitere Interessenabwägung geht ebenfalls zu Lasten des Antragstellers aus.

In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundla-

ge reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa VG Düsseldorf, Beschluss vom 24. November 2015 – 14 L 3652/15 – juris, Rn. 53 f., m. w. N.; OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 – juris, Rn. 9).

Besondere Umstände, aufgrund derer vorliegend ausnahmsweise eine abweichende Bewertung veranlasst sein könnte, sind nicht erkennbar. [...]

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:

¹⁾ Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

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

³⁾ OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält als Sonderdruck sechs Heftexemplare. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Die Heftausgaben der Fachzeitschrift *Blutalkohol* sind online sowohl auf der homepage des Bundes gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e.V. (www.bads.de) als auch in elektronischen Datenbanken einsehbar. Die Autorin/der Autor erklärt mit Einreichung des Manuskriptes damit ausdrücklich ihr/sein Einverständnis für den Fall der Publikation des Beitrages in der Fachzeitschrift *Blutalkohol*.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five 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 six complimentary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

The issues of the journal *Blutalkohol* can be viewed online on the homepage of the association against drugs and alcohol in road traffic (www.bads.de) and in electronic databases. By submitting the manuscript, the author explicitly declares his consent with it in the case of publication.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Steintor-Verlag in
Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Postfach 32 48, 23581 Lübeck C 6194 F