

Steintor-Verlag
GmbH

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 47 No. 1-6 · Jahrgang 2010

Blut alkohol

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

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**

In Verbindung mit

Prof. Dr. med. J. Gerchow (Frankfurt am Main)
Ehemaliger Schriftleiter

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

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

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

Generalbundesanwalt a. D. K. Nehm (Hamburg)
Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag

Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Wissenschaftlicher Beirat

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

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

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

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

Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. G. F. Kauert
(Frankfurt am Main)

Richter am Bundesgerichtshof K. R. Maatz (Karlsruhe)

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

Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. M. R. Möller (Homburg/Saar)

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Gießen-Friedberg)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel
Universität Hamburg

Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler
Dr. iur. D.-M. Halecker
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
in Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt / Oder)

GW ISSN 0006-5250

BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS AND BEHAVIOR

BAND 47
JAHRGANG 2010

In Verbindung mit

Professor Dr. med. *J. Gerchow* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. med. *K. Heifer* (Bonn), Prof. Dr. iur. *F. Dencker* (Münster), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt a. D. *K. Nehm* (Karlsruhe), Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag, Prof. Dr. med. *V. Dittmann* (Basel),
Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. rer. nat. *Th. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *W. Eisenmenger* (München), Prof. Dr. med. *H.-T. Haffner* (Heidelberg), Prof. Dr. rer. nat. Dr. med. habil. *G. F. Kauert* (Frankfurt am Main), Richter am Bundesgerichtshof *K. R. Maatz* (Karlsruhe), Prof. Dr. med. *R. Mattern* (Heidelberg), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *M. R. Möller* (Homburg/Saar), Prof. Dr. med. *St. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Gießen)

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

Prof. Dr. iur. Dr. phil. *Uwe Scheffler*
Dr. iur. *Dela-Madeleine Halecker*
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
unter Zusammenarbeit mit
Rechtsanwalt *Dan Benjamin* (Schwedt/Oder)

ZUGLEICH PUBLIKATIONSORGAN
DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN

STEINTOR-VERLAG GMBH

Inhalt des 47. Bandes		Seite
Heft 1/2010		
G. Skopp, R. Mattern, Zum Stellenwert des Nachweises von Cannabinoiden im Haar		1
M. Berg, D. Glaser, W. Schubert, Ein Blick auf den „Tunnelblick“: Ein Aufmerksamkeitsdefizit infolge schädlichem Alkoholkonsum		10
Zur Information		
Verkehrsminister einigen sich auf UN-Verkehrssicherheitsplan		22
ETSC urges Irish government to lower drink drive limit		25
Kanada: Alkohol am Steuer – Gespräche statt passiver Aufklärung		26
Verlängerung der Laufzeit „Zweite Ausbildungsphase“ im Rahmen der Fahranfängerausbildung ..		27
Rechtsprechung		28
Heft 2/2010		
H. Meyer Verkehrs-Intervention in Deutschland		61
Dokumentation I		
48. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 in Goslar Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise (Benjamin)		89
Arbeitskreis VI: „Idiotentest“ auf dem Prüfstand		
Die medizinisch-psychologische Untersuchung: Untersuchungsanlässe, inhaltliche Anforderungen, Reformansätze (Geiger)		95
Die MPU in der heutigen Form bedarf einer Korrektur! (Hillmann)		105
„Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“ auf dem Prüfstand (Schubert – Kurzfassung)		113
Die medizinisch-psychologische Untersuchung aus Sicht der wissenschaftlich fundierten Psychologischen Diagnostik (Schmidt-Atzert)		114
Zur Information		
Kleine Anfrage zur geplanten Vereinfachung der Punktesystematik des Verkehrszentralregisters ...		125
Bundesministerium plant neues Verkehrssicherheitsprogramm		129
Blutprobe ohne Richtervorbehalt		131
Alkohol und Energy-Drinks bilden gefährliche Mischung		132
Rechtsprechung		133
Heft 3/2010		
W. Schubert „Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“ auf dem Prüfstand		161
Dokumentation II		
48. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 in Goslar (im Anschluss an BA 2010, 89 ff.)		
Arbeitskreis V: Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot		
Europarechtliche Vorgaben für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot (Backmann)		189
Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot (Schäpe)		194

	Seite
Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot – verkehrspsychologische Aspekte (Uhle)	198
Aus dem Arbeitskreis VII: Unfallrisiko „Junge Fahrer“ Bisherige Maßnahmen zur Erhöhung der Fahranfängersicherheit: Eine Bilanz (Sturzbecher)	218
Presseinformation zu den weiteren Referaten des Arbeitskreises	234
Zur Information	
Großbritannien: Autofahrer für strengere Alkohol- und Drogenrichtlinien	236
USA: Alkohol verantwortlich für steigende Unfallzahlen bei jungen Autofahrerinnen	237
Eintragungen in das Verkehrszentralregister – Auszug aus dem Jahresbericht 2009 des Kraftfahrt-Bundesamtes	238
BASt: Begleitetes Fahren ab 17 senkt Unfallrisiko	243
„Blutalkoholbestimmung beschleunigen“ – B.A.D.S. fordert mehr Rechte für Polizei	244
Rechtsprechung	245

Heft 4/2010

I. Schimmel, S. Drobnik, J. Röhrich, J. Becker, S. Zörnlein, R. Urban Passive Cannabisexposition unter realistischen Bedingungen	269
M. Schrot, K. Püschel, C. Edler Berauscht vom Champagnerbad? – Fehlanzeige: Keine Alkoholresorption durch die intakte Haut	275
Zur Information	
Frankreich: Härtere Strafen für Verkehrssünder	282
Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2009	283
Rauschgiftsituation in Deutschland 2009	286
Kleine Anfrage zu Nationalen Aktionsprogrammen zur Alkoholprävention	288
„Begleitetes Fahren mit 17“ soll gesetzlich verankert werden	292
Alkoholsensor zum Patent angemeldet – Kombisystem sorgt für Sicherheit	294
6. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM – Ankündigung –	295
Rechtsprechung	296

Anhang

Supplement – Symposium des B.A.D.S.: „Vorsätzliche und fahrlässige Trunkenheitsfahrten: strafrechtliche Abgrenzung sowie zivil- und versicherungsrechtliche Auswirkungen“	
Beiträge	
Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten (Eisenmenger)	Sup - 3
Zum Vorsatz bei der Trunkenheitsfahrt (Maatz)	Sup - 8
Die strafrechtliche Problematik von Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsdelikten (Janeczek)	Sup - 14
Die vorsätzliche Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB – eine Ausnahme oder doch eher die Regel? (Scheffler/Halecker)	Sup - 19
Vorsätzliche und fahrlässige Trunkenheitsfahrten (Tischler)	Sup - 25

Heft 5/2010

K. Püschel, S. Klipp Editorial: Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland – Expertengespräch in der BASt	315
--	-----

	Seite
P. R. Marques	
Ignition Interlocks: Review of the Evidence	318
S. Klipp	
Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn	328
H. Geiger	
Der Einsatz von Alkohol-Interlocks aus verwaltungsrechtlicher Sicht	334
H. Schöch	
Kriminologische, strafrechtliche und kriminalpolitische Aspekte von Alkohol-Interlocks in Deutschland	340
Zur Information	
Innenministerkonferenz:	
Blutprobenentnahme nach § 81a Abs. 2 StPO	345
ETSC: 4th Road Safety PIN Report	350
9. Deutscher Verkehrsexpertentag	355
Rechtsprechung	356
Anhang	
Supplement II – Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrs- psychologie e.V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)	
Inhaltsverzeichnis	Sup II - 2
Editorial (Wilhelm/Dittmann/Schubert)	Sup II - 8
Abstracts	Sup II - 9
Heft 6/2010	
A. Dettling, D. Cakeljic, T. Gut, H. T. Haffner	
Änderungen der taktilen Wahrnehmung unter Alkoholeinfluss	377
P. Brieler, M. Zentgraf	
Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer: Programm IFT	383
Zur Diskussion	
Beurteilungskriterien für die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern – „Rechtsgutachterliche Stellungnahme“ der Kanzlei Quaas und Partner .	394
Einleitende Ausführungen (Mattern/Schubert)	395
Anmerkungen der DGVP und DGVM – Ständiger Arbeitskreis Beurteilungskriterien – (Brenner-Hartmann/Mattern/Schubert)	397
Rechtliche Qualität und Verbindlichkeit der Beurteilungskriterien (Müller)	401
Zur Information	
89. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Käferstein)	404
Wissen um Alkohol-Limits für Kfz-Lenker EU-weit gering	408
Forschern gelingt Nachweis von Amphetaminen in Atemluft	409
Studie: Überschreitung des Grenzwertes für das Alkoholabbauprodukt Ethylglucuronid (EtG) in Urintests?	410

	Seite
Verkehrswacht-Fachtagung 2010	411
Kraftfahrtbundesamt: Fahrerlaubnismaßnahmen im Jahr 2009	412
49. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2011– Ankündigung –	414
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Landespolizeipräsidenten Bernd Merbitz, stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei im Freistaat Sachsen (Gerhardt)	416
Rechtsprechung	419

	Seite
Agius, R.; siehe auch Dufaux, Kahl, Nadulski	Sup II – 16, 17
Andersen, H.; siehe auch Iwersen-Bergmann, Mueller	Sup II – 21
Backmann, Jan	189
Baligand, L.; siehe auch Böckelmann, Darius, Kielstein	Sup II – 19
Becker, Jürger; siehe auch Drobnik, Röhrich, Schimmel, Urban, Zörntlein	269
Benjamin, Dan	89
Berg, M.; siehe auch Schubert	Sup II – 23
Berg, Michael; siehe auch Glaser, Schubert	10
Bittighofer, P. M.; siehe auch Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Böckelmann, I.; siehe auch Baligand, Darius, Kielstein	Sup II – 19
Bönninger, J.; siehe auch Golz, Hofmann, Schüppel, Trautmann	Sup II – 18
Brenner-Hartmann, Jürgen; siehe auch Mattern, Schubert	397
Brieler, Paul; siehe auch Zentgraf	383
Britta, G.; siehe auch Hagenmeyer, Meinken, Muttray	Sup II – 30
Buhmann, C.; siehe auch Hierling, Maintz, Zangemeister	Sup II – 30
Cakeljic, D.; siehe auch Dettling, Gut, Haffner	377
Danckworth, H.-P.; siehe auch Toppel	Sup II – 38
Darius, S.; siehe auch Baligand, Böckelmann, Kielstein	Sup II – 19
Daub, W.; siehe auch Bittighofer, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Daubenhauer, W.; siehe auch Bittighofer, Daub, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Dettling, Andrea; siehe auch Cakeljic, Gut, Haffner	377
Diehl-Schmid, J. ; siehe auch Ernst, Förstl, Krapp, Kurz, Schuster	Sup II – 17
Drobnik, Stefanie; siehe auch Becker, Röhrich, Schimmel, Urban, Zörntlein	269
Dufaux, B.; siehe auch Agius, Kahl, Nadulski	Sup II – 16, 17
Durst, W.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Edinger, P.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Eidler, Caroline; siehe auch Püschel, Schrot	275
Eisenmenger, Wolfgang	Sup 3
Eller, S.; siehe auch Wienhausen-Wilke	Sup II – 31
Ernst, Julia; siehe auch Diehl-Schmid, Förstl, Krapp, Kurz, Schuster	Sup II – 17
Förstl, H.; siehe auch Diehl-Schmid, Ernst, Krapp, Kurz, Schuster	Sup II – 17
Fuchs, J.; siehe auch Golz, Haueisen, Heinze, Sommer, Trutschel	Sup II – 24
Geiger, Harald	95, 334
Geißler, B. ; siehe auch Hagenmeyer, Muttray, Weirich	Sup II – 14
Gerhardt, Peter	416
Glaser, Doreen; siehe auch Berg, Schubert	10
Golz, Martin	Sup II – 13

	Seite
Golz, Martin ; siehe auch Krajewski, Schnieder, Sommer	Sup II – 15
Golz, Martin; siehe auch Bönninger, Hofmann, Schüppel, Trautmann	Sup II – 18
Golz, Martin; siehe auch Fuchs, Haueisen, Heinze, Sommer, Trutschel	Sup II – 24
Golz, Martin; siehe auch Heinze, Krajewski, Laufenberg, Schnupp, Sommer	Sup II – 25
Golz, Martin; siehe auch Krajewski, Schnupp, Schenka	Sup II – 26
Golz, Martin; siehe auch Schnupp, Sommer	Sup II – 22
Golz, Martin; siehe auch Sommer	Sup II – 27
Golz, Martin; siehe auch Sommer, Trutschel	Sup II – 28
Grüner, C.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hüggle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Gut, T.; siehe auch Cakeljic, Dettling, Haffner	377
Haffner, Hans Thomas; siehe auch Cakeljic, Dettling, Gut	377
Hagen, R.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hüggle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Hagenmeyer, L.; siehe auch Britta, Meinken, Muttray	Sup II – 30
Hagenmeyer, L.; siehe auch Geißler, Muttray, Weirich	Sup II – 14
Halecker, Dela-Madeleine; siehe auch Scheffler	Sup 19
Härtig, E.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hüggle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Haueisen, J.; siehe auch Fuchs, Golz, Heinze, Sommer, Trutschel	Sup II – 24
Heinze, C.; siehe auch Fuchs, Golz, Haueisen, Sommer, Trutschel	Sup II – 24
Heinze, C.; siehe auch Golz, Krajewski, Laufenberg, Schnupp, Sommer	Sup II – 25
Henkel-Hancock, C.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Horras-Hun, Hüggle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Hermann, D.; siehe auch Kniest, Mann, Skopp	Sup II – 21
Hierling, J.; siehe auch Buhmann, Maintz, Zangemeister	Sup II – 30
Hilger, N.; siehe auch Kollbach, Rudinger	Sup II – 20
Hillmann, Frank-Roland	105
Hofmann, L.; siehe auch Bönninger, Golz, Schüppel, Trautmann	Sup II – 18
Horras-Hun, G.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Hüggle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Hüggle, I.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Hütter, C.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hüggle, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Iwersen-Bergmann, S.; siehe auch Andersen, Mueller	Sup II – 21
Janeczek, Christian	Sup 14
Jankowski, W.	Sup II – 32
Jansch, M.; siehe auch Pund	Sup II – 34
Käferstein, Herbert	404
Kahl, H.-G.; siehe auch Agius, Dufaux, Nadulski	Sup II – 16, 17

	Seite
Kaltenegger, A.	Sup II – 40
Keller, T.; siehe auch Monticelli, Priemer	Sup II – 29
Kielstein, V.; siehe auch Baligand, Böckelmann, Darius	Sup II – 19
Klipp, Simone	328
Klipp, Simone; siehe auch Püschel	315
Kniest, A.; siehe auch Hermann, Mann, Skopp	Sup II – 21
Kollbach, B.; siehe auch Hilger, Rudinger	Sup II – 20
Krajewski, J.; siehe auch Golz, Schnupp, Schenka	Sup II – 26
Krajewski, J.; siehe auch Golz, Heinze, Laufenberg, Schnupp, Sommer	Sup II – 25
Krajewski, Jarek; siehe auch Golz, Schnieder, Sommer	Sup II – 15
Krapp, S.; siehe auch Diehl-Schmid, Ernst, Förstl, Kurz, Schuster	Sup II – 17
Kurz, A.; siehe auch Diehl-Schmid, Ernst, Förstl, Krapp, Kurz, Schuster	Sup II – 17
Laufenberg, T.; siehe auch Golz, Heinze, Krajewski, Schnupp, Sommer	Sup II – 25
Maatz, Kurt Rüdiger	Sup 8
Maintz, L.; siehe auch Buhmann, Hierling, Zangemeister	Sup II – 30
Mann, K.; siehe auch Hermann, Kniest, Skopp	Sup II – 21
Marques, Paul R.	318
Mattern, Rainer; siehe auch Schubert, Brenner-Hartmann	395, 397, Sup II – 9
Mattern, Rainer; siehe auch Skopp	1
Meinken, K.; siehe auch Britta, Hagenmeyer, Muttray	Sup II – 30
Meyer, Harald	61
Möhler, W:	Sup II – 41
Monticelli, F.; siehe auch Keller, Priemer	Sup II – 29
Mueller, A.; siehe auch Andersen, Iwersen-Bergmann	Sup II – 21
Müller, Dieter	401
Mülmann, M. J. A. von	Sup II – 39
Muhrer, E.; siehe auch Reinprecht, Schröder, Vollrath	Sup II – 36
Muhrer, E.; siehe auch Reinprecht, Vollrath	Sup II – 25
Muttray, A.; siehe auch Britta, Hagenmeyer, Meinken	Sup II – 30
Muttray, Axel; siehe auch Geißler, Hagenmeyer, Weirich	Sup II – 14
Nadulski, Thomas; siehe auch Agius, Dufaux, Kahl	Sup II – 16, 17
Nechtelberger, F.; siehe auch Nechtelberger M., Scheiblecker	Sup II – 15
Nechtelberger, Martin; siehe auch Nechtelberger F., Scheiblecker	Sup II – 15
Netzel, H.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügler, Hütter, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Orth, Maritta	Sup II – 12
Peters, T.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügler, Hütter, Netzel, Schaaf, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Priemer, F.; siehe auch Keller, Monticelli	Sup II – 29
Püschel, Klaus; siehe auch Edler, Schrot	275
Püschel, Klaus; siehe auch Klipp	315
Pund, B.; siehe auch Jänsch	Sup II – 34
Reinprecht, K.; siehe auch Muhrer, Schröder, Vollrath	Sup II – 36

	Seite
Reinprecht, K.; siehe auch Muhrer, Vollrath	Sup II – 25
Röhrich, Jörg; siehe auch Becker, Drobnik, Schimmel, Urban, Zörntlein	269
Rudinger, G.; siehe auch Hilger, Kollbach	Sup II – 20
Schaaf, J.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügler, Hütter, Netzel, Peters, Wagner, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Schäpe, Markus	194
Scheffler, Uwe; siehe auch Halecker	Sup 19
Scheiblecker, R.; siehe auch Nechtelberger F., Nechtelberger M.	Sup II – 15
Schenka, C.; siehe auch Golz, Krajewski, Schnupp	Sup II – 26
Schimmel, Iris; siehe auch Becker, Drobnik, Röhrich, Urban, Zörntlein	269
Schmidt-Atzert, Lothar	114
Schnieder, S.; siehe auch Golz, Krajewski, Sommer	Sup II – 15
Schnupp, T.; siehe auch Golz, Heinze, Krajewski, Laufenberg, Sommer	Sup II – 25
Schnupp, T.; siehe auch Golz, Krajewski, Schenka	Sup II – 26
Schnupp, T.; siehe auch Golz, Sommer	Sup II – 22
Schöch, Heinz	340
Schröder, M.; siehe auch Muhrer, Reinprecht, Vollrath	Sup II – 36
Schrot, Maike; siehe auch Püschel, Edler	275
Schubert, Wolfgang	113
Schubert, Wolfgang	161
Schubert, Wolfgang; siehe auch Berg	Sup II – 23
Schubert, Wolfgang; siehe auch Berg, Glaser	10
Schubert, Wolfgang; siehe auch Brenner-Hartmann, Mattern	395, 397, Sup II – 9
Schüppel, U.; siehe auch Bönninger, Golz, Hofmann, Trautmann	Sup II – 18
Schützhofer, B.; siehe auch Torner	Sup II – 33
Schuster, T.; siehe auch Diehl-Schmid, Ernst, Förstl, Krapp, Kurz	Sup II – 17
Skopp, Gisela; siehe auch Hermann, Kniest, Mann	Sup II – 21
Skopp, Gisela; siehe auch Mattern,	1
Sommer, D.; siehe auch Golz, Schnupp	Sup II – 22
Sommer, D.; siehe auch Fuchs, Golz, Haueisen, Heinze, Trutschel	Sup II – 24
Sommer, D.; siehe auch Golz	Sup II – 27
Sommer, D.; siehe auch Golz, Heinze, Krajewski, Laufenberg, Schnupp	Sup II – 25
Sommer, D.; siehe auch Golz, Krajewski, Schnieder	Sup II – 15
Sommer, D.; siehe auch Golz, Trutschel	Sup II – 28
Stephan, Egon	Sup II – 11
Sturzbecher, Dietmar	218
Tischler, Franz	Sup 25
Toppel, L.; siehe auch Danckworth	Sup II – 38
Torner, F.; siehe auch Schützhofer	Sup II – 33
Trautmann, T.; siehe auch Bönninger, Golz, Hofmann, Schüppel	Sup II – 18
Trutschel, U.; siehe auch Fuchs, Golz, Haueisen, Heinze, Sommer	Sup II – 24
Trutschel, U.; siehe auch Golz, Sommer	Sup II – 28
Turetschek, C.	Sup II – 36
Uhle, Axel	198

	Seite
Urban, Reinhard; siehe auch Becker, Drobnik, Röhrich, Schimmel, Zörntlein	269
Vollrath, M.; siehe auch Muhrer, Reinprecht	Sup II – 25
Vollrath, M.; siehe auch Muhrer, Reinprecht, Schröder	Sup II – 36
Voss, K.-F.	Sup II – 35
Wagner, H.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wilhelm, Zöllner	Sup II – 37
Weirich, O. siehe auch Geißler, Hagenmeyer, Muttray	Sup II – 14
Wienhausen-Wilke, V.; siehe auch Eller	Sup II – 31
Wilhelm, Barbara; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Zöllner	Sup II – 10, 37
Zangemeister, W.H.; siehe auch Buhmann, Hierling, Maintz	Sup II – 30
Zentgraf, Maritta; siehe auch Brieler	383
Zöllner, I.; siehe auch Bittighofer, Daub, Daubenhauer, Durst, Edinger, Grüner, Hagen, Härtig, Henkel-Hancock, Horras-Hun, Hügle, Hütter, Netzel, Peters, Schaaf, Wagner, Wilhelm	Sup II – 37
Zörntlein, Siegfried; siehe auch Becker, Drobnik, Röhrich, Schimmel, Urban	269

Entscheidungsregister

Seite

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesverfassungsgericht

BVerfG (Kammer) Beschluss vom 11.06.2010 – 2 BvR 1046/08 – 356

II. Bundesgerichtshof

BGH Beschluss vom 10.12.2009 – 4 StR 503/09 – 296

III. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG Urteil vom 25.02.2010 – 3 C 15/09 – 251

Ordentliche Gerichte

I. Kammergericht/Oberlandesgericht

GK Berlin	Beschluss vom 15.01.2010	– 2 Ss 277/09-3 Ws (B) 726/09 –	133
OLG Bamberg	Beschluss vom 21.08.2009	– 2 Ss OWi 713/09 –	134
OLG Bamberg	Beschluss vom 20.11.2009	– 2 Ss OWi 1283/09 –	136
OLG Brandenburg	Beschluss vom 10.06.2009	– 2 Ss 17/09 –	33
OLG Brandenburg	Beschluss vom 02.12.2009	– 1 Ws 229/09 –	299
OLG Brandenburg	Beschluss vom 13.07.2010	– (2) 53 Ss 40/10 (21/10) –	426
OLG Braunschweig	Beschluss vom 27.01.2010	– Ss (OWi) 219/09 –	298
OLG Celle	Beschluss vom 25.01.2010	– 322 SsBs 315/09 –	303
OLG Celle	Beschluss vom 11.08.2010	– 32 Ss 101/10 –	425
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 30.06.2010	– III-1 RVs 59/10, 1 RVs 59/10 –	428
OLG Frankfurt am Main	Beschluss vom 14.10.2009	– 1 Ss 310/09 –	30
OLG Hamm	Beschluss vom 10.09.2009	– 4 Ss 316/09 –	302
OLG Hamm	Beschluss vom 14.09.2009	– 2 Ss 319/09 OLG Hamm –	39
OLG Hamm	Beschluss vom 15.10.2009	– 2 Ss OWi 737/09 OLG Hamm –	37
OLG Hamm	Beschluss vom 27.10.2009	– 3 Ss OWi 451/09 –	28
OLG Hamm	Beschluss vom 19.11.2009	– 5 Ss OWi 401/09 –	301
OLG Hamm	Beschluss vom 11.02.2010	– 3 Ss OWi 319/09 –	245
OLG Hamm	Beschluss vom 29.06.2010	– III-3 RVs 45/10, 3 RVs 45/10 –	433
OLG Jena	Beschluss vom 27.11.2009	– 1 Ss 314/09 –	361
OLG Jena	Beschluss vom 21.01.2010	– 1 Ss 296/09 –	247
OLG Köln	Beschluss vom 03.07.2009	– 83 Ss 51/09 –	141
OLG Köln	Beschluss vom 05.02.2010	– 1 RVs 25/10 –	296
OLG Köln	Beschluss vom 03.08.2010	– III-1 RVs 142/10, 1 RVs 142/10 –	429
OLG Naumburg	Beschluss vom 06.07.2010	– 2 Ss 85/10 –	432
OLG Oldenburg	Beschluss vom 03.11.2009	– 1 Ss 167/09 –	28
OLG Oldenburg	Beschluss vom 15.04.2010	– 2 SsBs 59/10 –	304
OLG Schleswig	Urteil vom 26.10.2009	– 1 Ss OWi 92/09 (129/09) –	137
OLG Stuttgart	Beschluss vom 17.04.2009	– 2 Ss 159/09 –	139
OLG Stuttgart	Beschluss vom 02.07.2010	– 4 Ss 369/10 –	360
OLG Stuttgart	Beschluss vom 23.09.2010	– 5 Ss 471/10 –	431
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 16.08.2010	– 1 SsBs 2/10 –	420
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 23.09.2010	– 1 SsBs 6/10 –	419

II. Landgericht

LG Arnberg	Beschluss vom 03.11.2009	– 2 Qs 87/09 –	35
LG Frankfurt (Oder)	Beschluss vom 15.10.2009	– 21 Qs 152/09 –	36
LG Hamburg	Beschluss vom 06.05.2010	– 603 Qs 165/10 –	306

			Seite
LG Hildesheim	Beschluss vom 15.09.2009	– 26 Qs 101/09 –	363
III. Amtsgericht			
AG Frankfurt a. M.	Urteil vom 18.01.2010	– 998 OWi 2022-955 Js-OWi 20697/09 –	435
AG Lüdinghausen	Urteil vom 08.12.2009	– 9 Ds-82 Js 5515/09-156/09 –	142
AG Lüdinghausen	Urteil vom 02.03.2010	– 9 Ds 82 Js 3375/09-111/09, 9 Ds 111/09 –	250
AG Lüdinghausen	Urteil vom 14.09.2010	– 9 Ds 82 Js 3172/10-86/10, 9 Ds 86/10 -	435
AG Recklinghausen	Urteil vom 13.05.2009	– 28 Ds-12 Js 582/08-96/09 –	39
AG Schwelm	Urteil vom 23.06.2009	– 60 OWi 770 Js 464/08 (129/08) –	37
AG Tiergarten	Urteil vom 10.02.2010	– (310 Cs) 3033 PLs 10607/09 (144/09) –	248

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht

VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 27.10.2009	– 10 S 2024/09 –	41
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 21.01.2010	– 10 S 2391/09 –	149
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 04.02.2010	– 10 S 2773/09 –	255
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 22.02.2010	– 10 S 2702/09 –	257
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 03.05.2010	– 10 S 256/10 –	310
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 21.06.2010	– 10 S 4/10 –	364
VGH Bayern	Beschluss vom 19.04.2010	– 11 ZB 09.2982 –	308
VGH Bayern	Beschluss vom 09.06.2010	– 11 CS 10.786 –	368
VGH Bayern	Beschluss vom 26.07.2010	– 11 CS 10.1278 –	441
VGH Hessen	Beschluss vom 04.12.2009	– 2 B 2138/09 –	154
VGH Hessen	Urteil vom 06.10.2010	– 2 B 1076/10 –	436
OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 03.11.2009	– 1 S 205/09 –	40
OVG Bremen	Beschluss vom 20.04.2010	– 1 B 23/10 –	265
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 16.12.2009	– 12 ME 234/09 –	143
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 13.10.2009	– 16 B 1067/09 –	259
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 20.01.2010	– 16 B 814/09 –	145
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 01.06.2010	– 16 B 428/10 –	371
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 29.01.2010	– 10 B 11226/09.OVG –	264
OVG Rheinland-Pfalz	Urteil vom 18.03.2010	– 10 A 11244/09.OVG –	261
OVG Rheinland-Pfalz	Urteil vom 18.06.2010	– 10 A 10411/10.OVG –	366
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 23.06.2010	– 10 B 10545/10 –	440
OVG Sachsen	Beschluss vom 13.10.2009	– 3 B 314/09 –	48
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 09.10.2009	– 3 M 324/09 –	46
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 16.10.2009	– 3 M 575/08 –	43

II. Verwaltungsgericht

VG Ansbach	Beschluss vom 21.10.2009	– AN 10 S 09.01799 –	55
VG Ansbach	Beschluss vom 25.02.2010	– AN 10 S 10.00086 –	313
VG Augsburg	Urteil vom 19.07.2010	– Au 7 K 09.888 –	374
VG Berlin	Beschluss vom 23.10.2009	– 20 L 208/09 –	57
VG Bremen	Beschluss vom 26.04.2010	– 5 K 126/10 –	312
VG Bremen	Beschluss vom 08.06.2010	– 5 V 684/10 –	372
VG Bremen	Beschluss vom 04.08.2010	– 5 V 912/10 –	442
VG Freiburg	Beschluss vom 25.03.2010	– 1 K 280/10 –	266
VG Gelsenkirchen	Beschluss vom 30.09.2009	– 7 L 1006/09 –	159
VG Gelsenkirchen	Beschluss vom 28.01.2010	– 7 L 4/10 –	160

			Seite
VG Gelsenkirchen	Beschluss vom 07.05.2010	– 7 L 427/10 –	372
VG Karlsruhe	Beschluss vom 29.10.2009	– 5 K 1853/09 –	53
VG Leipzig	Beschluss vom 21.01.2010	– 1 L 1833/09 –	156
VG München	Beschluss vom 28.09.2009	– M 6b S 09.3560 –	59
VG Osnabrück	Beschluss vom 17.06.2010	– 6 B 42/10 –	375
VG Saarlouis	Beschluss vom 21.10.2009	– 10 L 888/09 –	51
VG Saarlouis	Beschluss vom 05.11.2009	– 10 L 847/09 –	50

Rechtsprechungsübersicht

Die auf einen *) folgenden Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

	Seite
1. – Feststellung der Schuldfähigkeit bei BAK von 3 ‰ –	
1. Bei einem Blutalkoholgehalt von rund 3 g Promille kann eine Schuldfähigkeit des Angeklagten jedenfalls dann nicht ohne Hinzuziehung eines medizinischen Sachverständigen ausreichend sicher festgestellt werden, wenn der Angeklagte eine Lebertorschädigung aufwies und längere Zeit alkoholabstinent gelebt hatte oder wenn er zugleich nicht unerheblich mit einem Betäubungsmittelwirkstoff (hier: THC) intoxiziert war.	
*) 2. Bei Berechnung des Blutalkoholwertes ist bei der Rückrechnung vom Zeitpunkt der Blutentnahme auf die Tatzeit neben dem stündlichen Abbauwert von 0,2 ‰ zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ anzusetzen.	
Oberlandesgericht Oldenburg, Beschluss vom 03. November 2009	28
2. – Fahrverbot bei Ordnungswidrigkeiten in Tatmehrheit, Tatidentität –	
1. Stehen zwei Ordnungswidrigkeiten, die jeweils mit einem Fahrverbot geahndet werden könnten, in Tatmehrheit, so kann in dem diese Taten gleichzeitig aburteilenden Urteil nur auf ein Fahrverbot erkannt werden.	
*) 2. Eine unlösbare innere Verknüpfung zweier Handlungen, die über die bloße Gleichzeitigkeit ihrer Ausführung hinausginge, liegt nicht vor, wenn der Täter mit einem Kraftfahrzeug unter Wirkung berauscher Mittel fährt und hierbei Betäubungsmittel ohne einen erkennbaren Beziehungs- bzw. Bedingungs Zusammenhang als Teil seines persönlichen Gewahrsams mit sich führt.	
Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 27. Oktober 2009	28
3. – Blutprobenentnahme unter Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO, erforderliche Feststellungen bei Berücksichtigung von Nachtrunk –	
*) 1. Gefahr im Verzug i. S.v. § 81a Abs. 2 StPO ist zu verneinen, wenn nach dem Ergebnis des Atemalkoholtests der untersuchte Fahrzeugführer stark alkoholisiert war (hier: 2,0 Promille).	
2. Der Hinweis, eine richterliche Entscheidung sei zu einem bestimmten Zeitpunkt (hier: Atemalkoholtest um 21.20 Uhr) nicht zu erlangen, kann Gefahr im Verzug nicht begründen, weil dem korrespondierend die verfassungsrechtliche Verpflichtung der Gerichte besteht, die Erreichbarkeit eines Ermittlungsrichters, auch durch die Einrichtung eines Eil- oder Notdienstes, zu sichern.	
3. Ein Beweisverwertungsverbot ist bei Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO insbesondere dann anzunehmen, wenn die Durchführung der Maßnahme auf einer bewusst fehlerhaften bzw. objektiv willkürlichen Annahme der Eingriffsbefugnis durch den Polizeibeamten beruht. Ein irrtümlicher Verstoß gegen die gesetzliche Zuständigkeitsregelung führt dagegen – jedenfalls, wenn ein hypothetischer Ersatzeingriff rechtmäßig wäre – nicht zu einem Beweisverwertungsverbot.	
4. Mangels – den handelnden Polizeibeamten bekannter – Erreichbarkeit eines Richters kann es nicht als willkürlich oder grob fehlerhaft angesehen werden, wenn die Ermittlungsbeamten ihre Eilkompetenz nach § 81a Abs. 2 StPO annehmen und selbst die Entnahme der Blutprobe anordnen. Dies gilt erst recht, wenn ein Nachtrunk im Raume steht.	
5. Will der Tatrichter einen Nachtrunk berücksichtigen, so hat er zunächst die Tatzeitblutalkoholkonzentration zu ermitteln, die der Angeklagte ohne Nachtrunk gehabt hätte. Von diesem Wert ist sodann die durch den Nachtrunk maximal verursachte Blutalkoholkonzentration abzuziehen. Das tatrichterliche Urteil muss dabei nachprüfbar erkennen lassen, ob bei der Berechnung der durch den Nachtrunk verursachten maximalen Blutalkoholkonzentration die günstigsten möglichen Werte zugrunde gelegt worden sind.	
Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Beschluss vom 14. Oktober 2009	30

4. – Kein Rückschluss aus BAK auf vorsätzliche Begehung des § 316 StGB –

1. Bei der Trunkenheit im Verkehr kann die Annahme einer vorsätzlichen Tat nicht allein auf die Höhe der BAK gestützt werden.

*) 2. Jedoch nimmt derjenige, der eine Stunde vor Fahrtantritt mehr als vier Liter Bier oder zwei Liter Wein oder einen halben Liter Schnaps trinkt, seine daraus resultierende Fahruntüchtigkeit zumindest billigend in Kauf.

Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 10. Juni 2009 33

5. – Zuständigkeit für Beschwerde gegen Beschluss nach § 111a StPO –

Eine Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist nach Erhebung der öffentlichen Klage von dem nunmehr zuständigen Gericht als Antrag zu behandeln, im Sinne des Beschwerdevorbringens zu entscheiden. Erst die dann ergehende Entscheidung ist beschwerdefähig.

Landgericht Arnsberg, Beschluss vom 03. November 2009 35

6. – Aufhebung Beschluss nach § 111a Abs. 1 StPO –

*) 1. Die Ergebnisse einer in Tschechien erfolgten Blutprobenentnahme wegen Verdachts einer Trunkenheitsfahrt in Abwesenheit des Arztes und unter unzureichender Dokumentation des Verfahrensweges zur Erlangung des Analyseergebnisses sind nicht verwertbar.

2. Das Ausbrechen des Fahrzeuges bei leichtem Kurvenverlauf und feuchter, indes griffiger Fahrbahnoberfläche stellt keinen typischen alkoholbedingten Fahrfehler dar, soweit andere Ursachen wie Ermüdung des Fahrers als mögliche und plausible Unfallursache in Betracht zu ziehen sind.

Landgericht Frankfurt (Oder), Beschluss vom 15. Oktober 2009 36

7. – Verwertbarkeit einer AAK-Messung im Falle der Nichteinhaltung der 20-minütigen Wartezeit –

*) Im Falle der Nichteinhaltung der vor Beginn einer Atemalkoholmessung einzuhaltenden Wartezeit von 20 Minuten kann zumindest bei einer deutlichen Überschreitung des Gefahrengrenzwertes durch Hinzuziehung eines Sachverständigen geklärt werden, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich die Unterschreitung der Wartezeit seit Trinkende ausgewirkt hat.

Amtsgericht Schwelm, Urteil vom 23. Juni 2009,
Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 15. Oktober 2009 37

8. – Keine Tatidentität gemäß § 264 StPO bei § 29 Abs. 1 BtMG und § 316 StGB –

*) Ein Strafklageverbrauch infolge Tatidentität gemäß § 264 StPO ist bei Einstellung eines Verfahrens gem. § 153a StPO wegen des Erwerbs von Betäubungsmitteln gem. § 29 Abs. 1 BtMG und der zur Verurteilung gelangten Tat – Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingten fahruntüchtigen Zustand, wobei im Blut ebenfalls Kokain und Cannabisprodukte festgestellt worden sind – zu verneinen, weil der Erwerb von Betäubungsmitteln mit deren Inbesitznahme abgeschlossen ist und die nachfolgende Trunkenheitsfahrt sich demnach als ein selbständiger geschichtlicher Vorgang darstellt.

Amtsgericht Recklinghausen, Urteil vom 13. Mai 2009,
Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 14. September 2009 39

9. – Kein Verwertungsverbot bei Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren –

*) Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sehen für die Anordnung von ärztlichen Untersuchungen und Begutachtungen keinen Richtervorbehalt vor. Die Annahme eines Verwertungsverbots einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO entnommenen Blutprobe geriete daher in einen Wertungswiderspruch, weil solche

Fälle, die ihren Ausgang in einem straf- oder bußgeldrechtlich ahndungsfähigen Verkehrsverstoß nehmen, anders behandelt würden als solche, bei den die Behörde nach § 11 Abs. 6 und 8 FeV aufgrund sonstiger Erkenntnisse selbst Zweifeln an der Kraftfahreignung nachgeht.	
Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 03. November 2009	40
10. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –	
1. Mitteilungen des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit über die Erteilung einer Fahrerlaubnis oder die Ausstellung eines Führerscheins in der Tschechischen Republik sind grundsätzlich als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen im Sinne der Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 26. 06. 2008 (Rs. C-329/06 und C-343/06 [BA 2008, 255] sowie C-334/06 bis C-336/06) anzusehen.	
2. Ist der Aufnahmemitgliedstaat berechtigt, eine in einem anderen EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen, so berechtigt ein später in diesem Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein den Inhaber nur dann zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn vor der Ausstellung eine erneute Prüfung der Fahreignung des Betroffenen erfolgt ist.	
3. § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV ist auf den Fall entsprechend anwendbar, dass ein (Ersatz-)Führerschein den Inhaber wegen des Fehlens einer vorangegangenen Überprüfung seiner Fahreignung nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt.	
4. Auch nach der neuesten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG (Beschl. v. 09. 07. 2009, C-445/08 [BA 2009, 408]) sind Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates berechtigt, bei Behörden des Ausstellermitgliedstaates Informationen über die Umstände der Erteilung einer Fahrerlaubnis einzuholen. Es ist Sache des nationalen Gerichts des Aufnahmemitgliedstaates zu prüfen, ob die erlangten Informationen als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen zu qualifizieren sind.	
Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. Oktober 2009	41
11. – Bindungswirkung § 3 Abs. 4 StVG, Fahrverbot § 25 StVG/Entziehung der Fahrerlaubnis § 3 StVG, gelegentlicher Cannabiskonsum, Trennungvermögen –	
1. Zur Bindungswirkung bezüglich der Fahreignung des Fahrerlaubnisinhabers bei einer Verurteilung nach § 24a StVG.	
2. Ein Fahrverbot nach § 25 StVG und die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG stellen keine Doppelbestrafung dar.	
*) 3. Nur dann, wenn der Strafrichter im Rahmen des § 69 StGB die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen hatte und nachprüfbar tatsächlich auch beurteilt hat, ist die Verwaltungsbehörde an diese Entscheidung nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 StVG grundsätzlich gebunden.	
4. An dem erforderlichen Trennungvermögen zwischen Drogenkonsum und Fahren eines Kraftfahrzeuges gemäß Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 fehlt es immer dann, wenn der Kraftfahrer objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, signifikant erhöht hat.	
Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 16. Oktober 2009	43
12. – Voraussetzungen für Vorliegen der Grenzwerte gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV –	
Abgesehen von den sog. Nachtrunkfällen ist bei der Beurteilung der Frage, ob die in § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV genannten Grenzwerte erreicht sind, maßgeblich, ob die vor der Fahrt (oder während der Fahrt) konsumierte Alkoholmenge nach Abschluss der Resorptionsphase zum Erreichen der jeweiligen Werte führt.	
Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 09. Oktober 2009	46

13. – MPU-Anordnung wegen wiederholter Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 b FeV –
- *) Der Annahme wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss nach § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV steht selbst ein Zeitraum von mehreren Jahren zwischen den alkoholbedingten Verkehrsverstößen nicht entgegen, solange die einzelnen Verkehrsverstöße noch verwertbar sind.
- Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 13. Oktober 2009 48
14. – Fahreignung nach durchgeführter Methadon-Behandlung –
1. Eine positive Beurteilung der Fahreignung von Personen, die sich in einer lege artis durchgeführten Methadon-Substitution befinden, ist nur in seltenen Ausnahmefällen möglich, wenn besondere Umstände dies im Einzelfall rechtfertigen. Hierzu gehört u. a., dass die Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen, inklusive Alkohol, seit mindestens einem Jahr durch geeignete, regelmäßige, zufällige Kontrollen (z.B. Urin, Haar) während der Therapie nachgewiesen ist.
2. Ist die Freiheit des Beigebrauchs anderer psychoaktiver Substanzen nicht nachgewiesen und daher von der fehlenden Fahreignung auszugehen, kann die Wiedererlangung der Fahreignung nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden, auch wenn die Methadon-Behandlung zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen wurde.
- Saarländisches Verwaltungsgericht, Beschluss vom 05. November 2009 50
15. – Entziehung der Fahrerlaubnis bei Drogen-Mischkonsum und Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 3 StVG –
1. Zur Befugnis zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei Mischkonsum von Alkohol und Cannabis und Teilnahme am Straßenverkehr mit [einem] Kraftfahrzeug.
2. Zur Auslegung von § 3 Abs. 3 StVG i. V. m. § 69 Abs. 1 StGB, wenn ein polizeilich eingeleitetes Ermittlungsverfahren wegen Verstoßes gegen das BtMG noch nicht abgeschlossen ist.
- *) 3. Mit der Einstellung eines Strafverfahrens bezogen auf den Straftatbestand der Trunkenheit nach § 316 StGB entfällt die Bindungswirkung der Straßenverkehrsbehörde an den Vorrang eines anhängigen einschlägigen Ermittlungs- bzw. Strafverfahrens.
- Saarländisches Verwaltungsgericht, Beschluss vom 21. Oktober 2009 51
16. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –
1. Nach verbreiteter Auffassung ist § 28 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 FeV richtlinienkonform dahin anzuwenden, dass das Innehaben eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland bei Erteilung der mitgliedstaatlichen Fahrerlaubnis allein nicht genügt, die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland entfallen zu lassen; erforderlich sein soll außerdem, dass zuvor eine inländische Fahrerlaubnis entzogen oder sonst beschränkt worden ist.
2. Liegt ein solcher Fall nicht vor, besteht kein überwiegendes öffentliches Interesse daran, den Inhaber der mitgliedstaatlichen Fahrerlaubnis vorläufig zu hindern, im Bundesgebiet Kraftfahrzeuge zu führen.
3. Die Pflicht, einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein nach sofort vollziehbarer Feststellung der Nichtberechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland unverzüglich der entscheidenden Behörde vorzulegen, ist von Gesetzes wegen sofort vollziehbar.
- Verwaltungsgericht Karlsruhe, Beschluss vom 29. Oktober 2009 53
17. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –
- *) 1. § 3 Abs. 2 Satz 3 StVG i. V. m. § 47 Abs. 2 FeV sind auf den Fall einer nicht im Sinne des § 28 FeV anzuerkennenden Fahrerlaubnis entsprechend anzuwenden.
2. Die Anordnung einer isolierten Sperre für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis im Sinne von § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB ist als eine im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV „entzugsähnliche Maßnahme“ anzusehen.

3. Bei nach dem 19. Januar 2009 erteilten Fahrerlaubnissen ist auf die Anerkennungsregelungen der Richtlinie 2006/126/EG, insbesondere deren Nichtanerkennungsregelungen in Art. 11 Abs. 4 abzustellen, welche sich nunmehr als Regel-Verpflichtung und nicht mehr als eng auszulegende Ausnahmeregelung vom allgemeinen Anerkennungsprinzip darstellen, womit ein tragendes Argument der Rechtsprechung des EuGH weggefallen ist.

Verwaltungsgericht Ansbach, Beschluss vom 21. Oktober 2009 55

18. – Voraussetzungen für gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. d. § 14 Abs. 1 S. 3 FeV –

1. Gelegentlicher Cannabiskonsum i. S. d. § 14 Abs. 1 S. 3 FeV ist anzunehmen, wenn Cannabis mindestens zweimal in voneinander unabhängigen Konsumakten eingenommen wurde.

2. Ein gelegentlicher Cannabiskonsum lässt sich nicht allein damit belegen, dass der Betroffene auf die polizeiliche Frage nach dem „letzten“ Konsum – die begrifflich darauf hindeutet, dass es vorher schon weiteren Konsum gegeben haben kann – antwortete und nicht zugleich betonte, dass es auch der einzige Konsum gewesen sei.

3. Ein im Zusammenhang mit einem aktuellen Cannabiskonsum festgestellter THC-Carbonsäurewert von 33,6 ng/ml lässt für sich genommen nicht darauf schließen, dass der Betroffene gelegentlich Cannabis konsumiert.

4. Die gelegentliche Einnahme von Cannabis ist gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 FeV tatbestandliche Voraussetzung, nicht zulässiger Gegenstand einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, weshalb in Fällen, in denen unklar ist, ob tatsächlich nur eine einmalige Einnahme vorlag, nur die Anordnung einer ärztlichen Untersuchung in Betracht kommt.

Verwaltungsgericht Berlin, Beschluss vom 23. Oktober 2009 57

19. – Wegfall der Fahreignung aufgrund des Konsums von Speed –

*) Bereits der einmalige Konsum sog. harter Drogen (hier: Speed) hat im Regelfall die Fahreignung zur Folge. Eine positive Beurteilung der Fahreignung setzt in diesem Fall sowohl eine nachgewiesene Änderung des Konsumverhaltens (einjährige Abstinenz) als auch einen stabilen Einstellungswandel voraus, d. h. eine Prognose, dass die Verhaltensänderung auf Dauer ist. Es muss hinreichend wahrscheinlich sein, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält.

Verwaltungsgericht München, Beschluss vom 28. September 2009 59

20. – Voraussetzungen für fahrlässigen Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

**) 1. Für die fahrlässige Verwirklichung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 und 3 StVG muss dem Betroffenen nachgewiesen werden, dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Rauschmittelkonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Drogen konsumiert hat und gleichwohl im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist.

2. Ein von dem Betroffenen eingeräumter Konsum von Cannabis vier Tage vor dem Tatzeitpunkt begründet nicht ohne weiteres den Vorwurf der Fahrlässigkeit.

Kammergericht Berlin, Beschluss vom 15. Januar 2010 133

21. – Zur Bedeutung der sog. Wartezeit bei Atemalkoholmessung –

Die Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und erster Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ ist grundsätzlich ausreichend.

Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 21. August 2009 134

22. – Kein Verwertungsverbot bei polizeilich angeordneter Blutentnahme nach § 81a Abs. 2 StPO –
- Der Verwertung eines Sachverständigengutachtens über die Blutalkoholkonzentration des Betroffenen steht nicht entgegen, wenn im Zeitpunkt der polizeilich angeordneten Blutentnahme wegen Gefährdung des Untersuchungserfolges ein Ermittlungsrichter schon deshalb unerreichbar ist, weil in dem betreffenden Bundesland (hier: Bayern) ein richterlicher Bereitschaftsdienst lediglich im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 21.00 Uhr eingerichtet ist.
- Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 20. November 2009 136
23. – Unverwertbarkeit einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO gewonnenen Blutprobe –
- Bei Taten im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen darf die Polizei nur in Ausnahmefällen die Entnahme von Blutproben nach § 81a Abs. 1 StPO anordnen. Ein Verstoß gegen den Richtervorbehalt führt zur Unverwertbarkeit der Ergebnisse der Blutuntersuchung.
- Oberlandesgericht Schleswig, Urteil vom 26. Oktober 2009..... 137
24. – Kein Rückschluss aus nachträglichen Ausfallerscheinungen auf vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr –
- *) 1. Allein aus nachträglichen Ausfallerscheinungen können keine Rückschlüsse auf das vorsätzliche Führen eines Fahrzeuges in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand gezogen werden.
2. Ebenso kann die mangelnde Beeinträchtigung hinsichtlich Denkablauf, Bewusstsein und Verhalten nicht als tragender Beweis für eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr gewertet werden. Eine Diskrepanz zwischen dem subjektiven Verhaltensbild und dem Ergebnis der Atemalkoholmessung – welchem auch insoweit nur Indizwirkung zukommt – kann sich nämlich aus dem sogenannten „Nüchternschock“ ergeben, der besonders nahe liegt, wenn der Täter – wie hier – einen Unfall verursacht hat.
- Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss vom 17. April 2009 139
25. – Erforderliche Feststellungen zur Bestimmung des Schuldgehalts einer Trunkenheitsfahrt –
- *) 1. Bereits im Falle der Verurteilung wegen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform weitere Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen. Dazu zählen insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt (z. B. die Fahrweise, die Art – Verkehrsverhältnisse – und Länge der zurückgelegten Strecke).
2. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, weil der Angeklagte schweigt und Beweismittel dafür entweder nicht zur Verfügung stehen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen wären, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen.
- Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 03. Juli 2009 141
26. – Ausnahme einer Fahrzeugart von der Festsetzung einer Sperrfrist nach § 69a Abs. 2 StGB –
1. Ausschlaggebend für das Ausnehmen einer Fahrzeugart von der Sperre ist das Vorliegen einer Gefahrenabschirmung.
2. An einer ausreichenden Gefahrenabschirmung fehlt es, wenn keinerlei Kontrollen des Arbeitgebers vor Fahrtantritt mit der auszunehmenden Fahrzeugart stattfinden.

3. An einer Gefahrenabschirmung fehlt es auch, wenn bei einer hypothetischen BAK-Berechnung auf den Zeitpunkt des üblichen Fahrtantritts mit den auszunehmenden Fahrzeugarten sich noch ein BAK-Wert von 0,7 Promille ergibt – allenfalls geringste Restalkoholmengen von weniger als 0,3 ‰ sind hier zur Zeit des üblichen Fahrtantritts tolerierbar.
 Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 08. Dezember 2009..... 142
27. – Verwertbarkeit einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt gewonnenen Blutprobe im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren –
 1. Für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung ein ausdrückliches Verwertungsverbot für nicht richterlich angeordnete körperliche Untersuchungen bestimmt.
 2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf daher im überwiegenden Interesse an dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter einer großen Zahl von Verkehrsteilnehmern in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren auch ein unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenes Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung berücksichtigen, wenn aus diesem ohne weiteres eine fehlende Krafftahreignung des Betroffenen hervorgeht.
 Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 16. Dezember 2009 143
28. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –
 1. Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) ist jedenfalls für ab dem 19. Januar 2009 erteilte ausländische Fahrerlaubnisse anwendbar.
 2. Nach Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG kommt es für die Befugnis, EU-ausländischen Fahrerlaubnissen für das Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen, nicht mehr auf einen Verstoß gegen das Erfordernis eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat an.
 Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 20. Januar 2010 145
29. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –
 1. Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG – 3. Führerscheinrichtlinie – ist am 19. Januar 2009 in Kraft getreten. Im Regelungsbereich des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG finden weder die Fristen des Art. 16 Abs. 1 und 2 RL 2006/126/EG Anwendung noch kommt Bestandsschutz nach Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG in Betracht.
 2. Die restriktive Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG – 2. Führerscheinrichtlinie – ein eng auszulegender Ausnahmetatbestand zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen ist, ist auf Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG nach dessen Wortlaut, Systematik und Entstehungsgeschichte voraussichtlich nicht übertragbar.
 3. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG auch insoweit vereinbar, als die bestandskräftige Versagung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis gleichgestellt wird.
 Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 21. Januar 2010 149
30. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –
 1. § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV ist gemeinschaftskonform dahingehend auszulegen, dass für eine Aberkennung des Rechts, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 2 und Nr. 3 dieser Vorschrift kumulativ vorliegen müssen.
 2. Auch wenn der neue Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie zur Bekämpfung des „Führerscheintourismus“ neu gefasst worden ist, ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs jedenfalls derzeit nicht erkennbar, dass dieser angesichts der wörtlichen Übereinstimmung der Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie und des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie seine Rechtsprechung zur Anerkennung von EU-Führerscheinen im Hinblick auf das Vorliegen eines ordentlichen Wohnsitzes ändern würde. Es muss

	Seite
deshalb bis zu einer ausdrücklichen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG davon ausgegangen werden, dass seine Rechtsprechung zum Wohnsitzprinzip auch für diese Vorschrift weiter gilt.	
Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 04. Dezember 2009	154
31. – Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Einnahme von Methamphetamin trotz Unterschreitung des Grenzwertes für § 24a Abs. 2 StVG –	
Eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln (hier: Methamphetamin) i. S. d. § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 FeV i. V. m. § 4 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV liegt auch dann vor, wenn die von der sog. Grenzwertkommission beschlossenen Grenzwerte zu § 24a Abs. 2 StVG nicht erreicht werden, da es allein auf die Frage der „Einnahme“ ankommt.	
Verwaltungsgericht Leipzig, Beschluss vom 21. Januar 2010	156
32. – Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einmaligen Konsums sog. harter Drogen –	
*) Bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen (hier: Kokain) rechtfertigt im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.	
Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Beschluss vom 30. September 2009	159
33. – MPU-Anordnung wegen 4 Jahre zurückliegender Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad –	
Die Fahrerlaubnis-Verordnung schreibt keine zeitliche Grenze für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (hier: gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV wegen Führen eines Fahrrades mit einer BAK 2,46 ‰) vor, so dass sich eine solche grundsätzlich nach den Tilgungsfristen für die Eintragungen im Verkehrszentralregister nach § 29 StVG richtet.	
Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Beschluss vom 28. Januar 2010	160
34. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG und Beschränkung des Einspruchs auf Rechtsfolgenausspruch –	
*) 1. Die tatbestandliche Verwirklichung von § 24a Abs. 2 StVG setzt den Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration voraus, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 S. 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. 11. 2002 (BA 2005, 160) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei 1 ng/ml liegt.	
2. Eine grundsätzlich gemäß § 67 Abs. 2 OWiG zulässige Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ist unwirksam, wenn der wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG erlassene Bußgeldbescheid keine Angaben dazu enthält, in welchen konkreten Konzentrationen Tetrahydrocannabinol sowie Benzoylcgonin im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind, weil in der Folge ungeklärt bleibt, ob überhaupt von einer beeinträchtigenden Wirkung der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Mengen berauschender Mittel auf dessen Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann.	
Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Februar 2010	245
35. – Fahrlässiger Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StGB, Fahrverbot bei Zeitablauf von 2 Jahren, Entbehrlichkeit von Feststellung zu wirtschaftlichen Verhältnissen –	
*) 1. Für die Annahme eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StGB genügt es, wenn von dem potenziellen Vorstellungsbild des Täters der Umstand umfasst ist, dass der Drogenwirkstoff u. U. noch nicht bis zur Wirkungslosigkeit abgebaut ist, wobei er die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung zu stellen hat.	

2. Der Zeitablauf von 2 Jahren und mehr seit der Tat (hier: Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG) führt nicht ohne weiteres dazu, dass von einem Fahrverbot abzusehen ist. Maßgeblich sind auch dann die Umstände des Einzelfalles – insbesondere die Gründe, aus denen sich die Aburteilung derart hinausgezögert hat (hier: Aufenthaltsermittlung des Betroffenen), die Schwere des Verkehrsverstoßes sowie das Verhalten des Betroffenen nach der Tat.

3. Ausnahmsweise sind Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen auch bei einer Geldbuße über 250,- € entbehrlich, wenn die Geldbuße 500 € nicht übersteigt, die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht erkennbar vom Durchschnitt abweichen und es sich bei der festgesetzten Geldbuße um den im Bußgeldkatalog bestimmten Regelsatz handelt.

Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 21. Januar 2010 247

36. – Drogenbedingte Fahruntüchtigkeit i.S.d. § 316 StGB –

Ein Kraftfahrer, bei dem 352 ng/ml Benzoyllecgonin, ein Abbauprodukt von Cocain, im Serum zur Tatzeit festgestellt wurde und bei dem der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission für Cocain ermittelte verbindliche Grenzwert an Benzoyllecgonin um mehr als das 4,6-fache übertroffen ist, ist im Sinne von § 316 StGB fahruntauglich, ohne dass es auf den Nachweis von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern ankommt.

Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 10. Februar 2010 248

37. – Absehen von Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Regelvermutung nach § 69a Abs. 2 StGB –

1. Von der Regelfahrerlaubnisentziehung nach einer Trunkenheitsfahrt kann jedenfalls dann abgesehen werden, wenn seit der Tat und der Führerscheinsicherstellung 10 Monate vergangen sind und der Angeklagte in dieser Zeit durch intensive verkehrspsychologische Maßnahmen (hier: IVTHö) seine Fahreignung wiederhergestellt hat.

2. In einem solchen Fall ist jedoch ein „deklaratorisches“ Fahrverbot nach § 44 Abs. 1 S. 2 StGB festzusetzen.

Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 02. März 2010 250

38. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Dem Inhaber eines ausländischen EU-Führerscheins kann das Recht aberkannt werden, von dieser Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, wenn Ermittlungen bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates von dort herrührende unbestreitbare Informationen ergeben, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte.

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 25. Februar 2010 251

39. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Fahrerlaubnis ist auch im Rahmen des § 29 FeV zu berücksichtigen.

2. Wird ein Führerschein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft ohne erneute Eignungsprüfung umgeschrieben oder umgetauscht, vermittelt er dem Inhaber keine weitere Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland als die Fahrerlaubnis, die in dem umgetauschten früheren Führerschein dokumentiert wurde.

3. Eine Fahrerlaubnis, die von einem Mitgliedstaat vor Ablauf einer in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Sperrfrist erteilt wird, ist im Anwendungsbereich der Richtlinie RL 91/439/EWG auch dann nicht anzuerkennen, wenn kein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vorliegt.

*) 4. Bereits die (einmalige) Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme von Cannabis schließt die Fahreignung aus, ohne dass es auf das Unvermögen ankommt, zwischen Konsum und Fahren zu trennen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 04. Februar 2010 255

40. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

Stellt eine Fahrerlaubnisbehörde – ohne die sofortige Vollziehung anzuordnen – fest, dass eine EU-Fahrerlaubnis nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet berechtigt und weist sie in der Entscheidung auf die Strafbarkeit weiterer Verkehrsteilnahme hin, so liegt ein faktischer Vollzug eines feststellenden Verwaltungsaktes vor. Rechtsschutz hiergegen ist in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 5 VwGO durch die Feststellung zu gewähren, dass der eingelegte Widerspruch aufschiebende Wirkung hat; eine Abwägung zwischen öffentlichem Vollzugsinteresse und dem individuellen Aussetzungsinteresse wie sonst im Anwendungsbereich von § 80 Abs. 5 VwGO findet nicht statt.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. Februar 2010 257

41. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. § 28 Abs. 4 FeV ist auch auf Fahrerlaubnisse anzuwenden, die in einem EU- oder EWR-Staat im Wege des Umtauschs eines Führerscheins aus einem Drittstaat erworben worden sind.

2. Einer Entziehung der Fahrerlaubnis im Inland durch ein Gericht oder durch eine Fahrerlaubnisbehörde i. S. v. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist der Fall gleichzustellen, in dem der Betroffene, ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein, unter Benutzung von Kraftfahrzeugen Verkehrsdelikte begangen hat, die im Falle des Besitzes einer Fahrerlaubnis mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zur Entziehung dieser Fahrerlaubnis geführt hätten.

3. Nimmt der Betroffene einen Fahrerlaubnisanspruch zurück, nachdem im Erteilungsverfahren eine ihm aufgegebene ärztliche oder medizinisch-psychologische Begutachtung ein negatives Ergebnis erbracht oder er eine solche Untersuchung verweigert hat, ist der Fall wie die bestandskräftige Versagung einer beantragten Fahrerlaubnis i. S. v. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV zu bewerten.

4. Der vom EuGH geforderte Vorrang des Anerkennungsgrundsatzes nach Art. 1 Abs. 2 Richtlinie 91/439/EWG besteht gemäß Art. 8 Abs. 6 der Richtlinie 91/439/EWG nicht im Hinblick auf eine EU- bzw. EWR-Fahrerlaubnis, die deren Inhaber durch den Umtausch eines in einem Drittstaat erworbenen Führerscheins erlangt hat.

5. Soweit der Senat die Befugnis zur Aberkennung des Rechts, von einer im EU-/EWR-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, von einer Aufforderung zum Nachweis der vermeintlich wiedererlangten Fahreignung abhängig gemacht hat, gilt das nicht für Umtauschfälle i. S. v. Art. 8 Abs. 6 Richtlinie 91/439/EWG, in denen die umtauschende Fahrerlaubnisbehörde eines EU-/EWR-Staates die Fahreignung des Betroffenen nicht einmal rudimentär geprüft hat.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 18. Oktober 2009 259

42. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

§ 28 Abs. 4 Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung in der bis zum 18. Januar 2009 geltenden Fassung gelangt nicht schon dann zur Anwendung, wenn sich der Verstoß gegen das Wohnsitzfordernis gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 91/439/EWG aus dem vom Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein oder anderen von diesem Staat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt. Vielmehr ist zusätzlich erforderlich, dass dem betreffenden EU-Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland vor der Führerscheinausstellung die Fahrerlaubnis entzogen oder seine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt oder aufgehoben worden war (Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung, grundlegend Beschluss vom 23. Januar 2009, BA 2009, 352).

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 18. März 2010 261

43. – Verwertbarkeit einer unter Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO entnommenen Blutprobe im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren –

Im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren ist auch das Ergebnis der toxikologischen Untersuchung einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO entnommenen Blutprobe zu berücksichtigen.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 29. Januar 2010 264

44. – Teilnahme am Aufbauseminar zur Entkräftung einer negativen Beurteilung der Kraftfahreignung –
 Fehlt einem Verkehrsteilnehmer wegen gelegentlichen Cannabiskonsums sowie der fehlenden Fähigkeit, Konsum und Fahren zu trennen, die Kraftfahreignung, ist die Teilnahme an einem Aufbauseminar für drogenauffällige Fahranfänger für sich genommen nicht geeignet, die negative Beurteilung in Zweifel zu ziehen.
 Oberverwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 20. April 2010 265
45. – Voraussetzung für Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 3, 4 StVG, Annahme der Fahr-
 ungeeignetheit bei Substituierten –
 1. Eine Bindungswirkung des Strafverfahrens bzw. des Strafurteils gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 3 und Abs. 4 StVG setzt voraus, dass im Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB in Betracht kommt. Dies bestimmt sich gemäß der Rechtsprechung des BGH (Großer Senat für Strafsachen, Beschl. v. 27.04.2005 – GSSt 2/04 – NJW 2005, 1957 [= BA 2005, 311]) danach, ob die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen.
 *) 2. Bereits der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels im Sinne von § 1 Abs. 1 BtMG als Cannabis begründet regelmäßig die Fahrungsgeeignetheit des Betroffenen. Es ist jedoch möglich, dass bei Substituierten ein Ausnahmefall vorliegt und die vorgenannte Regel nicht gilt. Allerdings bedarf es insoweit stets der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten.
 Verwaltungsgericht Freiburg (Breisgau), Beschluss vom 25. März 2010 266
46. – Versuchte Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a,
 Abs. 2, 22 StGB –
 *) Ist der Angeklagte infolge seiner Alkoholisierung entgegen der Fahrtrichtung in die Kraftfahrstraße eingefahren und hat er dabei eine (konkrete) Gefährdung des Gegenverkehrs zumindest billigend in Kauf genommen, so kommt eine Strafbarkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 2, 22 StGB in Betracht. Anderenfalls wird eine Strafbarkeit nach § 316 StGB zu erwägen sein.
 Bundesgerichtshof, Beschluss vom 10. Dezember 2009 296
47. – Voraussetzungen für Verurteilung wegen Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) bzw.
 vorsätzlichen Vollrausches (§ 323a StGB) –
 *) 1. Im Falle der Verurteilung wegen einer Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, auch Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen. Dazu zählen neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen. Die genannten Grundsätze gelten auch, wenn die Trunkenheitsfahrt nicht zu einer Verurteilung nach § 316 StGB, sondern zum Schuldspruch wegen Vollrauschs (§ 323a StGB) führt.
 2. Eine Verurteilung wegen vorsätzlichen Vollrauschs setzt voraus, dass der Täter wusste oder billigend in Kauf nahm, er werde durch das Rauschmittel in einen Rauschzustand in dem für § 323a StGB erforderlichen Schweregrad geraten, wobei dieser Schuldvorwurf während der gesamten Dauer des Sichberauschens fortbestehen muss.
 3. Für die innere Tatseite des § 323a StGB ist nicht erforderlich, dass für den Täter vorhersehbar ist, dass er im Rausch irgendwelche Ausschreitungen strafbarer Art begehen wird.
 Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 05. Februar 2010 296

48. – Voraussetzungen für Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG –

*) Der Umstand, dass ein Betroffener i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr „unter der Wirkung“ berauschender Mittel geführt hat, stellt keine objektive Bedingung der Strafbarkeit dar. Die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Tatbestandsmerkmal, auf das sich die subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen erstrecken müssen. Für eine Verurteilung wegen eines fahrlässigen Verstoßes bedarf es mithin der tatrichterlichen Überzeugung, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschischkonsums hätte erkennen können und müssen.

Oberlandesgericht Braunschweig, Beschluss vom 27. Januar 2010 298

49. – Beurteilung der Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Beschwerdegericht im Rahmen eines § 111a StPO-Beschlusses –

1. Liegt ein mit der Revision angefochtenes Urteil vor, kommt den Feststellungen des Tatrichters zu den Voraussetzungen des § 69 StGB für die zu treffende Beschwerdeentscheidung zwar keine Bindungs-, aber eine Indizwirkung zu, da das Tatgericht auf Grund der durchgeführten Hauptverhandlung über eine größere Sachnähe und bessere Erkenntnismöglichkeiten verfügt als das Beschwerdegericht, das sich nur auf den Akteninhalt stützen kann (OLG Koblenz, 1. Strafsenat, Beschluss vom 06. April 2006, 1 Ws 217/06).

*) 2. Der bloße bisherige Zeitablauf seit dem Tatvorwurf bis zum Urteil (hier: zwei Jahre und zwei Monate) rechtfertigt nicht zwangsläufig die Annahme, der durch die Tatbegehung indizierte Eignungsmangel i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB sei in dem Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung entfallen.

Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 02. Dezember 2009..... 299

50. – Umfang der Beweiswürdigung bei Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG, Notwendigkeit der Beordnung eines Pflichtverteidigers –

*) 1. Das Verschulden des eigenen Verteidigers, der offenbar infolge eines eigenen oder eines Büroversehens die an ihn erfolgte, mit Empfangsbekanntnis belegte Zustellung eines Urteils nicht zur Kenntnis bzw. nicht zum Anlass für die Fertigung einer fristgemäßen Rechtsbeschwerdebegründung genommen hat, ist dem Betroffenen nicht zuzurechnen.

2. Die in den Urteilsgründen gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. §§ 261, 267 StPO darzulegende Beweiswürdigung muss auch in Bußgeldsachen (hier: Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG) so beschaffen sein, dass sie dem Rechtsbeschwerdegericht eine rechtliche Überprüfung ermöglicht; das Urteil muss deshalb erkennen lassen, auf welche Tatsachen das Gericht seine Überzeugung gestützt hat, wie sich der Betroffene eingelassen hat und ob das Gericht dieser Einlassung (und warum) folgt und inwieweit es seine Einlassung für widerlegt ansieht.

3. Bei dem Vorwurf des Führens eines Kraftfahrzeuges unter der berauschenden Wirkung von Cannabis i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG sind angesichts der Frage der für die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Tatbestandes erforderlichen Feststellungen umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen, weshalb die Beordnung eines Pflichtverteidigers im Einzelfall geboten sein kann.

4. Ein zu erwartendes Fahrverbot, auch bei einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG, reicht allein nicht aus, die Mitwirkung eines Verteidigers zu gebieten.

Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 19. November 2009 301

51. – Verstoß gegen Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO und Notwendigkeit eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit –

*) Für die Frage eines Verstoßes gegen den Richtervorbehalt ist es unerheblich, ob ein Organisationsverschulden der Justiz darin gesehen werden könnte, dass ein richterlicher Eildienst nicht auch für die Zeit zwischen 21:00 Uhr und 6:00 Uhr eingerichtet worden ist. Zwar ist der 3. Senat des OLG Hamm für den Bezirk des LG Bielefeld von der Notwendigkeit eines solchen Eildienstes ausgegangen (Urteil vom 18.08.2009 – 3 Ss 293/08). Nach Ansicht des hiesigen Senats können diese, im Rahmen einer Wohnungsdurchsuchung zur Nachtzeit ergangenen Ent-

	Seite
scheidung und die dort angestellten Überlegungen jedoch nicht auf die Anordnung einer Blutentnahme gemäß § 81a StPO übertragen werden.	
Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 10. September 2009	302
 52. – Verstoß gegen Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO und Notwendigkeit eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit –	
1. Der Umstand, dass die die Blutentnahme bei Gefahr in Verzug anordnende Ermittlungsperson nicht zuvor versucht hat, den zuständigen Staatsanwalt zu erreichen, ist von vornherein nicht geeignet, eine Verletzung des § 81a Abs. 2 StPO und ein Verwertungsverbot zu begründen.	
*) 2. Der Senat geht bislang im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts davon aus, dass es der Einrichtung eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit, wie sie sich aus § 104 Abs. 3 StPO ergibt, im Regelfall nicht bedarf.	
Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 25. Januar 2010.....	303
 53. – Verstoß gegen Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO und Notwendigkeit eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit –	
Das Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung unterliegt nicht deshalb einem Verwertungsverbot, weil der Entnahme der Blutprobe – wegen fehlenden richterlichen Bereitschaftsdienstes zur Nachtzeit – keine richterliche Anordnung vorausgegangen war.	
Oberlandesgericht Oldenburg, Beschluss vom 15. April 2010	304
 54. – Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB und Festhalterrecht der Polizei bei Blutprobenentnahme nach § 81a Abs. 2 StPO –	
*) 1. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist jeder Kraftfahrer, der einen Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ oder mehr hat, nicht mehr in der Lage, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Dabei genügt es, wenn der Fahrer zur Zeit der Fahrt so viel Alkohol im Körper hatte, dass der Blutalkoholgehalt zu irgendeinem Zeitpunkt nach Beendigung der Fahrt auf den Grenzwert oder mehr ansteigt.	
2. Die Anordnung einer Blutentnahme ist zwangsweise durchsetzbar. Hierzu darf ein Beschuldigter vorübergehend festgehalten und dem nächsten geeigneten und erreichbaren Arzt vorgeführt werden. Das gilt auch dann, wenn die Anordnung zur Entnahme der Blutprobe nicht vom Richter, sondern von der Staatsanwaltschaft oder ihren Ermittlungspersonen getroffen worden ist.	
Landgericht Hamburg, Beschluss vom 06. Mai 2010	306
 55. – MPU-Anordnung gegenüber Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis –	
*) 1. Der Inhaber einer durch einen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Fahrerlaubnis darf durch die Behörde des Aufnahmestaats auf seine Fahreignung überprüft werden, wenn er nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland auch nur einmal nachteilig im Straßenverkehr in Erscheinung getreten ist, sofern ein solches Verhalten von einigem Gewicht ist. Ist das der Fall, können auch vor der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis liegende Auffälligkeiten berücksichtigt werden.	
2. Auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG stellt eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV und zugleich eine Auffälligkeit von einigem Gewicht dar, die Anlass zur Überprüfung der Fahreignung des Inhabers einer EU-Fahrerlaubnis geben kann.	
Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 19. April 2010	308

56. – Bindungswirkung gemäß § 3 Abs. 4 S. 1 StVG –

1. Die in § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG angeordnete Bindung der Verwaltungsbehörde an die Beurteilung der Kraftfahreignung in einem Strafurteil steht nicht nur der Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern auch vorbereitenden Aufklärungsmaßnahmen wie der Anforderung eines Gutachtens auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV entgegen (wie BVerwG, Urteil vom 15.07.1988 – 7 C 46.87 – BVerwGE 80, 43; Beschluss des Senats vom 17.11.2008 – 10 S 2719/08 – ZfSch 2009, 178).

2. Die Bindungswirkung tritt nicht ein, wenn die Fahrerlaubnisbehörde einen umfassenderen Sachverhalt als das Strafgericht zu beurteilen hat. Dies ist dann nicht der Fall, wenn die Fahrerlaubnisbehörde die Gutachtensanforderung nur auf strafgerichtliche Vorverurteilungen stützt, die das Strafgericht in seinem letzten Urteil bei der Strafzumessung zu Lasten des Führerscheininhabers berücksichtigt hat.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 03. Mai 2010 310

57. – Entziehung der Fahrerlaubnis wegen gelegentlichen Cannabiskonsums und mangelnden Trennungsvermögens –

*) 1. Neuere wissenschaftliche Untersuchungen sprechen gegen die Annahme, dass bei einer THC-Konzentration von unter 2 ng/ml eines Kraftfahrzeugführers noch nicht von einer signifikanten Erhöhung des Risikos einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die negativen Auswirkungen des Cannabiskonsums auf den Betroffenen auszugehen ist. Im Falle des Führens eines Kraftfahrzeuges mit einem THC-Wert von 1,9 ng/ml ist deshalb von einem mangelnden Trennungsvermögen i. S. d. Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV auszugehen.

2. § 4 Abs. 3 StVG gilt nur für das Strafverfahren, weshalb die Einstellung eines Bußgeldverfahrens wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG eine Bindungswirkung im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren nach § 3 Abs. 3, 4 StVG nicht begründet.

Verwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 26. April 2010 312

58. – Nichtvorlage einer MPU aus finanziellen Gründen –

*) Wird im Verwaltungsverfahren mit beachtlichen Darlegungen darauf hingewiesen, dass ein gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten zumindest auch aus finanziellen Gründen nicht (fristgemäß) vorgelegt werden könne, so muss die Fahrerlaubnisbehörde diesen Hinweisen weiter nachgehen, sei es etwa durch die Anforderung von Nachweisen oder durch die gemeinsame Abklärung von Möglichkeiten, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Belange der Verkehrssicherheit zur Deckung zu bringen. Andernfalls ist der Schluss aus der Nichtvorlage des geforderten Gutachtens auf eine mangelnde Fahreignung gemäß § 11 Abs. 8 FeV nicht gerechtfertigt.

Verwaltungsgericht Ansbach, Beschluss vom 25. Februar 2010 313

59. – Verstoß gegen Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahme nach § 81a Abs. 2 StPO –

*) 1. Im Fall der Blutentnahme nach § 81a Abs. 1 und Abs. 2 StPO müssen die Ermittlungsbehörden zunächst regelmäßig versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen. Nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehenden Verzögerung besteht auch eine Anordnungskompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen. Die Gefahrenlage muss dann mit auf den Einzelfall bezogenen Tatsachen begründet werden, die in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist.

2. Die Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die vorherige Einholung einer richterlichen Anordnung ist in jedem Einzelfall konkret zu überprüfen und festzustellen.

3. Von Verfassungs wegen ist sicherzustellen, dass die Fachgerichte den ihnen vorliegenden Einzelfall prüfen und nicht aus generellen Erwägungen den Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO „leer laufen“ lassen.

4. Der Verstoß gegen § 81a StPO gebietet es nicht zwingend, ein Verwertungsverbot hinsichtlich des gewonnenen Beweismittels anzunehmen. Dies ist im Einzelfall von dem dafür zuständigen Strafgericht zu prüfen.
Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 11. Juni 2010 356
60. – Verwertbarkeit einer Atemalkoholprobe bei Nichteinhaltung der Kontrollzeit von 10 Minuten –
Ist bei der Messung des Alkohols in der Atemluft die Kontrollzeit von 10 Minuten nicht eingehalten, weil sich in der Mundhöhle eine Fremdsubstanz befand, kann das Messergebnis gleichwohl verwertbar sein, wenn der Grenzwert von 0,25 mg/l nicht unerheblich (etwa 20 %) überschritten ist und ein Sicherheitsabschlag vorgenommen wird. In diesen Fällen bedarf es der Hinzuziehung eines Sachverständigen (abweichend von OLG Hamm, Beschluss vom 24. Januar 2008, 2 Ss OWi 37/08, VRS 114, 292 [= BA 2008, 198]).
Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss vom 02. Juli 2010 360
61. – Lauf der Frist des § 69a Abs. 3 StGB, isolierte Anfechtbarkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis –
1. Die 3-Jahres-Frist des § 69a Abs. 3 StGB berechnet sich ab Rechtskraft der die frühere Sperre anordnenden Entscheidung.
*) 2. Ist die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB auf einen Charaktermangel zurückzuführen, so stehen Straf- und Maßregelausspruch grundsätzlich in einer so engen gegenseitigen Abhängigkeit, dass sich ein Angriff gegen die Anordnungen nach §§ 69, 69a StGB auch auf die Strafzumessung erstreckt. Etwas anderes kann allenfalls dann gelten, wenn der Anordnung ein Regelbeispiel im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB zu Grunde liegt, bei dem aufgrund der verwirklichten Straftat ohne weiteres von der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist.
Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. November 2009 361
62. – Kostentragungspflicht für Sachverständigengutachten zur Entkräftung des Vorwurfs nach § 316 StGB, Strafverfolgungsschädigung für Sicherstellung des Führerscheins –
*) 1. Wird dem Verurteilten zunächst eine Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB zur Last gelegt und erfolgt sodann seine Entlastung durch ein Sachverständigengutachten dergestalt, dass er nur noch wegen einer Ordnungswidrigkeit wegen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr verurteilt worden ist, so können dem Verurteilten die Kosten des Gutachtens nicht auferlegt werden.
2. Eine Entschädigung für die polizeiliche Sicherstellung seines Führerscheins nach § 5 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 StrEG scheidet aus, wenn sich der Verurteilte durch einen Nachtrunk zurechnen lassen muss, einen erheblichen Tatverdacht der Trunkenheitsfahrt durch Alkoholgenuss vor und nach der Fahrt selbst geschaffen und damit die gegen ihn gerichtete strafprozessuale Maßnahme grob fahrlässig verursacht zu haben.
Landgericht Hildesheim, Beschluss vom 15. September 2009 363
63. – Verwertbarkeit einer Blutprobe trotz Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren –
1. Ein strafprozessuales Verwertungsverbot begründet nicht zwangsläufig auch ein Verwertungsverbot im Verwaltungsverfahren.
2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf in einem Fahrerlaubnisentziehungsverfahren auch das Ergebnis der Untersuchung einer Blutprobe berücksichtigen, die unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO entnommen wurde.
Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 21. Juni 2010 364

64. – Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis ist gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV i. d. F. vom 09.08.2004 bzw. § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV i. d. F. vom 07.01.2009 nicht zum Führen entsprechender Kraftfahrzeuge im Inland berechtigt, wenn auf der Grundlage sich durch Ermittlungen der zuständigen deutschen Behörden und Gerichte ergebender vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen feststeht, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt des Erwerbs der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte.

2. Ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der 2. bzw. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der 3. Führerscheinrichtlinie steht auf der Grundlage vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen fest, wenn bei Heranziehung allein der Informationen, die vom Ausstellermitgliedstaat stammen, das Fehlen eines Wohnsitzes so sehr wahrscheinlich ist, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch zweifelt.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 18. Juni 2010 366

65. – MPU-Anordnung nach § 13 S. 1 Nr. 2 b FeV unter Berücksichtigung im Ausland begangener Zuwiderhandlungen –

*) 1. Für die Anordnung eines medizinischpsychologischen Gutachtens aufgrund wiederholt begangener Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV genügen grundsätzlich auch im Ausland begangene Zuwiderhandlungen, wenn diese in gleichem Maße hinreichend nachgewiesen sind, wie dies bei entsprechenden Zuwiderhandlungen im Inland gefordert werden müsste.

2. Ein Fahrerlaubnisinhaber muss den Entzug der Fahrerlaubnis dann hinnehmen, wenn hinreichend Anlass zu der Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert. Dieses Risiko muss deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 09. Juni 2010 368

66. – Regelmäßiger Cannabiskonsum i. S. d. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV –

1. Die gewohnheitsmäßige Einnahme von Cannabis kann nur dann als regelmäßig im Sinne von Nr. 9.2.1 Anlage 4 zur FeV angesehen werden, wenn sie nicht deutlich seltener als täglich erfolgt.

2. Nr. 9.2 Anlage 4 zur FeV regelt die Auswirkungen der Einnahme von Cannabis auf die Kraftfahreignung abschließend; Nr. 9.4. Anlage 4 zur FeV ist daneben nicht anwendbar.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 01. Juni 2010 371

67. – Annahme mangelnden Trennungsvermögens i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, Nachweis der Drogenabstinenz –

*) 1. Ein festgestellter THC-Wert von 33,0 ng/ml übersteigt den zu § 24a Abs. 2 StVG durch die Grenzwertkommission festgesetzten Wert von 1 ng/g bzw. ml bei weitem und rechtfertigt daher die Annahme eines mangelnden Trennungsvermögens i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV im Sinne eines zeitnahen Konsums mit entsprechender Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit.

2. Für den Nachweis, dass der Betreffende nunmehr den Konsum von Cannabis und Fahren trennen kann bzw. drogenfrei lebt, schreibt die Fahrerlaubnis-Verordnung zwingend eine medizinisch-psychologische Untersuchung vor (§ 14 Abs. 2 FeV); ein Zertifikat des TÜV Nord über den Nachweis der Drogenabstinenz genügt insoweit nicht.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Beschluss vom 07. Mai 2010 372

68. – Tilgung von Eintragungen im Verkehrszentralregister –

*) Sind mehrere Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 StVG über eine Person in das Verkehrszentralregister eingetragen, ist die Tilgung einer Eintragung nach § 29 Abs. 6 StVG zwar grundsätzlich erst zulässig, wenn für alle betreffenden Eintragungen die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen. Allerdings hemmen die im Verkehrszentralregister eingetragenen Ordnungswidrigkeiten lediglich die Tilgung von Entscheidungen wegen anderer Ordnungswidrigkeiten, hingegen jedoch nicht die Tilgungsfrist einer eingetragenen Straftat.

Verwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 08. Juni 2010 372

69. – Anordnung einer ärztlichen Untersuchung gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV –

*) Der Besitz einer Ecstasy-Tablette hat nicht zwingend die Anordnung einer ärztlichen Begutachtung zur Überprüfung der Fahreignung zur Folge, da der Gesetzgeber mit § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV gezeigt hat, dass er in diesem Fall die Anordnung einer ärztlich Untersuchung in das Ermessen der Behörde stellt. Werden jedoch neben der Ecstasy-Tablette im Rahmen einer Hausuntersuchung auch Konsumutensilien für Betäubungsmittel sichergestellt, so begründen diese Umstände in ihrer Gesamtschau die Annahme, dass der Betroffene selbst auch diese Betäubungsmittel konsumiert und führen daher zwingend zu der Anordnung einer ärztlichen Begutachtung.

Verwaltungsgericht Augsburg, Urteil vom 19. Juli 2010 374

70. – MPU-Anordnung bei Methadonsubstitution –

1. Bei langjähriger und hochdosierter Methadonsubstitution ist eine medizinisch-psychologische Begutachtung des Fahrerlaubnisinhabers auch dann erforderlich, wenn dessen behandelnder Arzt einen entsprechenden Therapieerfolg bestätigt und negative Auswirkungen der Substitution auf die Fahreignung verneint.

*) 2. Bei Methadon handelt es sich um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (vgl. Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG), weshalb dessen Einnahme die Kraftfahreignung gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 grundsätzlich ausschließt; auf die Frage, ob der Betroffene unter dem Einfluss dieses Betäubungsmittels ggf. ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, kommt es dabei nicht an.

Verwaltungsgericht Osnabrück, Beschluss vom 17. Juni 2010 375

71. – Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO, Notwendigkeit eines richterlichen Notdienstes zur Nachtzeit –

Unabhängig von der Anzahl der nächtlich auftretenden Fälle gebietet es der Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO nicht, einen richterlichen Notdienst auch zur Nachtzeit einzurichten.

Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 23. September 2010 419

72. – Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO, informatorische Vernehmung bei Verdacht einer Drogenfahrt –

1. Kein Verwertungsverbot hinsichtlich einer Blutprobe, die im Bezirk des Pfälzischen Oberlandesgerichts Zweibrücken im November 2008 an einem Werktag um 15.40 Uhr auf polizeiliche Anordnung entnommen worden ist, obwohl Gefahr im Verzug nicht vorgelegen hat.

2. Einzelfall einer noch ohne Beschuldigtenbelehrung zulässigen polizeilichen Befragung bei Verdacht einer Drogenfahrt.

Oberlandesgericht Zweibrücken, Beschluss vom 16. August 2010 420

73. – Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO, Formalerfordernisse an entsprechende Verfahrensrüge –

1. Wird mit der Revision gerügt, das Ergebnis der Untersuchung einer ohne richterliche Anordnung entnommenen Blutprobe hätte nicht verwertet werden dürfen, so muss nicht nur dar-

gelegt werden, wann der Verwertung des Sachverständigengutachtens widersprochen wurde, sondern auch, dass dies spätestens nach der ersten Einführung des Gutachtens im Rahmen einer (evtl. auch später ausgesetzten) Hauptverhandlung geschehen ist.

2. Die fehlende Erreichbarkeit eines Richters für die Anordnung der Blutentnahme auch am Wochenende stellt einen justiziellen Organisationsmangel dar, der zu einem Beweisverwertungsverbot führen könnte.

Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 11. August 2010 425

74. – Vorsätzliche Trunkenheitsfahrt, Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO, AAK als Indiz für relative Fahruntüchtigkeit –

*) 1. Eine vorsätzliche Tatbegehung im Sinne des § 316 Abs. 1 StGB ist nur dann gegeben, wenn der Täter seine Fahrsicherheit kennt oder mit ihr zumindest rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

2. Eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit geschlossen werden. Vielmehr müssen noch weitere Umstände hinzukommen, die den Schluss rechtfertigen, der Täter habe seine Fahruntüchtigkeit gekannt und dennoch am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen.

3. Haben die Ermittlungsbehörden aufgrund einer Dienstanweisung bei der Anordnung einer Blutprobe zur Feststellung der Alkoholkonzentration wegen der Geschwindigkeit des Alkoholabbaus im Blut regelmäßig von Gefahr im Verzug auszugehen, erweist sich dies als bewusste Umgehung des Richtervorbehalts gemäß § 81a Abs. 2 StPO.

4. Für die Feststellung einer relativen Fahruntüchtigkeit kann der Atemalkoholwert ein gewichtiges Indiz darstellen, das in der Gesamtschau mit anderen Anzeichen einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit der Beweiswürdigung durch den Tatrichter zugänglich ist.

Oberlandesgericht Brandenburg, Beschluss vom 13. Juli 2010 426

75. – Vorsätzliche Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB –

*) Die vorsätzliche Deliktsbegehung bei einer Trunkenheitsfahrt kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit geschlossen werden. Hierfür bedarf es vielmehr der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, der Trinkgewohnheiten – namentlich in zeitlichem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt – sowie des Täterverhaltens während und nach der Trunkenheitsfahrt.

Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 30. Juni 2010 428

76. – Annahme relativer Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB –

*) 1. Die tatrichterliche Würdigung der Umstände, aus denen eine relative Fahruntüchtigkeit gefolgert wird, ist zwar der Nachprüfung durch das Revisionsgericht weitestgehend entzogen. Rechtsfehlerhaft ist es jedoch, wenn diese Beweiswürdigung augenfällige Lücken enthält und gewichtige Umstände, deren Erörterung sich geradezu aufdrängen musste, völlig außer Betracht lässt.

2. Beachtlich im Sinne des Nachweises relativer Fahruntüchtigkeit ist ein Fahrfehler nur dann, wenn das Gericht die Überzeugung gewinnt, der Fahrfehler wäre dem Angeklagten ohne alkoholische Beeinträchtigung nicht unterlaufen.

Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 03. August 2010 429

77. – Vorsorgliche Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis gemäß § 69b StGB, Anerkennung EU-Fahrerlaubnis im Inland –

1. Die vorsorgliche Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis, die der Angeklagte nur möglicherweise besitzt, ist nicht zulässig.

*) 2. Nach der europarechtskonformen Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV n. F. berechtigt eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis in aller Regel nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn der Berechtigte ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitglied-

	Seite
staat herrührender unbestreitbarer Informationen seinen ordentlichen Wohnsitz zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung in der Bundesrepublik Deutschland hatte. Oberlandesgericht Stuttgart, Beschluss vom 23. September 2010.....	431
78. – Annahme von Schuldfähigkeit bei Tatzeit-BAK von $\geq 3,0$ Promille –	
Bei einer Tatzeitblutalkoholkonzentration von 3,0 Promille und mehr muss der Tatrichter die Schuldfähigkeit unter Berücksichtigung aller wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände des Erscheinungsbildes und des Verhaltens des Täters vor, während und nach der Tat prüfen. Die Annahme der Schuldfähigkeit ist näher zu begründen und hat sich in der Regel auf sachverständige Feststellungen zu stützen. Oberlandesgericht Naumburg, Beschluss vom 06. Juli 2010.....	432
79. – Drogenbedingte relative Fahruntüchtigkeit i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB –	
*) Anders als beim Alkoholkonsum eines Kraftfahrers ist eine Fahruntüchtigkeit i. S. d. §§ 316 StGB und 315c Abs. 1 Nr. 1 a) StGB nach Genuss von Drogen allein aufgrund eines positiven Wirkstoffspiegels im Blut nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (noch) nicht zu begründen. Der Nachweis kann grundsätzlich nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betroffenen im Einzelfall geführt werden. Dazu bedarf es außer des positiven Blutwirkstoffbefundes regelmäßig weiterer aussagekräftiger Beweiszeichen. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 29. Juni 2010	433
80. – Wegfall des Eignungsmangel i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB –	
Erwirbt ein wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis Angeklagter nach der Tat eine neue Fahrerlaubnis, so kann bei nachfolgender mehr als 3-monatiger unbeanstandeter Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr der sich eigentlich aus der Tat ergebende Eignungsmangel weggefallen sein. Es kann dann aber geboten sein, ein Fahrverbot nach § 44 StGB festzusetzen. Amtsgericht Lüdinghausen, Urteil vom 14. September 2010	435
81. – Verwertbarkeit einer AAK-Messung –	
*) Das Ergebnis einer Atemalkoholmessung ist im Falle einer fehlenden Belehrung über die Freiwilligkeit der Teilnahme nicht verwertbar. Amtsgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 18. Januar 2010.....	435
82. – MPU-Anordnung gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV ggü. Ersttäter (Radfahrer) ohne Fahrerlaubnis –	
1. Hat ein Radfahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 1,6 Promille oder mehr am Straßenverkehr teilgenommen, so bestehen berechtigte Zweifel an seiner Eignung zum Führen eines nicht erlaubnispflichtigen Fahrzeugs, die eine Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens gem. §§ 3 Abs. 2, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV rechtfertigen. Dies gilt auch bei einem sog. Ersttäter, der nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge ist (a. A. OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 25.09.2009 – 10 B 10930/09 -, DAR 2010, 35 = NZV 2010, 54 = NJW 2010, 457 = BA 2009, 437). *) 2. Fehlende finanzielle Mittel stellen in aller Regel keinen ausreichenden Grund dar, um die Vorlage eines zu Recht verlangten Fahreignungsgutachtens zu unterlassen, ohne dass dem Betroffenen einer solchen Anordnung die Rechtsfolge des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV entgegengehalten werden kann. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 06. Oktober 2010	436

83. – MPU-Anordnung wegen wiederholten Führen eines Kfz unter Alkoholeinfluss im Falle einer bereits getilgten Tat –	
1. Ist eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt, hat sich der Betroffene insoweit im Sinne der Verkehrssicherheit bewährt.	
2. Geht daher ein zur Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik beigebrachtes medizinisch-psychologisches Gutachten von einem wiederholten Führen eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss aus, obwohl eine der beiden mit einem Bußgeld geahndeten Taten getilgt ist, beruht das Gutachten auf einer fehlerhaften Tatsachengrundlage.	
Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 23. Juni 2010	440
84. – Wegfall der Fahreignung aufgrund einmaligen Amphetamin-Konsums –	
*) Bereits der einmalige Konsum von Amphetamin schließt im Regelfall die Fahreignung aus.	
Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 26. Juli 2010	441
85. – MPU-Anordnung wegen Verdachts des Alkoholmissbrauchs nach § 13 Nr. 2 e FeV –	
*) 1. Für eine Gutachtenanforderung nach § 13 Nr. 2 Buchst. e FeV muss ein früherer Alkoholmissbrauch nachgewiesen sein und Tatsachen müssen die Annahme seiner Fortdauer begründen.	
2. Die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründenden Tatsachen, etwa eine konkrete Alkoholauffälligkeit, müssen nicht im direkten Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr stehen. Für die Gutachtenanforderung genügt es, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene zwischen einem schädlichen Alkoholkonsum und einer Teilnahme am Straßenverkehr nicht hinreichend sicher trennen kann, d. h. wenn aufgrund der Gesamtumstände Zweifel an seinem Trennungsvermögen bestehen.	
Verwaltungsgericht Bremen, Beschluss vom 04. August 2010	442

Sachregister

Seite

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

Abtrennbarkeit endogen/exogen 1
Adaptive Signalanalyse Sup II-26
Alkohol 10, Sup II-19, Sup II-20
Alkoholauffällige Kraftfahrer 318, 328, 383
Alkohol-Biomarker 318
Alkohol Interlock 318, 328, 334, 340
Alkoholsanktionen Sup II-40
Alkoholwirkung Sup II-29
Alter Sup II-19
ältere Kraftfahrer Sup II-21
Alertness-Management Sup II-31
Alzheimer-Demenz Sup II-17
Anzeichen und Warnsignale Sup II-33
Äthanol 275
atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperr 318, 328
Auflage zur Fahrerlaubnis 334
Aufmerksamkeit 10

B

Baden im Alkohol 275
bedingte Fahreignung 334
bedingte Fahrerlaubnis 340
Begutachtung 161
Begutachtungs-Leitlinien Sup II-9
beschränkte Entziehung der Fahrerlaubnis 340
Beurteilungskriterien Sup II-9, 394
Bewährungsweisung 340
Bewusstseinsbildung Sup II-33
Blutalkohol 377
Blut- und Urinkonzentrationen 269
Buprenorphin Sup II-21

C

Cannabinoide 1
Champagnerbad 275
coffee shop 269
Compensatory Tracking Task Sup II-26
Computational Intelligence Sup II-25
Computergestützte Intelligenz Sup II-26

D

dermale Alkoholresorption 275
Dosis-Konzentrations-Beziehung Sup II-21
Drogen Sup II-21

E

Einflussfaktoren Sup II-21
Evaluation 61, Sup II-20, 383
Exploration 161

F

Fahreignung 161
Fahreignungsdiagnostik Sup II-9
Fahren unter Alkoholeinfluss Sup II-20
Fahrerassistenz Sup II-25
Fahrerassistenzsysteme Sup II-18
Fahrermüdigkeit Sup II-28
Fahrerzustand Sup II-28
Fahrleistung Sup II-18
Fahr Simulator Sup II-25, Sup II-28
Fahrverhalten Sup II-17, Sup II-25
Fahrtüchtigkeit Sup II-21
Fahrzeugtechnik Sup II-18
Flugzeugführer Sup II-39
Fremdbeobachtung Sup II-25
Frontotemporale Demenz Sup II-17

G

Gegenmaßnahmen Sup II-33
Gesundheitsmanagement Sup II-32

H

Haaranalyse 1, Sup II-21
Haftung Sup II-32
Handlungsausführung Sup II-18

I

Interventionsmaßnahmen 61

K

Kolonnenverkehr Sup II-41
Kraftfahreignung 383
Kurse 383

L

Legalbewährung 61, 383
Lenkbewegung Sup II-25
LKW-Fahrer Sup II-31

M

Medikamente Sup II-21
Medizinisch-Psychologische Untersuchung 161,
334
Methadon Sup II-21
Methodik Sup II-23

Monotonie Sup II-41

MPU 61, 383

Müdigkeit am Steuer Sup II-33

Müdigkeitserkennung Sup II-25

Mustererkennung Sup II-15

N

Nachweis von Metaboliten 1

Neglect Sup II-19

0,8 Promille Sup II-40

O

Online-Schlaftraining Sup II-32

Okulomotorik Sup II-41

P

passive Cannabisexposition 269

periphere Wahrnehmung Sup II-19

Phonetisch-akustische Merkmale Sup II-15

Prävention Sup II-31

Prävention bei Alkoholfahrten 340

Primärprävention Sup II-32

Promillegrenze 161

Pupillenoscillationen Sup II-29

Pupillografie Sup II-31

Q

Qualitätskriterien 61

Qualitätsmanagement 61, 161

R

Rehabilitation 161, 318, Sup II-20

Rückfall 318

Rückfallquote 61, 383

S

Schlafhygiene Sup II-41

Schläfrigkeit Sup II-26, Sup II-31

Schläfrigkeitsdetektion Sup II-25

Schläfrigkeitsmessung Sup II-15

Sekundärprävention 328

Sekundenschlaf Sup II-32, Sup II-33, Sup II-39

Signalerkennungstheorie Sup II-23

Signalverarbeitung Sup II-15, Sup II-25

Spurhaltemaße Sup II-25

Support Vector Machine Sup II-15

Support-Vektor-Maschinen Sup II-26

T

Taktile Wahrnehmung 377

Test Sup II-23

Testssystem 10

THC 269

THC-Metabolite 269

Trunkenheitsfahrer 318, 328

Tunnelblick 10

U

Unfälle Sup II-17, Sup II-21

Unfallflucht 377

V

Vergleichende Studie Sup II-17

Verhaltensänderung Sup II-40

Verkehrsauffassungstest Sup II-19

Verkehrspsychologische Maßnahmen Sup II-40

Verkehrssicherheit Sup II-20, Sup II-23, Sup II-40

Verkehrstherapie 61

Vigilanz Sup II-23

Z

Zentrales Sehfeld Sup II-41

Aus dem Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin des Universitätsklinikums Heidelberg
(GESCHÄFTSF. DIREKTOR: PROF. DR. MED. R. MATTERN)

GISELA SKOPP, RAINER MATTERN

Zum Stellenwert des Nachweises von Cannabinoiden im Haar

Importance of the detection of cannabinoids in hair

Einleitung

Haare lagern Fremdstoffe – darunter auch psychoaktive Substanzen – ein und konservieren sie über längere Zeiträume. Diese Information, die der Nachweis von Drogenrückständen in Haaren zur Erkennung und groben zeitlichen Einschätzung einer länger zurückliegenden oder länger andauernden Aufnahme bietet, hat als Sachbeweis bei Gerichten, Ausländerbehörden und Fahreignungsbegutachtungsstellen inzwischen einen hohen Stellenwert erlangt [17]. Im Strafverfahren kann es für den Angeklagten unter Gesichtspunkten der Schuldfähigkeit wichtig sein, den Nachweis eines zurückliegenden Rauschmittelkonsums zu führen; im Gegenteil dazu wollen Betroffene nachweisen, dass der Verdacht eines gelegentlichen oder gar regelmäßigen Konsums nicht zu erhärten ist, wenn es um die Erteilung der Fahrerlaubnis oder die Beantragung einer Einreisegenehmigung geht.

Die anfänglich überschießenden Erwartungen an die Aussagemöglichkeiten einer Untersuchung von Haaren auf einen Konsum illegaler Drogen sind heute einer konstruktiven Diskussion gewichen, wobei nicht zuletzt methodische Fortschritte die Nachweismöglichkeiten verbessert und das Spektrum nachweisbarer Substanzen erheblich erweitert haben [14, 17]. Dennoch gibt es immer wieder kontroverse Meinungen, die die Haaranalyse in Frage stellen, und die vor allem auf einer undifferenzierten Interpretation der quantitativen Messergebnisse und einer Fehleinschätzung der tatsächlichen Aussagekraft von Analysen am Untersuchungsmaterial Haar beruhen.

Im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung ergeben sich häufig folgende wesentliche Fragestellungen:

- Kann bei einem negativen Ergebnis von einer Abstinenzphase ausgegangen werden?
- Kann bei einem positiven Ergebnis eine Kontamination – insbesondere bei Drogen, die vorzugsweise geraucht werden – ausgeschlossen werden?

Diese Fragen sollen für Cannabis anhand von Literaturdaten und Ergebnissen eigener Untersuchungen erörtert werden. Gründe hierfür sind die hohe Prävalenz des Cannabiskonsums, die im Vergleich zu anderen Drogen wie Cocain oder Amphetaminen äußerst geringen Konzentrationen an Cannabinoiden im Haar und die teilweise zu unkritischen Erwartungen, was die Eindeutigkeit mancher Ergebnisse angeht.

Nachweis von Cannabinoiden und Befunde im Haar

Hauptsubstanzen im Haar sind derzeit Tetrahydrocannabinol (THC), Cannabidiol (CBD) und Cannabinol (CBN), ein Artefakt bzw. Oxidationsprodukt des THC. Je nach Rasse bzw. Chemotyp enthalten Hanfpflanzen unterschiedliche Mengen an THC und CBD [3]. Tatsächlich liegen in der Pflanze überwiegend die nicht psychotrop wirksamen Vorläufersubstanzen Tetrahydrocannabinolsäure A (THCA A) und CBD-Säure vor, die bei Lagerung, im Alkalischen oder beim Erhitzen zu THC bzw. CBD decarboxylieren. THCA A

wird beim Rauchen nur unvollständig in THC überführt [4] und konnte bereits in Serum- und Urinproben von Cannabiskonsumenten nachgewiesen werden [8], über einen Nachweis in Haaren wurde jüngst berichtet [1]. Der erfolgreiche Nachweis der THCA gelang nach Extraktion in Methanol, nicht jedoch bei der üblichen Aufarbeitung nach alkalischer Hydrolyse [15], bedingt durch die thermische Instabilität der Säure, insbesondere in alkalischem Medium. Neben THC gehen auch CBN und CBD in den Rauch über [35].

Der Nachweis eines Cannabiskonsums in Haaren ist wegen der äußerst geringen Konzentrationen bereits aus analytischer Sicht schwierig. Die Konzentration an THC übersteigt nur in Einzelfällen 5 ng/mg Haar und beträgt überwiegend deutlich weniger 1 ng/mg Haar [10, 14]. Im Vergleich dazu liegen in Haaren von Cocainkonsumenten etwa 100- bis 1000-fach höhere Konzentrationen an Cocain vor [25]. Der im Blut bei Anwesenheit von THC häufiger nachweisbare Metabolit 11-Hydroxy-THC konnte bisher im Haar bei einer Nachweisgrenze von 250 pg/mg Haar nicht identifiziert werden [36]. THC-Carbonsäure, die in Blut- und Urinproben regelmäßig und oft in hohen Konzentrationen bestimmt werden kann, liegt im Haar lediglich im pg- bis fg-Bereich vor [5, 14, 24, 31]. Die Konzentrationen an CBD und CBN im Haar sind teilweise höher als die Konzentrationen an THC [2, 13].

Wesentliche Gründe für die geringen Konzentrationen an Cannabinoiden im Haar sind u. a. ihre neutralen bis sauren Eigenschaften und ihre praktisch fehlende Affinität zu den Melaninen, den Haarpigmenten. Im Tierversuch an Long-Evans-Ratten ergaben sich in unterschiedlich pigmentierten Fellarealen keine Konzentrationsunterschiede an THC und THC-Carbonsäure [31].

Während bei Blutproben eine Menge von ca. 1 g in die Analyse eingesetzt werden kann, sind es bei der Haaranalyse nur 10–50 mg, entsprechend etwa 1/20–1/100 des Probenmaterials im Vergleich zu Blut. Daher stellt der sichere Nachweis von Cannabinoiden im Haar spezielle Anforderungen an die technische Ausstattung eines Labors. Für die Bestimmung von THC-Carbonsäure sind Analysensysteme wie GC/MS/MS oder GC/MS mit negativer chemischer Ionisation erforderlich – Techniken, die speziell ausgestatteten Labors für Einzelfälle vorbehalten sind. In der Regel wird im Haar THC bestimmt; die in den Beurteilungskriterien zur Fahreignung angegebene Bestimmungsgrenze von 0,02 ng THC/mg Haar wird von den neueren GC/MS Systemen auch erreicht [26]. Nach den Untersuchungen von Pragst und Sachs [21] ist eine Bestimmungsgrenze von 0,02 oder gar 0,01 ng THC/mg Haar erforderlich, um nicht nur einen regelmäßigen, sondern auch einen gelegentlichen Konsum der Cannabisdroge erfassen zu können. Neben THC werden in einigen Labors auch CBN und CBD mitbestimmt, mit dem THC vergleichbaren Bestimmungsgrenzen.

Immunoassays für den Nachweis von Cannabinoiden sind in der Regel auf THC-Carbonsäure standardisiert und als hinweisgebendes Verfahren für Haare daher nicht einsetzbar; geeignete immunologische Testverfahren müssen eine hohe Kreuzreaktivität und die notwendige Sensitivität gegenüber THC, CBD und CBN aufweisen, weiterhin darf die Haarmatrix das Testergebnis nicht beeinflussen [15].

Die Komplexität des Untersuchungsmaterials Haar im Vergleich zu Urin oder Blut und die hieraus resultierenden hohen Anforderungen an Probenaufarbeitung und Analysenmethode erfordern eine umfassende Validierung aller Teilschritte des gesamten Verfahrens, entsprechend Anhang C zur Richtlinie der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen [16].

Untersuchungen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollten ausschließlich von für die Haaranalyse akkreditierten Labors durchgeführt werden. Neben den hohen analytischen Anforderungen stellt die Beurteilung der Analyseergebnisse eine besondere Herausforderung dar und wird z. B. in den Übersichtsartikeln von Musshoff und Madea [15] bzw. Pragst und Balikova [20] eingehender erörtert.

Einige wenige Untersuchungen befassten sich mit der Konsumhäufigkeit und den Konzentrationen an THC oder weiteren Cannabinoiden im Haar. Die aus retrospektiven Befragungen von Drogenkonsumenten resultierenden Ergebnisse sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

THC (ng/mg)	THC-COOH (pg/mg)	Rückschlüsse (Ref. 7,10) Angaben (Ref. 30)	Referenz
0,1 – 1,0 > 1,0	– –	wöchentlich bis täglich täglich bzw. stark	10
0,03 – 0,074 0,003 – > 0,1	0,1 – 1,5 0,1 – 7,3	1 – 5 Mal/Woche täglich	7
0,10 – 0,71	–	0,25 – 5 g Cannabis/Tag	30

Tab. 1: Cannabinoidkonzentrationen (ng THC/mg Haar, pg THC-COOH/mg Haar) und Rückschlüsse auf das bzw. Angaben zum Konsumverhalten, –: keine Messwerte.

Weiterhin konnte bei Dauerkonsumenten gezeigt werden, dass eine grobe Abschätzung der Konsummenge über die Summe der THC-, CBN- und CBD-Konzentrationen im Haar vorgenommen werden kann, sofern es sich um Natur belassene Haare handelt [30]. Eine erste kontrollierte Studie aus dem Jahr 2006 ergab, dass sich der Haaranalysenwert von Cannabiskonsumenten durch kontrolliertes Rauchen von 2 weiteren Joints nicht signifikant erhöhte, dass täglich rauchende Studienteilnehmer jedoch zuverlässig und signifikant häufiger als nicht täglich rauchende Personen detektiert werden konnten. In dieser Studie betrug die Detektionsrate (THC und/oder THC-Carbonsäure) bei täglichem Konsum 85 %, bei gelegentlichem Konsum nur noch 52 % [7]. Dies steht im Einklang mit der Beobachtung, dass sich ein Konsum von 1–2 Joints pro Monat derzeit (noch) nicht zuverlässig aufdecken lässt.

Natürliche Einflussfaktoren auf den Gehalt an Cannabinoiden im keratinisierten Haar

Haare, insbesondere Kopfhare, unterliegen zahlreichen, unvermeidbaren, Umwelt bedingten Einflüssen. Natürliche und Hygiene bedingte Einflüsse wie mechanische Beanspruchung durch Bürsten und Kämmen, Einwirkung natürlicher Strahlung, von Wärme und Wasser führen zu einer Haaralterung (Verwitterung) mit mikroskopisch sichtbaren und von der Kopfhaut in Richtung zur Haarspitze fortschreitenden Schäden der Cuticula, seltener der darunter liegenden Cortezellen [22]. Die Cuticulazellen stellen die wichtigste Barriere des Haares gegenüber physikalischen und chemischen Noxen dar. Wird diese geschädigt, so nimmt das Rückhaltevermögen des Haares für eingelagerte Substanzen ab, während Stoffe aus der Umwelt leichter aufgenommen werden können. Daher lässt sich an Haaren, auch wenn sie ausschließlich hygienischen Maßnahmen unterzogen wurden, bei weitgehend konstanter Konsumfrequenz eine Abnahme der Fremdstoffkonzentration entlang der Strähne in Richtung zur Spitze hin beobachten [17, 22].

Die wissenschaftliche Literatur enthält für Cannabis nur wenige Publikationen zu dieser Thematik. Es gibt lediglich eine Studie, bei der nach 3-maligem Waschen der Haare mit

einer wässrigen Pufferlösung keine Abnahme an THC registriert werden konnte [36]. Beim Testen eines im Internet angebotenen Spezialhaarwaschmittels zum Herauswaschen sog. „Verunreinigungen“ nahm der THC-Gehalt authentischer Proben nach einmaliger Anwendung um durchschnittlich 36 % ab; THC konnte allerdings in allen behandelten Proben noch nachgewiesen werden [23].

Haare erfahren bei einer Einwirkung von UV-Strahlung merkbare Veränderungen im Aussehen und in den Fasereigenschaften. Die Haare werden zur Spitze hin kontinuierlich heller und fühlen sich spröde an. Unter intensiver Bestrahlung kommt es zu Modifikationen an Haarpigmenten, zu einer Spaltung von Disulfidbrücken und einer Oxidation von Proteinen mit der Folge eines geringeren Vernetzungsgrades der Haarfaser. Die Oxidation von Lipiden geht mit einer partiellen Zerstörung des Zellmembrankomplexes einher, der als Verbundstruktur das gesamte Haar durchzieht.

Die Auswirkungen einer Exposition bei natürlichen Witterungsbedingungen im Sommer wurden experimentell untersucht. Nach 8–10 wöchiger Exposition authentischer Haarproben war THC nur noch in 3 von ehemals 12 positiven Proben nachweisbar [12, 27, 29]. Die Untersuchung ergab gleichzeitig, dass CBD und CBN bei Einwirkung von Sonnenlicht stabiler als THC sind. CBD ließ sich in 8 von ehemals 10, und CBN in 4 von 4 positiven Proben nach Belichtung detektieren. Neben dem geringeren Rückhaltevermögen verwitterter Haare ist auch ein photooxidativer Abbau aller 3 Verbindungen zu vermuten [12, 27].

Es wird daher empfohlen, keine Deckhaare für die Analyse zu asservieren, ggf. die Haarprobe lichtmikroskopisch auf Schäden zu prüfen und das Freizeitverhalten oder längere Aufenthalte im Freien zu erfragen. Der zusätzliche Nachweis von CBD und CBN ist zumindest als Plausibilitätskontrolle anzusehen.

Auswirkungen kosmetischer Behandlungsmaßnahmen auf den Cannabinoidgehalt im Haar

Bleich-, Färbe- und Dauerwellbehandlungen des Haares führen zu tiefgreifenden, morphologischen Veränderungen des Haarschafts [28]. Bei intensiver und/oder häufiger Anwendung werden die Cuticula, teilweise bis zum Verlust von Zellen, und auch der darunter liegende Cortex geschädigt. Der Vernetzungsgrad der Faser und ihr Rückhaltevermögen für eingelagerte Drogenmoleküle nehmen ab [18, 22].

Während es für andere Drogen einige kontrollierte Untersuchungen zu dieser Problematik gibt, ist die Datenlage für Cannabinoide äußerst mager. Bisher liegt lediglich eine Untersuchung an gestrahntem Haar vor, in dem erwartungsgemäß niedrigere Konzentrationen an THC in den gefärbten und gebleichten Anteilen nachweisbar waren [9].

Während sich Färbungen gut anhand von Haarquerschnitten durch Einfärbung der Cuticulazellen, zusätzlich auch des Cortex, beurteilen lassen, können Dauerwellbehandlungen bisher nicht sicher erkannt werden. Schäden an der Haarprobe sollten verifiziert und für die Nachvollziehbarkeit des Analysenbefundes auch dokumentiert werden.

Zur möglichen Abgrenzung einer Kontamination

Bei Drogen wie Cannabis, die vorzugsweise geraucht werden, ist die Möglichkeit einer externen Kontamination der Haare evident. Von einer passiven Exposition können Nichtraucher betroffen sein, am stärksten betroffen ist jedoch der Raucher selbst, da er, vergleichbar beim Rauchen einer Zigarette, dem Joint am nächsten ist [17]. Etwa 6–53 % des beim Rauchen freigesetzten THC gelangen in den Nebenstrom eines Joints und damit

direkt in die Umwelt [6]. Externe Antragungen aus der Umwelt können bei der abschnittweisen Untersuchung einer Haarprobe die zeitliche Zuordnung eines Konsums erschweren. Neuere Untersuchungen ergaben ein wahrscheinliches Wachstumsfenster von $1,1 \pm 0,2$ cm/Monat für Kopfhare [17], Angaben zum Wachstum von Körperhaaren finden sich bei Pragst und Sachs [21] bzw. Pötsch und Skopp [17].

Hinsichtlich der Waschbarkeit einer Antragung aus Marihuanarauch konnte unsere Arbeitsgruppe zeigen, dass zuvor drogenfreies, durch Beräucherung stark kontaminiertes Haar durch 3-maliges, 15-minütiges Waschen mit Methanol vollständig dekontaminiert werden konnte [33]. Allerdings führte dieses Waschprotokoll nur bei Natur belassenem, nicht geschädigtem Haar zu einer vollständigen Dekontamination.

Um eine Antragung von THC aus dem Rauch bei der späteren Analyse weitgehend ausschließen zu können, sind daher eine kompetente Einschätzung der Haarmorphologie (Schäden durch Bleichen, Färben, Dauerwelle, Verwitterung, etc.), ein validiertes Waschprotokoll und die Untersuchung der Waschlösungen wichtige Voraussetzungen. Tsanaclis und Wicks [34] untersuchten z. B. neben dem Haar auch die Waschlösung und schlugen vor, bei einem Konzentrationsverhältnis in der Waschlösung zu den Haaren von mehr als 0,5 eher von einer Kontamination als von einem Drogenmissbrauch auszugehen. Als Waschflüssigkeit für die Experimente wurde Methanol verwendet, das bei einer Vorschädigung des Haares nicht immer zu einem befriedigenden Ergebnis führte [33].

Während eine sichere Abtrennbarkeit exogener von endogenen anorganischen Stoffen nach den Untersuchungen von Kijewski [11] nicht möglich ist, scheint die Anwendung geprüfter Waschprotokolle und die Bestimmung von Metaboliten für organische Stoffe bessere Möglichkeiten der Trennbarkeit zu eröffnen.

Nachweis von THC-Carbonsäure – eine sichere Differenzierung zwischen Kontamination und aktivem Konsum?

THC-Carbonsäure konnte bisher im Gegensatz zu THC, CBN und CBD nicht im Rauch von Cannabisprodukten nachgewiesen werden. Da der Metabolit durch körpereigene Enzyme gebildet wird, kann sein Nachweis als Hinweis für einen aktiven Konsum angesehen werden.

Wie bereits oben erwähnt, sind die Konzentrationen an THC-Carbonsäure < 10 pg/mg, d. h. sie sind im Vergleich zu THC um den Faktor 100–1000 geringer. Es ist daher nicht erstaunlich, dass die vor dem Jahr 2000 publizierten Werte für THC-Carbonsäure im Haar in Frage gestellt wurden. Erst im Jahr 2000 konnte nach aufwändiger HPLC-Aufreinigung der Extrakte und Messung mittels eines Massenspektrometers mit negativer chemischer Ionisation eine Nachweisgrenze von 0,3 pg THC-Carbonsäure/mg Haar erreicht werden [24]. Eine alternative Detektionsmethode ist die Tandemmassenspektrometrie (GC/MS/MS), mit der jüngst eine Absenkung der Nachweisgrenzen auf 0,1 pg THC-Carbonsäure/mg Haar möglich war [7]. In dieser Untersuchung wurden insgesamt 53 Proben von 38 Cannabiskonsumern untersucht. In 2 Proben konnten ausschließlich THC, in 14 Proben nur THC-Carbonsäure, und in 18 Proben beide Substanzen bestimmt werden. 19 der Proben enthielten trotz Cannabiskonsums weder THC noch THC-Carbonsäure. Ein negativer Befund für THC-Carbonsäure ist nach dieser Untersuchung kein eindeutiger Abstinenznachweis.

Die Richtlinie der Substance Abuse and Mental Health Services Administration sieht für den Nachweis der THC-Carbonsäure im Haar eine Entscheidungsgrenze von 0,05 pg/mg

vor. Auch in der international renommierten und hinsichtlich der Analysengeräte optimal ausgestatteten Arbeitsgruppe um Huestis [7] wurde diese Nachweisgrenze nicht erreicht. Es scheint, dass ein weiterer Fortschritt erst durch eine entscheidende Weiterentwicklung der heute verfügbaren Massenspektrometer gemeistert werden kann, wobei kein Zweifel besteht, dass die Grenzen des derzeit technisch Machbaren in wenigen Jahren überschritten sein können.

Eine größere Hürde stellt die Tatsache dar, dass der Einbau von Fremdsubstanzen in das Haar bis heute nur unvollständig geklärt ist [19]. Der Haarfollikel ist ein geeignetes Objekt für Metabolisierungsstudien an epitheliale Gewebe, da er mit zahlreichen Enzymen, darunter auch den Enzymen, die die Metabolisierung von THC zu THC-Carbonsäure katalysieren, ausgestattet ist. Insofern ist auch eine Biotransformation von THC zu THC-Carbonsäure in der Haut und im Haarfollikel prinzipiell denkbar. Dies könnte positive THC-Carbonsäure Befunde bei nicht nachweisbarem THC im Haar, wie von der Arbeitsgruppe um Huestis berichtet, erklären [7]. Sowohl die Haut als auch der Haarfollikel sind Eintrittspforten für fremde Substanzen in den Organismus. Stinchcomb et al. [32] konnten durch Diffusionsversuche an humanen Hautpräparationen zeigen, dass THC, CBD und CBN die Haut von außen nach innen gut durchdringen. Solange durch entsprechende Versuche nicht gezeigt werden kann, dass THC-Carbonsäure ausschließlich über das Blut in das Haar gelangt, oder aber direkt aus THC – aus dem Blut und nicht aus einer externen Quelle – in der Haarwurzel entsteht, ist eine sichere Trennbarkeit exogener von endogenen Rückständen noch nicht bewiesen.

Kriterien für die Praxis

- Ein positiver THC-Befund im Haar belegt einen Cannabiskonsum nur, wenn
- ein validiertes Waschprogramm angewendet wurde, das geeignet ist, Cannabinoide aus der Umwelt vollständig vom Haar zu entfernen;
 - die Besonderheiten des Probenmaterials und die Fallumstände mit berücksichtigt wurden.

Die Aussage, ein positiver THC- oder THC-Carbonsäurebefund belege „mit Wahrscheinlichkeit“ einen Cannabis-Konsum, ist für den Einzelfall wissenschaftlich nicht vertretbar, insbesondere bei vorgeschädigtem Haar.

Ein negativer THC-Befund, ebenso ein negativer THC-Carbonsäurebefund, schließt nach dem derzeitigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse einen gelegentlichen Konsum von Cannabisprodukten im Einzelfall nicht aus. CBD und CBN sollten bei der Analyse mit berücksichtigt werden.

Die verschiedenen Bemühungen, Strategien zur Differenzierung einer exogenen Antrabung von einer endogenen Einlagerung zu entwickeln und der erst jüngst geführte Nachweis von THCA A im Haar zeigen deutlich, dass Forschungsbedarf besteht.

Analysenwerte müssen immer im Kontext der Fallumstände und unter Berücksichtigung des eingesetzten Materials durch in der Haaranalyse und Haarmorphologie erfahrene Personen interpretiert werden; sie dürfen auf keinen Fall isoliert betrachtet werden. Nur die Beachtung aller Besonderheiten kann verhindern, die für zahlreiche Fragestellungen relevante und hilfreiche Analyse von Haaren auf Betäubungsmittelrückstände in Frage zu stellen.

Zusammenfassung

Die Haaranalyse hat u. a. auch in der Fahreignungsbegutachtung einen hohen Stellenwert erlangt. Wesentliche Fragen betreffen die Sicherheit des Nachweises einer Abstinenz und den Ausschluss einer Kontamination. Diese Fragen werden für Cannabis erörtert.

Hauptsubstanzen im Haar sind THC, CBN und CBD. Die Konzentrationen an THC sind häufig < 1 ng/mg Haar und die Gehalte an THC-Carbonsäure liegen im pg- bis fg-Bereich. Während THCA A kürzlich im Haar nachgewiesen werden konnte, gelang dies für 11-Hydroxy-THC bisher nicht. Die im Vergleich zu Blut geringe Probenmenge und die niedrigen Konzentrationen von Cannabinoiden im Haar erschweren die Analyse; der Nachweis von THC-Carbonsäure ist speziell ausgestatteten Labors in Einzelfällen vorbehalten. Ein sporadischer Konsum der Cannabisdroge kann derzeit anhand der Haaranalyse nicht zuverlässig aufgedeckt werden.

Die Auswirkungen von UV-Licht auf den Rückgang der Gehalte an THC, CBD und CBN im Haar ist etwas eingehender untersucht worden. CBD und CBN sollten auf Grund ihrer höheren Stabilität gegenüber UV-Licht mit in die Analyse einbezogen werden. Haarkosmetische Behandlungen dürften zu einer Reduktion der Drogenrückstände im Haar führen; hier bedarf es weiterer Forschung.

Die sichere Abtrennbarkeit exogener von endogenen Drogenmolekülen ist für Drogen wie Cannabis, die vorzugsweise geraucht werden, eine wesentliche Voraussetzung für die Befundinterpretation. Starke Kontaminationen sind waschbar, sofern Natur belassenes und nicht in seiner Struktur geschädigtes Haar vorliegt. Dass eine Körperpassage – und damit ein aktiver Konsum – durch Nachweis der THC-Carbonsäure bewiesen werden könne, muss durch weitere Untersuchungen erst noch erhärtet werden.

Auf jeden Fall müssen Analysenwerte immer im Kontext der Fallumstände und unter Berücksichtigung des eingesetzten Materials durch erfahrene Personen interpretiert werden.

Schlüsselwörter

Cannabinoiden – Haaranalyse – Abtrennbarkeit endogen/exogen – Nachweis von Metaboliten

Summary

Testing hair for drugs of abuse has become an important issue, for example, in case of driving licence granting. Major questions facing objective evidence of abstinence and exclusion of external contamination are addressed with the example of Cannabis.

Major cannabinoids present in hair are THC, CBN and CBD. Mostly, the concentration level of THC in hair is lower than 1 ng/mg and THC carboxylic acid is in the pg to fg range. Recently, THCA A has been detected in hair, whereas 11-hydroxy-THC has not been identified yet. Analysis of cannabinoids in hair is challenging due to their low concentration in hair specimens and the generally low quantity of hair available for analysis. Accordingly, analysis of THC carboxylic acid is restricted to laboratories which are equipped to these particular needs. At present, an intermittent use of cannabis may go undetected.

THC in hair is more affected by solar radiation than CBD and CBN; hence, analysis should cover also CBD and CBN. The influence of dying, bleaching or permanent waving has not sufficiently been studied at present.

Contamination of hair by marijuana smoke may completely be removed by washing provided that hair has not been damaged by hair care habits or cosmetic treatment. If detection of THC carboxylic acid may provide irrevocable evidence of cannabis use needs still further investigation.

Anyway, results from hair analysis drug should never be interpreted in isolation; the condition of the sample under investigation as well as all information available should be considered by skilled personnel.

Keywords

cannabinoids – hair analysis – differentiation endogenous/exogenous – detection of metabolites

Literatur

- [1] Auwärter V, Wohlfarth A, Traber J, Thieme D, Weinmann W (2009) Haaranalyse auf Δ^9 -Tetrahydrocannabinolsäure A – neue Einblicke in den Einlagerungsmechanismus von Cannabinoiden ins Haar. Rechtsmedizin 4: 287
- [2] Baptista MJ, Monsanto PV, Pinho Marques EG, Bermejo A, Avila S, Castanheira AM, Margalho C, Barroso M, Vieira DN (2002) Hair analysis for Δ^9 -THC, Δ^9 -THC-COOH, CBN and CBD, by GC/MS-EI. Comparison with GC/MS-NCI for Δ^9 -THC-COOH. Forensic Sci Int 128: 66–78

- [3] Clarke RC, Watson DP (2001) Die Botanik natürlicher Cannabismedikamente. In: Grotenhermen F (Hrsg.) Cannabis und Cannabinoide. Hans Huber, Bern, S. 21–32
- [4] Dussy FE, Hamberg C, Luginbühl M, Schwerzmann T, Briellmann TA (2005) Isolation of Δ^9 -THCA-A from hemp and analytical aspects concerning the determination of Δ^9 -THC in cannabis products. *Forensic Sci Int* 149: 3–10
- [5] Grotenhermen F (2003) Pharmacokinetics and pharmacodynamics of cannabinoids. *Clin Pharmacokinet* 42: 327–360
- [6] Huestis M (1999) Pharmacokinetics of THC in inhaled and oral preparations. In: Nahas GG, Sutin KM, Harvey DJ, Agurell S (Eds) *Marihuana and Medicine*, Humana Press Totowa, New Jersey, USA, pp 105–116
- [7] Huestis MA, Gustafson RA, Moolchan ET, Barnes A, Bourland JA, Sweeney SA, Hayes EF, Carpenter PM, Smith ML (2007) Cannabinoid concentrations in human hair from documented cannabis users. *Forensic Sci Int* 107: 239–247
- [8] Jung J, Auwaerter V, Herzog G, Mahler H, Kempf J, Weinmann W (2008) Determination of Δ^9 -tetrahydrocannabinolic acid A in serum samples by GC/MS. In: Pragst F, Aderjan R (Hrsg.) *Aktuelle Beiträge zur Forensischen und Klinischen Toxikologie*. Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie, Bad Vilbel, S. 378–383
- [9] Jurado C, Kintz P, Menendez M, Repetto M (1997) Influence of the cosmetic treatment of hair on drug testing. *Int J Legal Med* 110: 159–163
- [10] Kauert G, Röhrich J (1996) Concentrations of Δ^9 -tetrahydrocannabinol, cocaine and 6-acetylmorphine in hair of drug abusers. *Int J Legal Med* 108: 294–299
- [11] Kijewski H (1993) Die forensische Bedeutung der Mineralstoffgehalte in menschlichen Kopfharen. Schmidt Römhild, Lübeck, S. 153
- [12] Kury M, Skopp G, Mattern R (2003) Untersuchungen zu witterungsbedingten Einflüssen auf den Cannabinoidgehalt im Haar. *Arch Kriminol* 211: 9–18
- [13] Musshoff F, Driever F, Lachenmeier K, Lachenmeier DW, Banger M, Madea B (2006) Results of hair analyses for drugs of abuse and comparison with self-reports and urine tests. *Forensic Sci Int* 156: 118–123
- [14] Mußhoff F, Lachenmeier DW, Madea B (2004) Cannabinoide. In Madea B, Mußhoff F (Hrsg.) *Haaranalytik. Technik und Interpretation in Medizin und Recht*. Deutscher Ärzte-Verlag, Köln, S. 179–188
- [15] Musshoff F, Madea B (2007) Analytical pitfalls in hair testing. *Anal Bioanal Chem* 388: 1475–1494
- [16] Mußhoff F, Skopp G, Pragst F, Sachs H, Thieme D (2009) Anhang C zur Richtlinie zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen. Anforderungen an die Untersuchung von Haarproben. *Toxichem Krimtech* 76: 209–216
- [17] Pötsch L, Skopp G (2004) Inkorporation von Fremdstoffen in Haare. In Madea B, Mußhoff F (Hrsg.) *Haaranalytik. Technik und Interpretation in Medizin und Recht*. Deutscher Ärzte-Verlag, Köln, S. 31–98
- [18] Pötsch L, Skopp G, Möller MR (1996) On pathways of small molecules into and out of human hair fibers. *J Forensic Sci* 41: 121–125
- [19] Pötsch L, Skopp G, Möller MR (1997) Biochemical approach on the conservation of drug molecules during hair fiber formation. *Forensic Sci Int* 84: 25–35
- [20] Pragst F, Balikova MA (2006) State of the art in hair analysis for detection of drug and alcohol abuse. *Clin Chim Acta* 370: 17–49
- [21] Pragst F, Sachs H (2008) Die Haarprobe als Untersuchungsmatrix zur toxikologischen Fahreignungsdiagnostik. In: Pragst F, Aderjan R (Hrsg.) *Aktuelle Beiträge zur Forensischen und Klinischen Toxikologie*. Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie, Bad Vilbel, S. 84–99
- [22] Robbins CR (2000) *Chemical and physical behavior of human hair*. 4th Ed., Springer Verlag, New York
- [23] Röhrich J, Zörntlein S, Pötsch L, Skopp G, Becker J (2000) Effect of the shampoo Ultra Clean on drug concentrations in human hair. *Int J Legal Med* 113: 102–106
- [24] Sachs H, Dressler U (2000) Detection of THCCOOH in hair by MSD-NCI after HPLC clean-up. *Forensic Sci Int* 107: 239–247
- [25] Scheidweiler KB, Cone EJ, Moolchan ET, Huestis MA (2005) Dose-related distribution of codeine, cocaine, and metabolites into human hair following controlled oral codeine and subcutaneous cocaine administration. *J Pharmacol Exp Ther* 313: 909–915
- [26] Schubert W, Mattern R (2009) Beurteilungskriterien. Kirschbaum, Bonn, S. 178
- [27] Skopp G, Pötsch L, Mauden M (2000) Stability of cannabinoids exposed to sunlight. *Clin Chem* 46: 1846–1847
- [28] Skopp G, Pötsch L, Möller MR (1997) On cosmetically treated hair - aspects and pitfalls of interpretation. *Forensic Sci Int* 84: 43–52
- [29] Skopp G, Pötsch L, Möller MR (1997) Zum Suchtmittelnachweis in Haaren. V. Auswirkung von Sonne, Regen und Wind auf den Drogengehalt in Kopfharen von Drogenkonsumenten – ein Pilotprojekt. *Rechtsmedizin* 7: 176–179
- [30] Skopp G, Strohbeck-Kühner P, Mann K, Hermann D (2007) Deposition of cannabinoids in hair after long-term use of cannabis. *Forensic Sci Int* 107: 46–50

- [31] Smeal SJ, Wilkins DG, Rollins DE (2006) The incorporation of Δ^9 -tetrahydrocannabinol and its metabolite, 11-nor-9-carboxy- Δ^9 -tetrahydrocannabinol, into hair. *J Anal Toxicol* 30: 139–140
- [32] Stinchcomb AL, Valiveti S, Hammell DC, Ramsey DR (2004) Human skin penetration of Δ^8 -tetrahydrocannabinol, cannabidiol and cannabinol. *J Pharm Pharmacol* 56: 291–297
- [33] Thorspecken J, Skopp G, Pötsch L (2004) In vitro contamination of hair by marijuana smoke. *Clin Chem* 50: 596–602
- [34] Tsanaclis L, Wicks JF (2008) Differentiation between drug use and environmental contamination when testing for drugs in hair. *Forensic Sci int* 176: 19–22
- [35] Uhl M, Sachs H (2004) Cannabinoids in hair: strategy to prove marijuana/hashish consumption. *Forensic Sci Int* 145: 143–147
- [36] Wilkins D, Haughey H, Cone E, Huestis M, Foltz R, Rollins D (1995) Quantitative analysis of THC, 11-OH-THC, and THCCOOH in human hair by negative ion chemical ionization mass spectrometry. *J Anal Toxicol* 19: 483–491

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. rer. nat. Gisela Skopp
Prof. Dr. med. Rainer Mattern
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum Heidelberg
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de
rainer.mattern@med.uni-heidelberg.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten
geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

¹⁾ Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin
²⁾ DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrspsychologie, Berlin
³⁾ Universität Köln

MICHAEL BERG¹⁾, DOREEN GLASER²⁾, WOLFGANG SCHUBERT³⁾

Ein Blick auf den „Tunnelblick“: Ein Aufmerksamkeitsdefizit infolge schädlichen Alkoholgenusses

A look to the “tunnel vision”: An attention deficit as a result of substance abuse

Einleitung

Die nachfolgende Untersuchung wurde als Reanalyse mittels Daten aus amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung sowie an einer verkehrsunauffälligen Stichprobe vorgenommen. Die Frage nach Beeinträchtigungen, die das sichere Führen von Kraftfahrzeugen in Frage stellen können, ist sehr häufig der Grund dafür, dass bei einer Fahreignungsbegutachtung psychometrische Testverfahren eingesetzt werden. Die meisten behördlich veranlassten Fragestellungen dieser Art – etwa 56 % im Jahr 2008 [8] – betreffen alkoholbedingte Auffälligkeiten. In diesem Zusammenhang wird häufig nach psychofunktionalen Beeinträchtigungen gefragt. Die dafür relevanten Testgegenstände sind nach allgemeiner Auffassung Aufmerksamkeits- und Gedächtnisleistungen. Bei fortlaufenden Testungen mit einem Testsystem zur Erfassung von Funktionen der Aufmerksamkeit konnte beobachtet werden, dass es bei alkoholbezogenen Fragestellungen in nicht wenigen Fällen zu einem drastischen Leistungsabfall von der selektiven zur verteilten Aufmerksamkeit kommt. Eine Analogie zu dem von Buikhuisen und Jongmann dargestellten „Tunnelblick“ [7] bot sich an.

Die Untersuchung, der man die Entdeckung des „Tunnelblicks“ zuschreibt, fand in den 1960er Jahren statt. Die Versuchsteilnehmer waren erfahrene Kraftfahrer. Eine Experimentalgruppe, die vor dem Versuch alkoholische Getränke zu sich nahm, und eine Kontrollgruppe, die bei dem Versuch nüchtern war, sahen einen Film, der aus der Sicht eines Pkw-Fahrers während der Fahrt alltäglich vorkommende Gefahrensituationen im Straßenverkehr zeigte. Die Augenbewegungen der Versuchspersonen wurden dabei aufgezeichnet. In den Verkehrsfilm wurde anschließend die Abfolge der Fixationspunkte kopiert. Es zeigten sich unter anderem deutliche Unterschiede im Fixationsverhalten von Experimental- und Kontrollgruppe: Während die nüchternen Fahrer flächendeckend und nahezu lückenlos die jeweils neu ins Bild kommenden Objekte fixierten, waren die Fixationspunkte der alkoholisierten Fahrer mehr oder weniger auf die Bildmitte eingengt („Tunnelblick“). Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bis 0,8 Promille wurden verkehrsrelevante oder sogar potenziell gefährliche Verkehrssituationen und Bewegungen in der Peripherie nicht mehr so häufig angeblickt wie bei nüchternen Fahrern.

Buikhuisen und Jongman [7] haben den Befund in der Hauptsache als Wahrnehmungstatsache, die mit der Alkoholisierung zusammenhängt, dargestellt, wenngleich auch – sozusagen zusätzlich – eine Beeinträchtigung der distributiven Aufmerksamkeit erwähnt wurde. Später sekundär argumentierende Autoren nahmen an, dass es die Augenmuskeln

sind, die durch Alkoholkonsum geschädigt werden und demzufolge zu träge auf Ereignisse am Rande des Gesichtsfelds reagieren, so dass der Fixationspunkt, der das betrachtete Bildereignis an die Stelle des schärfsten Sehens transportiert, mehr oder weniger in der (objektiven) Bildmitte bleibt. Diese Interpretation der aufgezeichneten Blickfolge wurde zusätzlich dadurch erhärtet, dass der Alkoholkonsum bei dem Experiment auch die Konvergenz der Sehachsen beeinträchtigte, als „Doppelbild“ bekannt.

Später wurde diese Interpretation u. a. von Moskowitz und Sharma [11] angezweifelt, und Beeinträchtigungen im Bewusstsein, insbesondere Defizite bei verteilter Aufmerksamkeit, kamen als verursachend ins Blickfeld. Die hier dargestellte Untersuchung soll weitere Evidenz für diese Interpretation erbringen.

Selektive und verteilte Aufmerksamkeit

Aufmerksamkeit stellt keine „eigene“ Leistungskategorie kognitiver Prozesse dar. Während Wahrnehmung, Gedächtnis, bildliche Vorstellung und Klassifikation dazu dienen, Information zu erhalten, ist Aufmerksamkeit eine Basisfunktion, die Ressourcen für die inhaltsstiftenden Prozesse bereitstellt, und zwar auf unterschiedliche Weise.

In der Neuropsychologie ist man zu Taxonomien gelangt [17], die eine möglichst vollständige Einordnung aller Aufmerksamkeitsfunktionen anstreben. Traditionell wurde dies anhand von Läsionen bestimmter Hirnregionen untersucht, validiert an einhergehenden Ausfällen im Verhaltensbereich, später auch anhand „funktionell“ bildgebender Verfahren, ebenfalls validiert am Verhalten, z. B. Leistungen in bislang vorhandenen, traditionellen Testverfahren. So unterscheidet man nach einem neueren Modell [19] Aspekte der Intensität (Alertness und Daueraufmerksamkeit/Vigilanz, kurzfristige und längerfristige Aktivierung von Aufmerksamkeit bzw. deren Aufrechterhaltung) und der Selektivität (selektive und verteilte Aufmerksamkeit), jeweils mit Unterfunktionen.

Die allgemeine experimentelle Psychologie kommt durch systematische Variation von Bedingungen auf der Verhaltensebene zu Theorien und Modellen darüber, wie Aufmerksamkeit unter dem Aspekt der Informationsverarbeitung wirkt, unabhängig von den anatomischen und physiologischen Gegebenheiten. Für die Frage nach dem „Tunnelblick“ sind von daher zwei Anforderungstypen zu unterscheiden, die von der Situation her abgrenzbare Funktionen der Aufmerksamkeitszuwendung hergeben. Als solche lassen sich in Anlehnung an Neumann [12] etwas verdichtet annehmen:

- das *Abschirmen* von Reiz- und Reaktionsmustern gegen Störeinflüsse (selektive Aufmerksamkeit), hypothetisch das, was beim „Tunnelblick“ funktioniert, und
- das *Integrieren* von Merkmalen und Reaktionen in die zu vollziehenden Reaktionen und Handlungen (verteilte Aufmerksamkeit), hypothetisch das, was beim „Tunnelblick“ nicht funktioniert.

Beide Funktionen bilden insofern ein System, als ihre Schwierigkeit von gleichen Bedingungen der räumlichen und inhaltlichen „Entfernung“ abhängt. Ist ein Reiz gegen einen anderen abzuschirmen, dann verringert sich die Schwierigkeit mit zunehmender räumlicher Entfernung beider Reize. Sind beide zu integrieren, erhöht sie sich [18]. Beide Funktionen, sowohl das Separieren wie auch das Integrieren, werden umso schwieriger, je größer die Ähnlichkeit zwischen den zu separierenden/integrierenden Reizdimensionen ist [20].

Die eingangs erwähnte vorangegangene Beobachtung, wonach ein Leistungsabfall von der selektiven zur verteilten Aufmerksamkeit ersichtlich wurde, bezieht sich auf eine Test-

situation, die als selektive Aufmerksamkeit eine merkmalsselektive (nicht-räumlich selektive) Aufmerksamkeit erfordert, und als verteilte Aufmerksamkeit jene, bei der simultan dargebotene Merkmale in eine Abfolge von Reaktionen, eine insgesamt entworfene Handlungskette, zu integrieren sind. In der Regel werden unter dem Begriff „verteilter Aufmerksamkeit“ oder „Aufmerksamkeitsteilung“ auch die (voneinander verschiedenen) Reaktionen simultan abgefordert. Der Gedanke, ob diese Variante die einzig mögliche ist, wird in dieser Arbeit aufgegriffen.

Ziel der nachfolgend dargestellten Untersuchung ist es, den beobachteten Leistungsabfall von der selektiven zur verteilten Aufmerksamkeit empirisch zu prüfen, dessen Bedeutung im Diagnostikprozess erörtern und weitere Evidenz für die Interpretation von Moskowitz und Sharma [11] bringen.

Hypothesen

Wenn Beeinträchtigungen als Leistungsabfall vorliegen, deren Verursachung durch Alkoholmissbrauch überwiegend wahrscheinlich ist, dann zeigen sich diese in einer Art „Tunnelblick“, dem es auch unter merkmalsselektivem Aspekt noch gelingt, die „Konzentration“ auf ein zu beachtendes Merkmal zu lenken und dieses gegen den störenden Einfluss (Interferenz) eines anderen, auch hochgradig ähnlichen und zudem räumlich minimal entfernten Merkmals, abzuschirmen. Das wäre dann kein Tunnel-„Blick“, der den visuellen Fokus, den Fixationspunkt und seine Streuung betrifft, sondern etwas Ähnliches, den Aufmerksamkeitsfokus [13] betreffend.

Verwendet man vergleichbare Testanforderungen, die es gestatten, sinnvoll interpretierbare intraindividuelle Differenzen, z. B. der Reaktionszeit, zu bilden, dann sollte bei denjenigen Differenzen, die über eine Standardabweichung hinausgehen, der Leistungsabfall von der selektiven zur verteilten Aufmerksamkeit signifikant häufiger vorkommen als umgekehrt. Der Leistungsabfall in dieser Teilstichprobe sollte sich auch in einem Anstieg der Fehler zeigen.

Methodik

Beschreibung der Stichprobe

Die Gesamtstichprobe besteht aus 1225 Daten von Personen, deren psychofunktionale Leistungsvoraussetzungen im Zusammenhang mit einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung erfasst wurden sowie einer im Rahmen von Normierungsuntersuchungen erhobenen Stichprobe verkehrsunauffälliger Personen⁴). In Abbildung 1 ist zunächst die Zusammensetzung der Gesamtstichprobe dargestellt. „Alkoholbezogene Auffälligkeit“ bzw. „betäubungsmittelbezogene Auffälligkeit“ betrifft den Anlass zur Beibringung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens. Bei derartigen Anlässen wird behördlicherseits zudem in der Mehrzahl der Fälle nach Beeinträchtigungen der psychofunktionalen Leistungsfähigkeit gefragt. Für die Stichprobe der Personen, die wegen alkoholbezogener Auffälligkeiten eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung absolvieren, ist jedoch zu beachten, dass das Vorhandensein von Beeinträchtigungen, selbst in den Fällen, wo behördlicherseits nach ebensolchen gefragt wird, nicht allgemein vorausgesetzt werden kann, etwa wenn die Trinkgewohnheiten geändert wurden oder trotz fortgesetzten Alkoholmissbrauchs psychofunktionale Beeinträchtigungen (noch) nicht feststellbar sind. Somit ist die Eingangsvariable „alkoholbedingte Beeinträchtigung“ diejenige, die der

Untersuchung eher den Charakter eines Feldversuchs gibt. Wenn der erwartete Effekt dennoch Signifikanz aufweist, würde diese in einem gezielten Laborversuch mit hoher Wahrscheinlichkeit sehr viel deutlicher beobachtbar sein. Die Bezeichnung „keine Auffälligkeit“ bezieht sich auf diejenigen Personen der Stichprobe, die weder mit alkoholbezogenen noch mit betäubungsmittelbezogenen Auffälligkeiten in Erscheinung getreten sind.

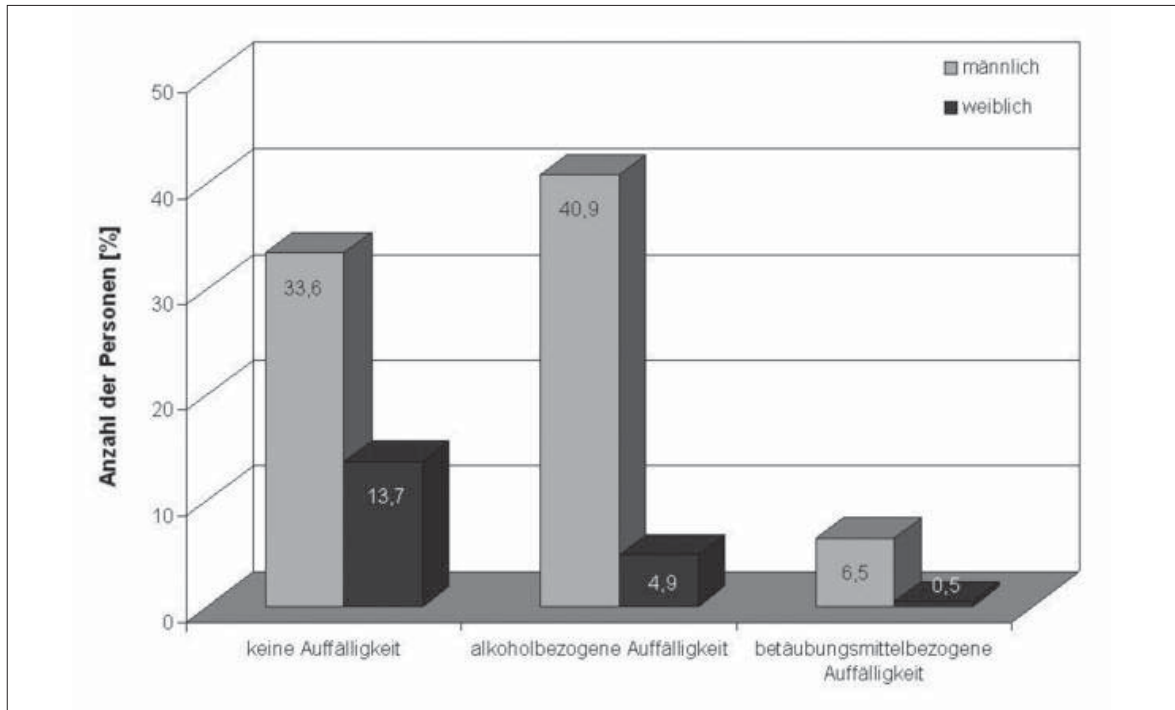


Abb. 1: Zusammensetzung der Gesamtstichprobe nach Auffälligkeit und Geschlecht.

Entsprechend der Hypothesen wurden nur diejenigen Testpersonen (keine Auffälligkeit vs. alkoholbezogene Auffälligkeit) in die Auswertung einbezogen, bei denen die Reaktionszeit-Differenz zwischen den Subtests für verteilte und selektive Aufmerksamkeit vorzeichenunabhängig größer als eine Standardabweichung ist (siehe dazu Tabelle 1).

Auffälligkeit	Gruppenzugehörigkeit bei 1SD-Differenzkriterium		
	innerhalb des 1SD-Bereichs	ausserhalb des 1SD-Bereichs	gesamt
keine Auffälligkeit	499	80	579
alkoholbezogene Auffälligkeit	431	130	561
gesamt	930	210	1140

Tab. 1: Teilstichprobe, gebildet nach dem 1SD-Differenzkriterium.

Versuchsmaterial

Die Untersuchung wurde mit dem thematischen Testsystem Corporal [6], das auf einem neuen Konstruktionsprinzip, dem Konstituentenansatz beruht, durchgeführt [2, 3, 4, 5]. Ein thematisches Testsystem unterscheidet sich von traditionellen Testsystemen⁵⁾ dadurch, dass die Einzeltests zur Erfassung verschiedener Teilgebiete oder „Spielarten“ des Ge-

samtgegenstandes definitiv Querverbindungen aufweisen, weil sie durch gezielte Bedingungsvariation auseinander hervorgehen. Das hat den Vorteil einer präzisen Unterscheidbarkeit der verschiedenartigen *Testanforderungen* (mithin einer zulässigen und sinnvoll interpretierbaren Differenzbildung zwischen ihnen) auf der Basis einer sehr hohen Vergleichbarkeit (nicht: Gleichheit) durch Konstanthalten der Rest- oder modifizierenden Variablen, d.h. derjenigen, die *nicht* die Spezifik der jeweiligen Anforderung ausmachen. Das wären z. B. der Antwortvektor (das „Repertoire“ an möglichen Antwortreaktionen) oder die apparativen Modalitäten der Antworteingabe (beim Corporal stets dasselbe Tastengerät).

Der Itempool beim Corporal wird aus zwei Reizfiguren gebildet: einer Grundfigur, ein „Corporalswinkel“, der in eine von vier Richtungen zeigen (Orientierung) und zugleich eine von vier Positionen (Lokation) einnehmen kann, und einem Kreuz mit exakt gleicher Komplexität, berechnet als struktureller Informationsgehalt [10], das nur die Lokation als Merkmal trägt. Beide Merkmalsdimensionen – Orientierung und Lokation – haben die vier Ausprägungen oben, links, unten und rechts, welche auch den einheitlichen Antwortvektor ergeben. Abbildung 2 zeigt die für diese Untersuchung verwendeten Tests aus dem Subsystem Corporal A, Subtesteinheit (STE) 4 (InterOrientierung) und 7 (DualC). Bei STE 4 (Inter-Orientierung) zur Erfassung selektiver Aufmerksamkeit war – gegen die Interferenzwirkung von Lokation auf Orientierung – auf die Orientierung der Figur zu reagieren, bei STE 7 (DualC) zur Erfassung verteilter Aufmerksamkeit zuerst auf die Richtung des Winkels – wiederum gegen die Interferenzwirkung von Lokation auf Orientierung – dann auf die Position des Kreuzes. Da letztere als stets gegenüberliegend bezugssystembildend wirkt [9], wird die Interferenzwirkung für die erste Reaktion noch verstärkt.

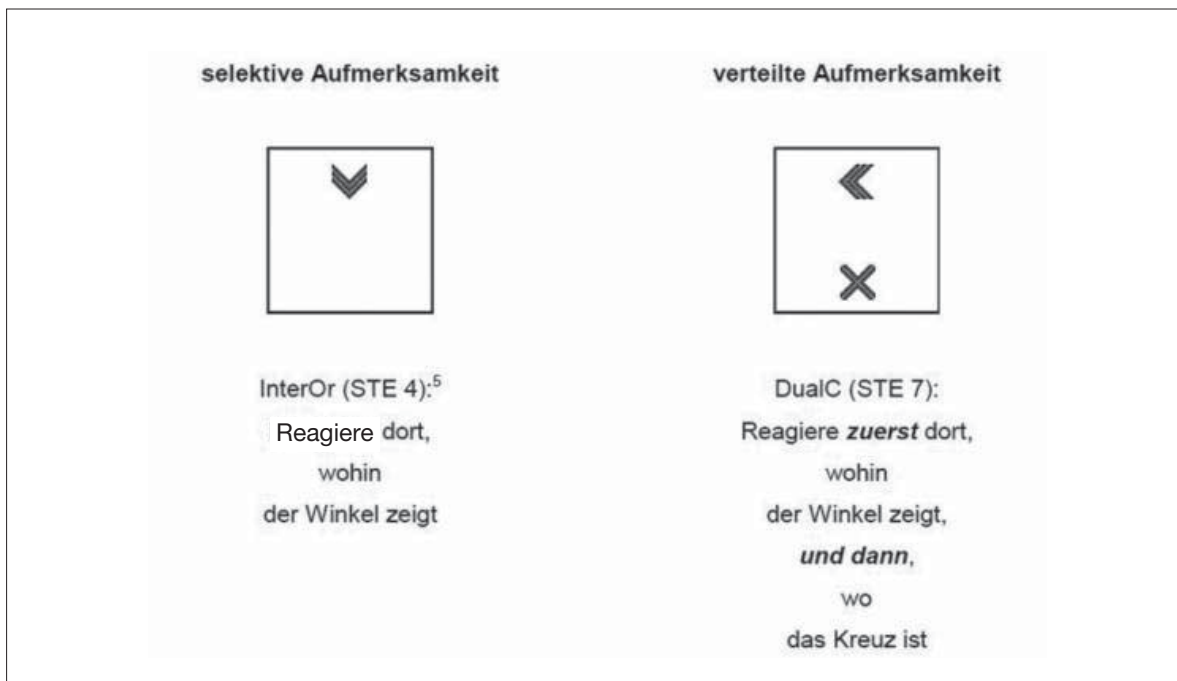


Abb. 2: Die zwei verwendeten Testanforderungen aus „Corporal A“.

Bei der selektiven Aufmerksamkeit ist die Orientierung gegen die Interferenzwirkung der Lokation abzuschirmen, bei der verteilten Aufmerksamkeit sind beide Merkmale in

einen Handlungsablauf zu integrieren. Die Antwortalternativen und das Tastengerät für die Antworteingabe sind für alle Anforderungen und Merkmale gleich.

Für die selektive Aufmerksamkeit wurde hier also die schwierigste „Entfernungs-“Bedingung gesetzt: interferierende Merkmale mit gleicher Position. Unter verteilter Aufmerksamkeit wird nicht selten die Fähigkeit verstanden, gleichzeitig Aufgaben unterschiedlicher Sinnesmodalitäten zu bearbeiten. Es folgt jedoch aus dem weiter oben beschriebenen Bedingungs-Wirkungssystem, dass es zulässig ist, für die verteilte Aufmerksamkeit die maximale Ähnlichkeitsbedingung zu wählen: gleiche Sinnesmodalität und gleicher Antwortvektor. Dass es ferner zulässig ist, bei der verteilten Aufmerksamkeit beide Reaktionen sequentiell abzufordern, folgt aus Untersuchungen, in denen das Interstimulus-Intervall (ISI) – der zeitliche Abstand von Reizen bei Dual-Task-Items – variiert wurde [14, 15]. Die Bedingung bleibt über einen großen Zeitbereich hinweg ohne Wirkung auf die Reaktionszeit. Darüber hinaus ist für die Dual-Anforderung nachweisbar, dass beide Reaktionen nicht einzeln entworfen und ausgeführt werden, sondern als Handlungssequenz: Für die zweite Reaktion bedarf es gegenüber der ersten Reaktion die Hälfte der Zeit für die erste Reaktion. Das bedeutet, dass die Reaktionen auf beide Merkmale in einer Handlungskette integriert werden.

Ergebnisse

Sofern im Leistungsprofil intraindividuelle Unterschiede auftreten, die bezüglich der Differenz DualC-InterOr über eine Standardabweichung hinausgehen, ist der Abfall in die genannte Richtung signifikant häufiger als umgekehrt (siehe Tabelle 2 bzw. Abbildung 3). In der Tabelle 3 sind allgemein die statistischen Kennwerte (u. a. Mittelwert, Standardabweichung und Signifikanz α der Reaktionszeit-Differenz DualC-InterOr) sowie in Tabelle 4 die Signifikanzen nach verschiedenen Testkriterien dargestellt. Damit ist der Befund mindestens auf dem 5 %-Niveau gesichert.

Auffälligkeit		Gruppenzugehörigkeit bei 1SD-Differenzkriterium		
		verteilt → selektiv	selektiv → verteilt	gesamt
keine Auffälligkeit	Anzahl	46	34	80
	Standardisierte Residuen	1,2	-1,2	
alkoholbezogene Auffälligkeit	Anzahl	55	75	130
	Standardisierte Residuen	-1,0	0,9	
gesamt		101	109	210

Tab. 2: Anzahl von Differenzen mit Reaktionszeiten des 1SD-Intervalls bei Personen ohne Auffälligkeiten und Personen mit wahrscheinlich alkoholbezogenen Beeinträchtigungen.

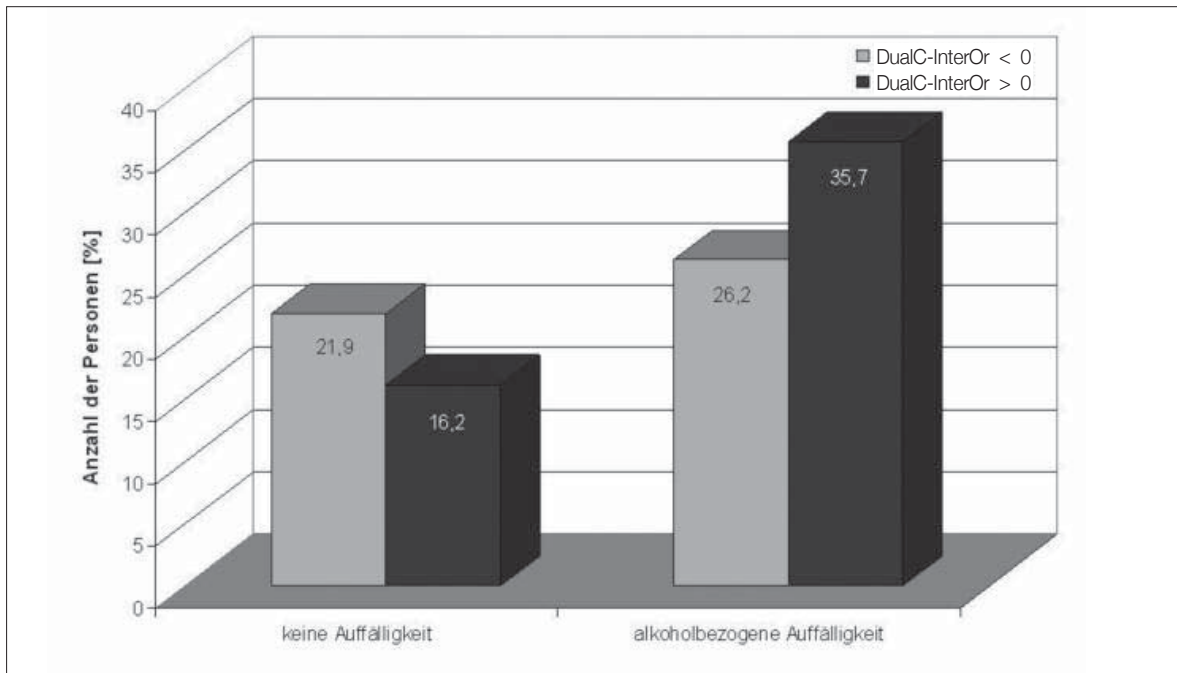


Abb. 3: Anzahl von Differenzen mit Reaktionszeiten außerhalb des 1SD-Intervalls bei Personen ohne Auffälligkeiten und Personen mit wahrscheinlich alkoholbezogenen Beeinträchtigungen.

	Gepaarte Differenzen					t	df	α (2-seitig)
	M	SD	E(M)	CI (95 %)				
				Oben	Unten			
DualC-InterOrientierung	726,48	354,25	12,02	702,89	750,06	60,45	868	,000

Tab. 3: Mittlere Reaktionszeit in ms: Test bei gepaarten Stichproben; M: Mittelwert, SD: Standardabweichung, E: Standardfehler, CI: Konfidenzintervall, t: t-Test-Wert für die Mittelwertdifferenz, df: Freiheitsgrade, α : Irrtumswahrscheinlichkeit.

	Wert	df	α_{asympt} (2-seitig)	α_{exakt} (2-seitig)	α_{exakt} (1-seitig)
Chi-Quadrat nach Person	4,579(b)	1	,032		
Kontinuitätskorrektur(a)	3,990	1	,046		
Likelihood-Quotient	4,591	1	,032		
Exakter Test nach Fisher				,034	,023
Zusammenhang linear-mit-linear	4,557	1	,033		
Anzahl der gültigen Fälle	210				

Tab. 4: Chi-Quadrat-Tests; df: Freiheitsgrad, α : Irrtumswahrscheinlichkeit, (a) wird nur für eine 2 x 2-Tabelle berechnet, (b) 0 Zellen (0 %) haben eine erwartete Häufigkeit kleiner 5, die minimale erwartete Häufigkeit ist 38,48.

Zur Veranschaulichung des gesicherten Effekts auf der Rohwert-Ebene zeigt Abbildung 4 die mittleren Reaktionszeiten für InterOrientierung und DualC bei der für den Häufig-

keitsvergleich (vgl. Abbildung 3) nach dem 1SD-Differenzkriterium gebildeten Teilstichprobe sowie Abbildung 5 die absolute Anzahl der Fehler für InterOrientierung und DualC.

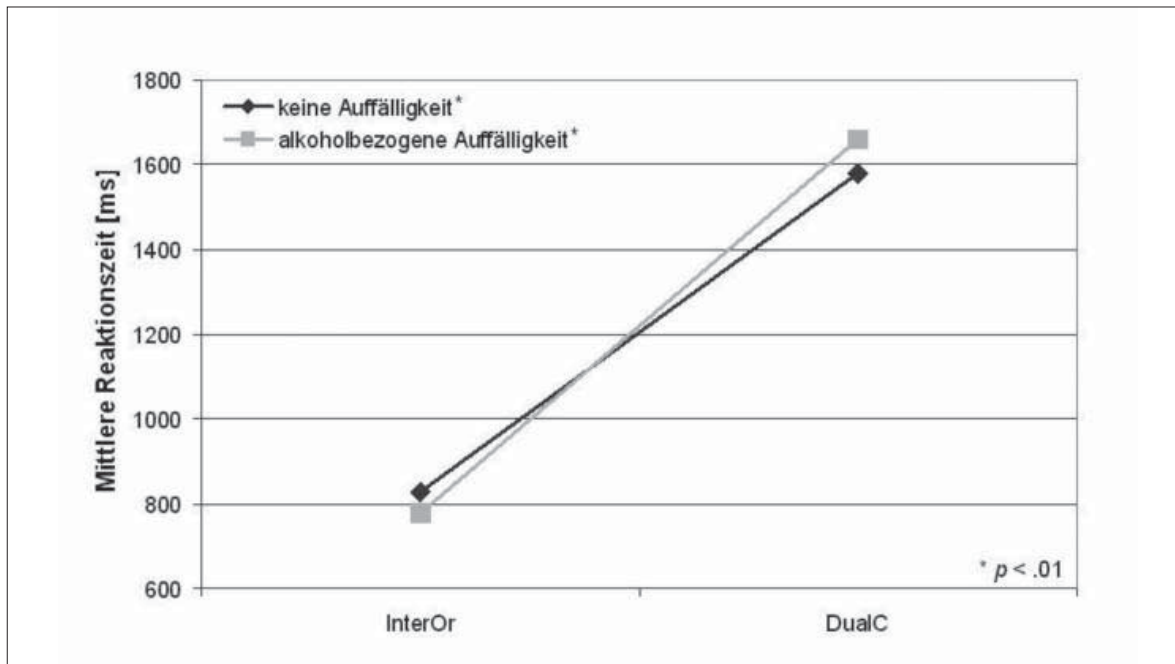


Abb. 4: Mittlere Reaktionszeiten [ms] für InterOrientierung und DualC bei Personen ohne Auffälligkeit und Personen mit wahrscheinlich alkoholbedingten Beeinträchtigungen.

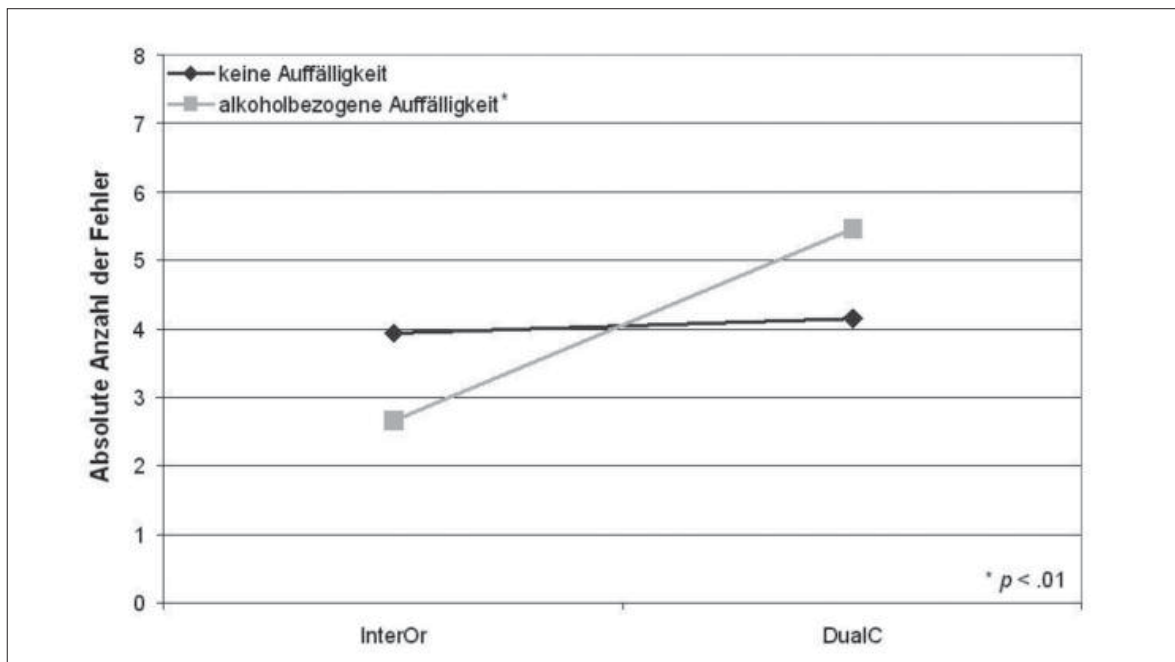


Abb. 5: Anzahl der Fehler bei InterOrientierung und DualC bei Personen ohne Auffälligkeit und Personen mit wahrscheinlich alkoholbedingten Beeinträchtigungen.

Diskussion

Der in den Ergebnissen dargestellte Befund kann durch eine Art „Tunnelblick“ erklärt werden, der tatsächlich nicht die von Buikhuisen und Jongman [7] dargestellte Wahrnehmung, sondern die Aufmerksamkeit betrifft. Dass man beim Fahren unter Alkoholeinfluss

fast nur noch auf die Fahrbahnmitte „sieht“, sollte dann bedeuten, dass man sich auf diese „konzentriert“. Der visuelle Fokus wird auf einen wesentlichen Umgebungsausschnitt gerichtet und gegen den Einfluss zu vieler anderer Umgebungsmerkmale abgeschirmt, die in alkoholisiertem Zustand in der erforderlichen Zeit nicht mehr mit einbezogen werden können. Insofern wäre das ein räumliches Fokussieren und im Effekt durchaus noch mit einer Wahrnehmungsstörung vereinbar.

Bei der merkmalsselektiven Aufmerksamkeit, wie in dieser Untersuchung geschehen, wird sich ebenfalls auf ein einziges Merkmal „konzentriert“ und dieses gegen ein anderes Merkmal abgeschirmt, das jedoch die gleiche Position innehat wie das zu beachtende. Gegenüber der räumlich fokussierten Aufmerksamkeit erhöht sich zwar die Reaktionszeit, jedoch ist dieser Effekt sowohl bei Personen ohne Auffälligkeiten als auch bei Personen mit alkoholbezogenen Auffälligkeiten als Wirkung der Interferenz nachzuweisen; also nicht als gestört durch z. B. (früheren) schädlichen Alkoholkonsum. Der „Tunnelblick“ als Aufmerksamkeitsdefizit erhält somit eine neue, merkmalsselektive Dimension.

Die verteilte Aufmerksamkeit ist nach unseren Ergebnissen im Zustand einer wahrscheinlich alkoholbedingten Beeinträchtigung insofern gestört, als ein zweites Merkmal nicht mehr in dem Maße in die Gesamtreaktion einbezogen werden kann, wie es Personen ohne alkoholbezogene Auffälligkeiten gelingt. Nach dem Modell multipler Ressourcen [20] müssen die Verarbeitungsressourcen innerhalb einer Sinnesmodalität (hier sogar innerhalb eines Bezugssystems) geteilt werden, so dass die Verarbeitungskapazität bei Dual-Task-Anforderungen kleiner ist als bei Einzelreaktionen. Die Alkoholwirkung könnte in diesem Sinne als zusätzlich kapazitätsmindernd angesehen werden.

Der Befund dürfte auch deshalb interessant sein, weil es sich um eine andere Spielart verteilter Aufmerksamkeit handelt als in den weiter oben genannten Taxonomien als prototypisch angesehen. Bei der „üblichen“ Auslegung von verteilter Aufmerksamkeit ist auf zwei oder mehr Informationsquellen gleichzeitig zu reagieren, jeweils auf unterschiedliche Art. Mit diesem Zugang haben Moskowitz und Sharma [11] die Versuchspersonen an einem Perimeter auf ein zentrales und ein peripheres Signal zugleich reagieren lassen. Auf periphere optische Reize war mit einem Tastendruck zu reagieren, auf einen zentral blinkenden Reiz durch Zählen der „blinks“. Unter Alkoholeinfluss ergaben sich signifikant mehr nicht entdeckte periphere Reize, jedoch keine höheren Reaktionszeiten auf entdeckte. Das bedeutet auch, nicht die motorische Reaktion ist gestört, sondern tatsächlich das Teilen der Aufmerksamkeit.

Dass unter unserer sequentiellen Reaktionsbedingung im DualC – Beachten eines zweiten Merkmals mit Wechsel des Bezugssystems von Orientierung auf Lokation und Einhaltung der Reihenfolge beim Reagieren – die Reaktionszeiten steigen, steht nicht im Widerspruch dazu. Die Reaktion R_i auf zwei Merkmale S_1 und S_2 erfolgt keineswegs in der Sequenz S_1, R_1, S_2, R_2 , sondern als S_1, S_2, R_{12} . Das heißt, die Reaktion auf zwei Merkmale wird als Handlungskette kognitiv entworfen und motorisch ausgeführt. Der kognitive Handlungsentwurf enthält die Integrationsleistung S_1, S_2 . Deshalb ist das, was in unserem Befund als Reaktionszeit bezeichnet wird, jener Zeitbedarf, der den Aufwand für die Integrationsleistung und die erste Reaktion enthält. Die Zeit für die zweite Reaktion R_{t_2} ist wie beschrieben wesentlich kürzer als R_{t_1} und demzufolge eher eine Schätzung der Reaktionszeit im engeren Sinne. Die hier dargestellte Beeinträchtigung dürfte die kognitive Integrationsleistung als sequentielle Bezugssetzung von S_1 und S_2 betreffen, in diesem Sinne auch ein Verteilen von Aufmerksamkeit auf zwei Merkmale.

Nicht im Widerspruch dazu, doch mit höherem Erklärungswert, wird die Fähigkeit zur Aufmerksamkeitsteilung auch einer zentralen Exekutive des (Kurzzeit-)Arbeitsgedächtnisses [1] bzw. einem „Supervisory Attentional System“ [16] zugeschrieben. Das beträfe beim Subtest DualC des Corporal den Wechsel der Merkmalsdimension bei gleichem Antwortvektor und das Einhalten der Reihenfolge. Die Alkoholwirkung würde dann darin bestehen, dass die Reaktionen eher unmittelbar ausgeführt werden, ohne diese Überwachungsfunktion. Das müsste zur Folge haben, dass es zwei typische Arten von Fehlern gibt: Zum einen das Ausbleiben des Wechsels zwischen Orientierung und Lokation, zum anderen das Nicht-Einhalten der Reihenfolge Orientierung und Lokation. Diese Untersuchungen sowie auch die Betrachtung neurophysiologischer und organischer Korrelate sind weiteren Studien vorbehalten.

Die hier vorgestellten, vornehmlich in der Grundlagenforschung anzusiedelnden, Ergebnisse weisen eine hohe praktischer Relevanz auf, da sie helfen, diagnostische Prozesse zu verbessern und differenzierte Rehabilitationsmöglichkeiten aufzuzeigen. So besteht ein Nutzen u. a. darin, psychofunktionale Leistungsbeeinträchtigungen in Zukunft stärker auf deren Ursachengefüge zu beziehen, z. B. deutlich sagen zu können, dass es sich bei festgestellten Beeinträchtigungen um alkoholbedingte Beeinträchtigungen als Folge eines früheren schädlichen Alkoholkonsums handelt.

Unter methodischem Aspekt weist der hier berichtete Befund auf die diagnostische Bedeutung intraindividuelle Variabilität hin, die bisher kaum Beachtung findet. Es scheint nämlich sinnvoll, „Beeinträchtigung“ (auch) an der intraindividuell ansonsten möglichen Leistungsfähigkeit zu messen. Das wäre ein Vergleich einer Testperson mit sich selbst, ein Messen an einer ipsativen Norm. Dieser diagnostische Vorteil ist allerdings direkt nur in einem System vergleichbarer Anforderungen zugänglich.

Zusammenfassung

An einer Stichprobe von Personen mit alkoholbezogenen Auffälligkeiten im Straßenverkehr konnte bezüglich der Aufmerksamkeit gezeigt werden, dass ein deutlicher Leistungsabfall von der selektiven zur verteilten Aufmerksamkeit hin beobachtbar ist. Der Befund ist auf dem 5 %-Niveau signifikant. Zu erklären wäre dieser Befund durch eine Art „Tunnelblick“, der in diesem Falle nicht die von Buikhuisen und Jongman (1971) dargestellte Wahrnehmung, sondern die Aufmerksamkeit betrifft. Es gelingt eben noch, den Aufmerksamkeitsfokus auf eine Merkmalskombination zu richten und gegen alles Andere abzuschirmen, jedoch nicht, in eine Antwortsequenz ein zweites Merkmal zu integrieren und darüber hinaus die geforderte Reihenfolge einzuhalten.

Schlüsselwörter

Aufmerksamkeit – Tunnelblick – Testsystem – Alkohol

Summary

In a sample of persons with alcohol offences in road traffic a serious decrease of performance from selective to divided attention could be observed, suggesting that a decrease of performance concerning attentional functions is given at all. The difference is significant on the 5 % level. This finding can be explained by a kind of „tunnel view“ concerning not perceptual but attentional functions. It is possible to aim the focus of attention at a single combination of object features but not to integrate a second feature into the set of responses by a given sequence.

Keywords

attention – tunnel vision – test system – substance abuse

Literatur

- [1] Baddeley A (1986) Working memory. Oxford University Press, Oxford
- [2] Berg M (1993) Der Konstituentenansatz – Ein Weg zu höherer Ergiebigkeit leistungsdiagnostischer Methoden. In: Trost G, Ingenkamp K, Jäger R S (Hrsg) Tests und Trends 10: Jahrbuch der Pädagogischen Diagnostik, Beltz, Weinheim und Basel, S. 40–82
- [3] Berg M (1995) Effects of task constituents: A new way to measure human abilities. European Journal of psychological assessment Vol 11, Supplement No.1, Hogrefe & Huber, Bern
- [4] Berg M (1996) „Corporal“: ein thematisches Testsystem zur Erfassung von Funktionen der Aufmerksamkeit. Verhaltenstherapie & Verhaltensmedizin 4: 295–310
- [5] Berg M, Schubert W (1999) Das thematische Testsystem „Corporal“ zur Erfassung von Funktionen der Aufmerksamkeit – Innovation für die verkehrspsychologische Diagnostik. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 45 (2): 74–81
- [6] Berg M (2007) Corporal – Testsystem zur Erfassung kognitiver Funktionen. Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin
- [7] Buikhuisen W, Jongman R W (1971) Der Einfluß des Alkohols auf das Wahrnehmen von Verkehrssituationen. Eine experimentelle Untersuchung. Dr. Arthur Tetzlaff-Verlag, Frankfurt am Main
- [8] Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2009) Statistik der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen im Jahr 2008. Protokoll zum 20. Erfahrungsaustausch der akkreditierten Träger vom 18.06.2009
- [9] Geißler H G (1976) Bezugssysteme und visuelle Informationsverarbeitung. In: Klix F. (Hrsg.) Psychologische Beiträge zur Analyse kognitiver Prozesse, Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin, S. 99–127
- [10] Leeuwenberg E, Buffart H (1984) The perception of foreground and background as derived from structural information theory. Acta Psychologica 55: 249–272
- [11] Moskowitz H A, Sharma S (1974) Effects of alcohol on peripheral vision as a function of attention. Human Factors 16 (2): 174–180
- [12] Neumann O (1992) Theorien der Aufmerksamkeit: von Metaphern zu Mechanismen. Psychologische Rundschau 43: 83–101
- [13] Posner M I, Nissen M J, Ogden W C (1978) Attended and unattended processing modes: The role of set for spatial location. In: Pick H L, Saltzman E (Eds.) Modes of perceiving and processing of information, Lawrence Erlbaum, Hillsdale, NJ, pp. 137–157
- [14] Sanders A F (1972) Foreperiod duration and the timecourse of preparation. Acta Psychologica 36 (1): 60–71
- [15] Sanders A F (1998) Elements of Human Performance: Reaction Processes and Attention in Human Skill. Lawrence Erlbaum Associates, Mahwah, NJ
- [16] Shallice T (1982) Specific impairments of planning. Philosophical Transactions of the Royal Society London B 198: 199–209
- [17] Sturm W (2005) Aufmerksamkeitsstörungen. Hogrefe, Göttingen
- [18] Tversky A, Gati I (1982) Similarity, separability, and the triangle inequality. Psychological Review 89 (2): 123–154
- [19] Van Zomeren A H, Brouwer W H (1994) Clinical Neuropsychology of Attention. Oxford Press, New York
- [20] Wickens C D (1984) Processing resources in attention. In: Parasuraman R, Davies R (Eds.) Varieties of attention, Academic Press, New York, pp. 63–101

Fußnoten

- ¹⁾ Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin.
- ²⁾ DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrspsychologie, Berlin.
- ³⁾ Universität Köln.
- ⁴⁾ Kein Merkmalsträger, „alkoholbezogene Auffälligkeit“.
- ⁵⁾ Sogenannte Testbatterien, in denen eine Menge von Einzeltests zusammengefasst werden.

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. Michael Berg
Institut für Testentwicklung und -anwendung (I.T.E.A.)
Kavaliertstraße 17
13187 Berlin
E-Mail: itea@aol.com

Kommentiert Trends.

Der Weber

zeichnet sich aus durch eine rechtsprechungsorientierte und besonders übersichtliche Erläuterung des Betäubungsmittelgesetzes einschließlich der praxisrelevanten Verordnungen. Der Anhang enthält den Wortlaut weiterer häufig benötigter Vorschriften.

Die 3. Auflage

verarbeitet 9 Novellen zum Betäubungsmittelrecht, darunter

- 8. und 9. Zuständigkeitsanpassungsverordnung
- 18. bis 22. Verordnung zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften mit Modifikationen der Anlagen des BtMG
- Änderungen der Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung.

Darüber hinaus sind die neueren rechtspolitischen Entwicklungen berücksichtigt, etwa zu den Themen der Drogenkonsumräume, des Drogenmissbrauchs im Straßenverkehr sowie der europarechtlichen Einflüsse.

Praktisch unentbehrlich

für Strafverteidiger, Strafrichter, Staatsanwälte und Sachverständige.



Der Autor

Dr. Klaus Weber schreibt auf der Grundlage seiner langjährigen Erfahrungen als Ministerialbeamter, Abteilungsleiter und Leiter einer Staatsanwaltschaft sowie zuletzt als Präsident des Landgerichts Traunstein.

Fax-Coupon

___ Expl. 978-3-406-58081-9
Weber, Betäubungsmittelgesetz (BtMG)
3. Auflage, 2009, XXVI, 1490 Seiten. In Leinen € 76,-

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____ 155110

Bei schriftlicher oder telefonischer Bestellung haben Sie das Recht, Ihre Bestellung innerhalb von 2 Wochen nach Absendung ohne Begründung in Textform (z.B. Brief, Fax, Email) zu widerrufen. Die rechtzeitige Absendung des Widerrufs innerhalb dieser Frist genügt. Die Frist beginnt nicht vor Erhalt dieser Belehrung. Der Widerruf ist zu richten an den Lieferanten (Buchhändler, beck-shop.de oder Verlag C.H. Beck, c/o Nördlinger Verlagsauslieferung, Augsburg Str. 67a, 86720 Nördlingen). Im Falle eines Widerrufs sind beiderseits erplangene Leistungen zurückzugewähren. Kosten und Gefahr der Rücksendung trägt der Lieferant. Zu denselben Bedingungen haben Sie auch ein Rückgaberecht für die Erstlieferung innerhalb von 14 Tagen seit Erhalt. Ihr Verlag C.H. Beck oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München.

Bestellen Sie bei Ihrem Buchhändler oder bei:
beck-shop.de oder Verlag C.H. Beck · 80791 München
Fax: 089/58189-402 · www.beck.de



Zur Information

Verkehrsminister einigen sich auf UN-Verkehrssicherheitsplan

Auf der ersten UN-Verkehrssicherheitskonferenz vom 19. bis 20. November 2009 in Moskau verabschiedeten Verkehrsminister aus 150 Ländern einen gemeinsamen Plan zur Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen weltweit. Bis zum Jahr 2020 sollen Aufklärung und Erziehung ebenso wie Kontrolle und Sanktionen zu einer deutlichen Verbesserung der Unfallbilanzen führen.

Nach Angaben der UN ereignen sich jährlich über 90 Prozent der 1,27 Millionen tödlichen Verkehrsunfälle weltweit in ärmeren Ländern. Jedes zweite Unfallopfer ist ein Fußgänger, Motorrad- oder Radfahrer.

Die „Moskau-Deklaration“ umfasst eine „Decade of Action for Road Safety“, deren Ziel es ist, die Zahl der Verkehrsunfälle bis zum Jahr 2020 um die Hälfte zu senken. Verkehrssicherheitsarbeit auf nationaler Ebene soll besonders den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer verfolgen. Angestrebt wird außerdem eine internationale Zusammenarbeit auf Basis vergleichbarer Standards bei der Verarbeitung von Unfalldaten.

Für die nächsten Jahre rechnet die UN im Straßenverkehr mit einem massiven Anstieg der Zahlen bei Unfallopfern und Schwerverletzten von bis zu 60 Prozent. Durch die neuen Pläne sollen fünf Millionen Menschenleben und 50 Millionen Verletzte gerettet werden. Ein Zwischenbericht ist für 2015 geplant.

(Aus einer Online-Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 24. November 2009)

First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action Moscow, 19–20 November 2009 Moscow Declaration

We, the Ministers and heads of delegations as well as representatives of international, regional and sub-regional governmental and nongovernmental organizations and private bodies gathered in Moscow, Russian Federation, from 19–20 November 2009 for the First Global Ministerial Conference on Road Safety,

Acknowledging the leadership of the Government of the Russian Federation in preparing and hosting this First Global Ministerial Conference on Road Safety and the leadership of the Government of the Sultanate of Oman in leading the process for adoption of related United Nations General Assembly resolutions,

Aware that as described in the 2004 World Health Organization/World Bank *World report on road traffic injury prevention* and subsequent publications, road traffic injuries are a major public health problem and leading cause of death and injury around the world and that road crashes kill more than 1.2 million people and injure or disable as many as 50 million a year, placing road traffic crashes as the leading cause of death for children and young people aged 5–29 years,

Concerned that more than 90 % of road traffic deaths occur in low-income and middle-income countries and that in these countries the most vulnerable are pedestrians, cyclists, users of motorised two- and three-wheelers and passengers on unsafe public transport,

Conscious that in addition to the enormous suffering caused by road traffic deaths and injuries to victims and their families, the annual cost of road traffic injuries in low-income and middle-income countries runs to over USD 65 billion exceeding the total amount received in development assistance and representing 1–1.5 % of gross national product, thus affecting the sustainable development of countries,

Convinced that without appropriate action the problem will only worsen in the future when, according to projections, by the year 2020 road traffic deaths will become one of the leading causes of death particularly for low-income and middle-income countries,

Underlining that the reasons for road traffic deaths and injuries and their consequences are known and can be prevented and that these reasons include inappropriate and excessive speeding; drinking and driving; failure to appropriately use seat-belts, child restraints, helmets and other safety equipment; the use of vehicles that are old, poorly maintained or lacking safety features; poorly designed or insufficiently maintained road infrastructure, in particular infrastructure which fails to protect pedestrians; poor or unsafe public transportation systems; lack of or insufficient enforcement of traffic legislation; lack of political awareness and lack of adequate trauma care and rehabilitation,

Recognizing that a large proportion of road traffic deaths and injuries occur in the context of professional activities, and that a contribution can be made to road safety by implementing fleet safety measures,

Aware that over the last thirty years many high-income countries have achieved substantial reductions in road traffic deaths and injuries through sustained commitment to well-targeted, evidence-based injury prevention programmes, and that with further effort, fatality free road transport networks are increasingly feasible, and that high-income countries should, therefore, continue to establish and achieve ambitious road casualty reduction targets, and support global exchange of good practices in road injury prevention,

Recognizing the efforts made by some low- and middle-income countries to implement best practices, set ambitious targets and monitor road traffic fatalities,

Acknowledging the work of the United Nations system, in particular the long standing work of the United Nations Regional Commissions and the leadership of the World Health Organization, to advocate for greater political commitment to road safety, increase road safety activities, promote best practices, and coordinate road safety issues within the United Nations system,

Also acknowledging the progress of the United Nations Road Safety Collaboration as a consultative mechanism whose members are committed to road safety and whose activities include providing governments and civil society with guidance on good practice to support action to tackle major road safety risk factors,

Acknowledging the work of other stakeholders, including intergovernmental agencies; regional financial institutions, nongovernmental and civil society organizations, and other private bodies,

Acknowledging the role of the Global Road Safety Facility established by the World Bank as the first funding mechanism to support capacity building and provide technical support for road safety at global, regional and country levels,

Acknowledging the report of the Commission for Global Road Safety *Make roads safe: a new priority for sustainable development* which links road safety with sustainable development and calls for increased resources and a new commitment to road infrastructure safety assessment,

Acknowledging the findings of the report of the International Transport Forum and the Organisation for Economic Co-operation and Development *Towards zero: ambitious road safety targets and the safe system approach* and its recommendation that all countries regardless of their level of road safety performance move to a safe system approach to achieve ambitious targets,

Acknowledging the findings of the World Health Organization/UNICEF *World report on child injury prevention* which identifies road traffic injuries as the leading cause of all unintentional injuries to children and describes the physical and developmental characteristics which place children at particular risk,

Recognizing that the solution to the global road safety crisis can only be implemented through multi-sectoral collaboration and partnerships among all concerned in both public and private sectors, with the involvement of civil society,

Recognizing that road safety is a 'cross cutting' issue which can contribute significantly to the achievement of the Millennium Development Goals and that capacity building in road traffic injury prevention should be fully integrated into national development strategies for transport, environment and health, and supported by multilateral and bilateral institutions through a better aligned, effective, and harmonized aid effort,

Conscious that global results are the effect of national and local measures and that effective actions to improve global road safety require strong political will, commitment and resources at all levels: national and sub-national, regional and global,

Welcoming the World Health Organization's *Global status report on road safety* – the first country by country assessment at global level – which identifies gaps and sets a baseline to measure future progress,

Also welcoming the results of the projects implemented by the United Nations regional commissions to assist low-income and middle-income countries in setting their own road traffic casualty reduction targets, as well as regional targets,

Determined to build on existing successes and learn from past experiences,

Hereby resolve to:

1. Encourage the implementation of the recommendations of the *World report on road traffic injury prevention*,
2. Reinforce governmental leadership and guidance in road safety, including by designating or strengthening lead agencies and related coordination mechanisms at national or sub-national level;
3. Set ambitious yet feasible national road traffic casualty reduction targets that are clearly linked to planned investments and policy initiatives and mobilize the necessary resources to enable effective and sustainable implementation to achieve targets in the framework of a safe systems approach;

4. Make particular efforts to develop and implement policies and infrastructure solutions to protect all road users in particular those who are most vulnerable such as pedestrians, cyclists, motorcyclists and users of unsafe public transport, as well as children, the elderly and people living with disabilities;
5. Begin to implement safer and more sustainable transportation, including through land-use planning initiatives and by encouraging alternative forms of transportation;
6. Promote harmonization of road safety and vehicle safety regulations and good practices through the implementation of relevant United Nations resolutions and instruments and the series of manuals issued by the United Nations Road Safety Collaboration;
7. Strengthen or maintain enforcement and awareness of existing legislation and where needed improve legislation and vehicle and driver registration systems using appropriate international standards;
8. Encourage organizations to contribute actively to improving work-related road safety through adopting the use of best practices in fleet management;
9. Encourage collaborative action by fostering cooperation between relevant entities of public administrations, organizations of the United Nations system, private and public sectors, and with civil society;
10. Improve national data collection and comparability at the international level, including by adopting the standard definition of a road death as any person killed immediately or dying within 30 days as a result of a road traffic crash and standard definitions of injury; and facilitating international cooperation to develop reliable and harmonized data systems;
11. Strengthen the provision of prehospital and hospital trauma care, rehabilitation services and social reintegration through the implementation of appropriate legislation, development of human capacity and improvement of access to health care so as to ensure the timely and effective delivery to those in need;

Invite the United Nations General Assembly to declare the decade 2011–2020 as the “Decade of Action for Road Safety” with a goal to stabilize and then reduce the forecast level of global road deaths by 2020;

Decide to evaluate progress five years following the First Global Ministerial Conference on Road Safety;

Invite the international donor community to provide additional funding in support of global, regional and country road safety, especially in low- and middle-income countries; and

Invite the UN General Assembly to assent to the contents of this declaration.

20 November 2009
Moscow, Russian Federation

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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

ETSC urges Irish government to lower drink drive limit

European Transport Safety Council¹⁾ urges the Irish Government to introduce its life saving legislation, which will provide for a new lower drink drive limit. The drink drive limit is currently 0.08 g/dL in Ireland, making it the highest in the EU with Malta and the UK. The proposed lower limit of 0.05 for drivers and 0.02 for professional and novice drivers will also bring Ireland into line with the other EU member states and the European Commission's recommendation²⁾.

Speaking from Brussels, Mr. Antonio Avenoso, Executive Director of the European Transport Safety Council (ETSC) said: "We cannot underestimate what a significant milestone this is for both the Irish Government and the Irish people. Minister Noel Dempsey T.D. and his colleagues should lower the drink drive limit, a move that can and will only lead to safer roads, fewer lives lost and more injuries prevented. By keeping the current BAC limit, Ireland risks to soon stand alone among EU countries with irresponsibly high legal limit."

"There is overwhelming evidence to support lowering the drink-drive limit from 0.08 to 0.05. **For example, in Switzerland, the limit was reduced from 0.08 to 0.05 on 1st January 2005. The period 2006 to 2008 saw 44 % less alcohol related road deaths than the period 2002 to 2004**³⁾. A similar drop in alcohol related deaths occurred also in Austria, whose limit was reduced from 0.08 to 0.05 in 1998", he added.

"Ireland has made great strides in becoming one of the top performing countries in the EU for road safety. In just 8 years, the country has seen a 32 % reduction in the number of road deaths, from 411 in 2001 to 279 in 2008. However, many other EU countries have begun to improve their track record on road safety and Ireland will have to continue implementing important and proven road safety measures if it does not want to be left behind. With 63 deaths per million on Irish roads, Ireland comfortably sits below the EU average of 79 deaths per million."

"But despite recent improvements in Ireland's road safety record, it is still estimated that up to 100 people die from alcohol related collisions on Irish roads every year. 100 people who need not have died and whose families continue to grieve for what could have been a preventable tragedy. Lowering the limit is the right choice and I applaud the Irish Government for choosing to do so," Mr. Avenoso concluded.

(Aus einer Online-Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC,
vom 23. Oktober 2009)

¹⁾ The European Transport Safety Council (ETSC) is a Brussels-based independent non-profit making organisation dedicated to the reduction of the number and severity of transport crashes in Europe. The ETSC seeks to identify and promote research-based measures with a high safety potential. It brings together 42 national and international organisations concerned with transport safety from across Europe. See <http://www.etsc.eu>

²⁾ European Community. Commission Recommendation 2001/116/EC of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles. (Official Journal of the European Communities, No. L 43, 14 February 2001, pp. 31–33).

³⁾ Alcohol-related deaths relatively decreased by 24 %, as the number of non-alcohol related deaths fell down by 26 % between 2006 to 2008 and 2002 to 2004.

Kanada: Alkohol am Steuer – Gespräche statt passiver Aufklärung*)

Eine Studie kanadischer Wissenschaftler kommt zu dem Ergebnis, dass motivierende Gesprächsführung eine bessere Wirkung erzielen kann als passive Aufklärungsprogramme.

Fahren unter Alkoholeinfluss ist eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr. Viele wiederholt auffällige Autofahrer verweigern die Teilnahme an Sucht- oder Präventionsprogrammen. Unfälle im Straßenverkehr sind die Haupttodesursache bei Jugendlichen. Alkohol ist bei einem Drittel dieser Unfälle im Spiel. Während die Mehrzahl der Fahrer, die einmalig wegen Alkohol am Steuer verurteilt wurden, an Präventionsprogrammen teilnimmt, umgehen Wiederholungstäter die obligatorischen Programme.

Für die Studie untersuchten die Forscher zwei Gruppen von Fahrern mit Alkoholproblemen: Eine Gruppe absolvierte eine 30-minütige Sitzung, in der die so genannte „motivierende Gesprächsführung“ zum Einsatz kam. Aktives Zuhören, Wertschätzung und Akzeptanz des Problems standen im Vordergrund und Lösungsstrategien wurden gemeinsam mit den Betroffenen entwickelt. Die andere Gruppe nahm an einem passiven Aufklärungsgespräch teil, das über Gefahren und Folgen von Alkohol im Straßenverkehr informierte. In Abständen von sechs Monaten wurden bei beiden Gruppen eventuelle Rückfälle dokumentiert.

Die Forscher kamen zu dem Schluss, dass motivierende Gesprächsführung und das Setzen persönlicher Ziele weitaus effektiver sind als passive Aufklärungsgespräche. Es sei für die betroffene Person leichter, eigene Ziele zu verfolgen und zu akzeptieren als Vorgaben, die von außen gesetzt werden.

(Aus einer Online-Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates – DVR – vom 24. November 2009)

*) Die Ergebnisse der Studie von Thomas G. Brown et. al. werden voraussichtlich in der Februar-Ausgabe 2010 des Fachmagazins „Alcoholism: Clinical & Experimental Research“ unter dem Titel „Brief Motivational Interviewing for DWI Recidivists Who Abuse Alcohol and Are Not Participating in DWI Intervention: A Randomized Controlled Trial“ veröffentlicht. Online kann der Beitrag bereits unter <http://www3.interscience.wiley.com/journal/123188858/abstract> eingesehen werden.

Verlängerung der Laufzeit „Zweite Ausbildungsphase“ im Rahmen der Fahranfängerausbildung

Über die Weiterführung der im Rahmen der Fahranfängerfortbildungsmaßnahmen laufenden Modellversuche „Zweite Ausbildungsphase“ und „Begleitetes Fahren ab 17“ soll gemeinsam auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Evaluation, deren Ergebnisse im Laufe des Jahres 2010 vorliegen, entschieden werden. Das Konzept der „Zweiten Ausbildungsphase“ ist jedoch nur bis zum 31.12.2009 befristet, das „Begleitete Fahren ab 17“ hingegen bis zum 31.12.2010.

Um in einem gemeinsamen Konzept nach § 6 Abs. 1 bzw. § 48b FeV über die Weiterführung dieser beiden Maßnahmen entscheiden zu können, ist eine Verlängerung der Laufzeit der „Zweiten Ausbildungsphase“ um ein Jahr notwendig.

Aus diesem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Verordnung zur Änderung von Verordnungen über die Fahranfängerfortbildung (BR-Drucksache 814/09) vom 05. November 2009 Folgendes beschlossen:

In Artikel 3 der Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe und zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 16. Mai 2003 (BGBl. I S. 709) werden die Wörter „und mit Ablauf des 31. Dezember 2009 außer Kraft“ gestrichen.

Der Fahranfängerfortbildungsverordnung vom 16. Mai 2003 (BGBl. I S. 709), die durch Artikel 8b der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist, wird folgender § 9 angefügt:

„§ 9

Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 31. Dezember 2010 außer Kraft.“

(Aus der BT-Drucksache 814/09 vom 05. November 2009)

Rechtsprechung

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

01. 1. Bei einem Blutalkoholgehalt von rund 3 g Promille kann eine Schuldfähigkeit des Angeklagten jedenfalls dann nicht ohne Hinzuziehung eines medizinischen Sachverständigen ausreichend sicher festgestellt werden, wenn der Angeklagte eine Leberanschädigung aufwies und längere Zeit alkoholabstinent gelebt hatte oder wenn er zugleich nicht unerheblich mit einem Betäubungsmittelwirkstoff (hier: THC) intoxiziert war.

***) 2. Bei Berechnung des Blutalkoholwertes ist bei der Rückrechnung vom Zeitpunkt der Blutentnahme auf die Tatzeit neben dem stündlichen Abbauwert von 0,2 ‰ zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ anzusetzen.**

Oberlandesgericht Oldenburg,
Beschluss vom 03. November 2009 – 1 Ss 167/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Delmenhorst – Schöffengericht – hat die Angeklagten am 29. Januar 2009 wegen gemeinschaftlich versuchten schweren Raubes in Tateinheit mit gemeinschaftlich gefährlicher Körperverletzung und gemeinschaftlicher Sachbeschädigung, den Angeklagten K. zu einer Freiheitsstrafe von 3 Jahren und den Angeklagten M. zu einer Freiheitsstrafe von 2 Jahren und 6 Monaten verurteilt. Die von den Angeklagten gegen dieses Urteil eingelegten Berufungen hat das Landgericht Oldenburg am 27. Mai 2009 mit der Maßgabe verworfen, dass sie wegen vollendeten gemeinschaftlich begangenen schweren Raubes in Tateinheit mit gemeinschaftlicher gefährlicher Körperverletzung in Tateinheit mit gemeinschaftlicher Sachbeschädigung verurteilt werden.

Gegen dieses Urteil haben die Angeklagten K. und M. jeweils Revision eingelegt, mit denen sie die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügen.

Die Rechtsmittel sind zulässig und teilweise begründet.

Aus den Gründen:

Die vom Angeklagten K. erhobene Aufklärungsrüge, mit der geltend gemacht wird, das Landgericht habe ein medizinisches Sachverständigengutachten einholen müssen, das seine Schuldunfähigkeit ergeben hätte, ist zulässig erhoben und begründet. Das Landgericht hat insoweit entgegen § 244 Abs. 2 StPO seine Beweisaufnahme nicht auf alle Beweismittel erstreckt, die für die Entscheidung von Bedeutung waren. Angesichts des von ihm festgestellten sehr hohen Blutalkoholwertes des Angeklagten von ca. 3 ‰ im Zeitpunkt der Tat bei bestehender Leberanschädigung und vorangegangener zweijähriger Alkoholabstinenz drängte sich die Einholung eines medizinischen Sachverständigengutachtens zur Klärung einer in Betracht kom-

menden (vgl. BGH NJW 1989, 779) Schuldunfähigkeit des Angeklagten so sehr auf, dass dem zur Wahrheitsermittlung nachzugehen war, ohne dass es eines dahingehenden Beweisantrages oder einer Beweisanregung des Angeklagten bedurfte hätte.

Die vom Angeklagten M. erhobene Sachrüge ist hinsichtlich des Schuld- und Strafausspruches begründet. Bei Berechnung des Blutalkoholwertes hat das Landgericht übersehen, dass bei der Rückrechnung vom Zeitpunkt der Blutentnahme auf die Tatzeit neben dem stündlichen Abbauwert von 0,2 ‰ zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ anzusetzen ist (vgl. Fischer, StGB, § 20 Rdn. 13 m.w.Nachw.). Bei Einbeziehung eines solchen Zuschlags hätte sich ein Blutalkoholwert des Angeklagten zum Tatzeitpunkt von 3 ‰ ergeben. Dieser sehr hohe Wert legt die Möglichkeit nahe, dass der Angeklagte zur Tatzeit nicht mehr schuldfähig war. Dies hat das Landgericht zwar geprüft, allerdings nur lückenhaft und deshalb rechtsfehlerhaft. Denn es hat insoweit lediglich auf den Eindruck abgestellt, den die Zeugen M., B. und S. vor und nach der Tat vom Angeklagten hatten. Wegen der ebenfalls festgestellten nicht unbeträchtlichen THC-Intoxikation des Angeklagten M. in Verbindung mit dem sehr hohen Blutalkoholwert konnte das Landgericht allein aufgrund dieser Zeugenaussagen, zumal diese wenig konkret waren, aber nicht ausreichend sicher eine Schuldunfähigkeit des Angeklagten ausschließen. Eine sichere Feststellung, dass der Angeklagte nicht schuldunfähig war, konnte nach Lage des Falles vielmehr nur mit Hilfe eines medizinischen Sachverständigen erlangt werden.

Auf den aufgezeigten Rechtsfehlern können die Schuld- und der Strafaussprüche beruhen. Denn im Falle einer festgestellten Schuldunfähigkeit hätten die Angeklagten nicht wie geschehen verurteilt werden können.

Das angefochtene Urteil war deshalb in den die revisionsführenden Angeklagten betreffenden Schuld- und Strafaussprüchen mit den zugehörigen Feststellungen aufzuheben, ohne dass es noch eines Eingehens auf die weiteren Revisionsrügen, soweit sie sich gegen den Schuld- bzw. Strafausspruch richten, bedurfte.

(Mitgeteilt vom 1. Strafsenat des Oberlandesgerichtes Oldenburg)

02. 1. Stehen zwei Ordnungswidrigkeiten, die jeweils mit einem Fahrverbot geahndet werden könnten, in Tatmehrheit, so kann in dem diese Taten gleichzeitig aburteilenden Urteil nur auf ein Fahrverbot erkannt werden.

***) 2. Eine unlösbare innere Verknüpfung zweier Handlungen, die über die bloße Gleichzeitigkeit**

ihrer Ausführung hinausginge, liegt nicht vor, wenn der Täter mit einem Kraftfahrzeug unter Wirkung berauschender Mittel fährt und hierbei Betäubungsmittel ohne einen erkennbaren Beziehungs- bzw. Bedingungs-zusammenhang als Teil seines persönlichen Gewahrsams mit sich führt.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 3 Ss OWi 451/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung berauschender Mittel (Morphin, Kokain und Benzoylcegonin) in zwei Fällen zu Geldbußen von jeweils 750 Euro verurteilt und gegen ihn zwei Fahrverbote von jeweils drei Monaten unter Gewährung der sog. „Viermonatsfrist“ verhängt.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene am 25.09.2008 und am 28.09.2008 öffentliche Straßen mit einem PKW, wobei er unter Wirkung der o. g. berauschenden Mittel stand.

Gegen das Urteil wendet sich der Betroffene mit der Rechtsbeschwerde und rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Die Sache war zur Fortbildung des Rechts gem. § 80a Abs. 3 OWiG dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern zu übertragen. Die Frage, ob zwei in Tatmehrheit zueinander stehende Ordnungswidrigkeiten in einem Urteil (neben zwei Geldbußen auch) mit zwei (dreimonatigen) Fahrverboten geahndet werden können oder ob vielmehr in einem Urteil wegen mehrerer Taten nur auf ein einheitliches Fahrverbot erkannt werden kann, stellt eine Rechtsfrage dar, die vorliegend entscheidungserheblich, klärungsbedürftig und abstraktionsfähig ist. Der Umstand, dass bereits einige Oberlandesgerichte diese Frage im letztgenannten Sinne entschieden haben, steht einer Übertragung zur Fortbildung des Rechts nicht entgegen, da diese auch dann zugänglich ist, wenn es erst vereinzelte obergerichtliche Entscheidungen zu der Rechtsfrage gibt und die Entscheidung zur Festigung der Rechtsprechung beiträgt (vgl. KG Berlin NZV 1992, 162; OLG Hamm NJW 1972, 1061). So verhält es sich hier. Die nachfolgend geschilderte Rechtsprechung zu der aufgezeigten Frage gilt es zu festigen, zumal bisher – soweit ersichtlich – eine Entscheidung des hiesigen Oberlandesgerichts hierzu noch nicht ergangen ist.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat auf die Sachrüge hin geringfügigen Erfolg.

1. Die Verhängung zweier Fahrverbote von jeweils drei Monaten begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Stehen zwei Ordnungswidrigkeiten, die jeweils mit einem Fahrverbot geahndet werden könnten, in Tatmehrheit, so kann nach der bisher ergangenen obergerichtlichen Rechtsprechung in dem diese Ordnungswidrigkeiten gleichzeitig aburteilenden Urteil nur auf ein Fahrverbot erkannt werden (vgl. BayObLG Beschl. v. 21. 11. 1995 – 1 ObOWi 595/95 – juris; OLG

Brandenburg VRS 106, 212, 213; OLG Düsseldorf NZV 1998, 298; OLG Düsseldorf NZV 1998, 512, 513; Göhler-Gürtler OWiG 15. Aufl. § 20 Rdn. 6 und Göhler-Seitz a. a. O. § 66 Rdn. 24). Dies wird auf drei Argumente gestützt (OLG Brandenburg VRS 106, 212, 213):

– Parallele zum Strafrecht: Dort darf neben einer Gesamtstrafe auch nur auf ein Fahrverbot erkannt werden.

– Die Funktion des Fahrverbots als Denkkettel- und Besinnungsmaßnahme verlangt eine Gesamtbetrachtung aller zu ahndenden Ordnungswidrigkeiten und damit die Prüfung – und eventuelle Anordnung – nur eines Fahrverbots.

– Da das Gesetz nicht erlaubt, zwei gleichzeitig rechtskräftig gewordene Fahrverbote nacheinander zu vollstrecken, wäre es sinnlos, mehrere Fahrverbote nebeneinander anzuordnen.

Der Senat schließt sich dieser Ansicht an. Zwar vermag das Argument der Parallele zum Strafrecht wenig zu überzeugen, da dort nach den Regelungen der §§ 53 f. StGB auch eine Gesamtstrafe, also eine einheitliche Hauptsanktion, im Falle der Tatmehrheit gebildet wird, während im Ordnungswidrigkeitenrecht nach § 20 OWiG das Kumulationsprinzip gilt, so dass die beiden Sanktionssysteme insoweit gar nicht vergleichbar sind. Die weiteren Argumente der zitierten Rechtsprechung überzeugen aber. Das Fahrverbot hat Denkkettel- und Besinnungsfunktion. Wie der Rahmen von ein bis drei Monaten Dauer (§ 25 Abs. 1 StVG) zeigt, geht der Gesetzgeber davon aus, dass diese Funktion in diesem Rahmen auch zu erzielen ist, ein längerfristiges Fahrverbot insoweit also nicht erforderlich ist (BayObLG a. a. O.). Grundsätzlich würden zwei in einem Erkenntnis verhängte Fahrverbote auch zeitgleich vollstreckt werden, denn sie würden beide mit der Rechtskraft der Entscheidung wirksam, was eine doppelte Anordnung sinnlos machen würde. Auch in dem Falle der Gewährung der sog. „Viermonatsfrist“ (§ 25 Abs. 2a StVG) – wie hier – gilt nichts anderes. Auch hier würden die Fahrverbote mit Ablieferung des Führerscheins oder spätestens vier Monate nach Rechtskraft wirksam werden. Entsprechendes gilt gem. § 25 Abs. 5 StVG bei ausländischen Fahrerlaubnissen. Aus § 25 Abs. 2a S. 2 StVG lässt sich nichts anderes herleiten, da diese Vorschrift die Verhängung von Fahrverboten in unterschiedlichen Verfahren betrifft („weitere Fahrverbote rechtskräftig verhängt“; i. E. auch OLG Brandenburg a. a. O.). Schließlich spricht gegen eine Kumulation von Fahrverboten auch, dass eine solche gesetzlich nicht ausdrücklich vorgesehen ist. Der Umstand, dass dies nicht der Fall ist, während in § 20 OWiG bezüglich der Geldbußen insoweit eine ausdrückliche Regelung getroffen wurde, zeigt, dass eine Kumulation von Fahrverboten auch nicht möglich sein soll. Dass die Bußgeldbehörde dies alles ggf. unterlaufen könnte, indem sie für jede Ordnungswidrigkeit getrennte Bußgeldbescheide erlässt (vgl. dazu Bohnert in KK-OWiG 3. Aufl. § 20 Rdn. 7) steht dem nicht entgegen. In diesen Fällen könnte, wenn bereits ein Fahrverbot rechtskräftig ver-

hängt war, ggf. bei der Ahndung der weiteren Ordnungswidrigkeit berücksichtigt werden, ob nicht insoweit bereits die Denkfähigkeit- und Besinnungsfunktion durch das erste Fahrverbot erreicht wird.

Der Senat konnte das zweite Fahrverbot gem. § 79 Abs. 6 OWiG selbst in Wegfall bringen, da eine andere Entscheidung als die getroffene insoweit nicht in Betracht kam.

2. Die weitergehende Rechtsbeschwerde ist offensichtlich unbegründet i. S. v. § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 349 Abs. 2 StPO. Die Überprüfung des angefochtenen Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerderechtferntigung hat keine Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben. Näherer Erörterung bedarf nur Folgendes:

Das Amtsgericht hat zutreffend ausgeführt, dass das Strafverfahren, dem der Besitz von Betäubungsmitteln bei den hier verfahrensgegenständlichen Taten zu Grunde lag, einer gesonderten Verfolgung und Aburteilung der vorliegenden Ordnungswidrigkeiten nicht entgegensteht. Ein Verfolgungshindernis wegen eines Verstoßes gegen das Doppelverfolgungsverbot besteht nicht. Es handelt sich um zwei sachlich-rechtliche Taten, die auch grundsätzlich prozessual selbständig sind. Eine unlösbare innere Verknüpfung zweier Handlungen, die über die bloße Gleichzeitigkeit ihrer Ausführung hinausginge, liegt nicht vor, wenn der Täter mit einem Kraftfahrzeug unter Wirkung berauschender Mittel fährt und hierbei Betäubungsmittel ohne einen erkennbaren Beziehungs- bzw. Bedingungszusammenhang als Teil seines persönlichen Gewahrsams mit sich führt (BGH NSTZ 2004, 694, 695 [= BA 2005, 242]; vgl. auch: Senatsbeschluss vom 14.07.2009 – 3 Ss OWi 355/09 –).

Die Annahme, dass der Betroffene bei den Fahrten unter der Wirkung berauschender Mittel (§ 24a StVG) stand, begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Die bei ihm ermittelten Konzentrationen der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Substanzen lagen (mit Ausnahme der Kokainkonzentration bei der zweiten Tat) jeweils (z. T. deutlich) über den Grenzwerten der Grenzwertkommission (vgl. dazu Hentschel/König/Dauer StVG § 24a Rdn. 21a).

Auch die Bußgeldbemessung begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Da im Verkehrszentralregister bereits mehrere Entscheidungen nach §§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a StGB eingetragen waren, war vom Regelsatz von 750 Euro gem. Ziff. 242.2 BKatV auszugehen. Die Feststellungen zu den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen reichen aus und stehen der Anwendung des Regelsatzes nicht entgegen. Dem Betroffenen stehen monatlich etwa 1500 Euro, abzgl. 200 Euro Unterhaltszahlungen, zur Verfügung. Insoweit ist die Ahndung der beiden Verstöße mit dem Regelsatz von jeweils 750 Euro (wegen der Voreintragungen) ersichtlich nicht übermäßig. Der Betroffene kann die Geldbußen, auf deren Zahlung er sich mit zeitlichem Vorlauf einstellen kann, aus seinem laufenden Einkommen erbringen, ohne selbst hilfsbedürftig zu werden.

Dass der Betroffene von seiner polnischen Fahr-

erlaubnis – so seine unwiderlegte Einlassung – in Deutschland ohnehin keinen Gebrauch machen darf, steht einer Anordnung eines Fahrverbots nicht entgegen. Ein Fahrverbot kann auch dann angeordnet werden, wenn der Betroffene gar keine Fahrerlaubnis besitzt (vgl. Hentschel/König/Dauer a. a. O. § 25 Rdn. 11, 31), was das Amtsgericht auch zutreffend begründet hat.

03. *) 1. Gefahr im Verzug i. S. v. § 81a Abs. 2 StPO ist zu verneinen, wenn nach dem Ergebnis des Atemalkoholtests der untersuchte Fahrzeugführer stark alkoholisiert war (hier: 2,0 Promille).

2. Der Hinweis, eine richterliche Entscheidung sei zu einem bestimmten Zeitpunkt (hier: Atemalkoholtest um 21.20 Uhr) nicht zu erlangen, kann Gefahr im Verzug nicht begründen, weil dem korrespondierend die verfassungsrechtliche Verpflichtung der Gerichte besteht, die Erreichbarkeit eines Ermittlungsrichters, auch durch die Einrichtung eines Eil- oder Notdienstes, zu sichern.

3. Ein Beweisverwertungsverbot ist bei Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO insbesondere dann anzunehmen, wenn die Durchführung der Maßnahme auf einer bewusst fehlerhaften bzw. objektiv willkürlichen Annahme der Eingriffsbefugnis durch den Polizeibeamten beruht. Ein irrtümlicher Verstoß gegen die gesetzliche Zuständigkeitsregelung führt dagegen – jedenfalls, wenn ein hypothetischer Ersatzeingriff rechtmäßig wäre – nicht zu einem Beweisverwertungsverbot.

4. Mangels – den handelnden Polizeibeamten bekannter – Erreichbarkeit eines Richters kann es nicht als willkürlich oder grob fehlerhaft angesehen werden, wenn die Ermittlungsbeamten ihre Eilkompetenz nach § 81a Abs. 2 StPO annehmen und selbst die Entnahme der Blutprobe anordnen. Dies gilt erst recht, wenn ein Nachtrunk im Raume steht.

5. Will der Tatrichter einen Nachtrunk berücksichtigen, so hat er zunächst die Tatzeitblutalkoholkonzentration zu ermitteln, die der Angeklagte ohne Nachtrunk gehabt hätte. Von diesem Wert ist sodann die durch den Nachtrunk maximal verursachte Blutalkoholkonzentration abzuziehen. Das tatrichterliche Urteil muss dabei nachprüfbar erkennen lassen, ob bei der Berechnung der durch den Nachtrunk verursachten maximalen Blutalkoholkonzentration die günstigsten möglichen Werte zugrunde gelegt worden sind.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,

Beschluss vom 14. Oktober 2009 – 1 Ss 310/09 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Hünfeld wurde die Angeklagte am 24. 06. 2009 wegen eines fahrlässig begangenen Vergehens der Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je

10,00 Euro verurteilt. Ihr wurde die Fahrerlaubnis entzogen und der ihr am 30.01.2008 vom Landrat des Landkreises O1 erteilte Führerschein eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wurde angewiesen, ihr vor Ablauf von 10 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte und in gleicher Weise begründete Revision der Angeklagten, mit der sie materielles Recht rügt und mit der Verfahrensrüge geltend macht, die gutachterlichen Feststellungen zur Höhe der Blutalkoholkonzentration hätten nicht verwertet werden dürfen, da der die Blutentnahme anordnende Polizeibeamte gegen den Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO verstoßen habe.

Die Verfahrensrüge ist in der Sache unbegründet. Ein Beweisverwertungsverbot besteht nicht.

Die Revision führt jedoch mit der Sachrüge zur Aufhebung des Urteils.

Aus den Gründen:

Die Staatsanwaltschaft bei dem Oberlandesgericht führt in ihrer Stellungnahme vom 11.09.2009 zur Unbegründetheit der Verfahrensrüge und zur Sachrüge aus:

„2) Die erhobene Rüge wäre zudem unbegründet.

a) Allerdings bestand ein Beweiserhebungsverbot, denn die Voraussetzungen, unter denen der Polizeibeamte die Entnahme der Blutprobe bei der Angeklagten hätte anordnen dürfen, lagen nicht vor.

Die Anordnung der Blutentnahme darf gemäß § 81a Abs. 2 StPO nur durch den zuständigen Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehende Verzögerung auch durch die Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen erfolgen. Der Richtervorbehalt hat seinen Grund darin, dass es sich bei der Entnahme einer Blutprobe um einen Eingriff in das durch Art. 2 Abs. 2 S. 1 Grundgesetz geschützte Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit handelt, auch wenn der Eingriff nach § 81a Abs. 1 Satz 2 StPO nur durch einen Arzt im Rahmen der Regeln ärztlicher Kunst erfolgen darf. Der Richtervorbehalt – auch der einfachgesetzliche – zielt auf eine vorbeugende Kontrolle der Maßnahme in ihren konkreten gegenwärtigen Voraussetzungen durch eine unabhängige und neutrale Instanz. Die Strafverfolgungsbehörden müssen daher grds. versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen. Die Gefährdung des Untersuchungserfolges muss mit Tatsachen begründet werden, die auf den Einzelfall bezogen und in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist. Das Bestehen einer solchen Gefährdung unterliegt der vollständigen, eine Bindung an die von der Exekutive getroffenen Feststellungen und Wertungen ausschließenden gerichtlichen Überprüfung (vgl. BVerfG NJW 2007, 1345, 1346 m. w. N. [= BA 2008, 71]; OLG Hamburg, Beschluss vom

04.02.2008, NJW 2008, 2597, 2598 [= BA 2008, 198]).

Die formellen Voraussetzungen der Anordnung lagen hier nicht vor. Zwar war ein zureichender Tatverdacht im Hinblick auf eine Trunkenheitsfahrt gegeben. Für die handelnden Polizeibeamten bestand aufgrund des ihnen mitgeteilten Sachverhaltes und dem bei der Angeklagten durchgeführten Atemalkoholtest, der eine Atemalkoholkonzentration von 2,0 Promille ergab, der konkrete Tatverdacht der Trunkenheitsfahrt.

Gefahr im Verzug i. S. v. § 81a Abs. 2 StPO war vorliegend jedoch nicht gegeben. Die Angeklagte war ausweislich des Ergebnisses des Atemalkoholtests (2,0 Promille) stark alkoholisiert. Bei diesem Ermittlungsbild hätte der Polizeibeamte davon ausgehen müssen, dass der mögliche Abbau der Blutalkoholkonzentration während der Zeitdauer bis zur Erlangung einer richterlichen Entscheidung nicht zum Beweisverlust führen werde.

Dem steht auch nicht entgegen, dass der Atemalkoholtest nach 21.20 Uhr erfolgte. Der Hinweis, eine richterliche Entscheidung sei zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht zu erlangen, kann Gefahr im Verzug nicht begründen, weil dem korrespondierend die verfassungsrechtliche Verpflichtung der Gerichte besteht, die Erreichbarkeit eines Ermittlungsrichters auch durch die Einrichtung eines Eil- oder Notdienstes, zu sichern (vgl. BVerfGE 103, 142, 155; Thüringer Oberlandesgericht VRS 116, 105, 108 [= BA 2009, 214]).

b) Wie das Tatgericht im Ergebnis zutreffend festgestellt hat, führt hier das Beweiserhebungsverbot nicht zu einem Beweisverwertungsverbot.

Dem Strafverfahrensrecht ist ein allgemein geltender Grundsatz, wonach jeder Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften ein strafprozessuales Verwertungsverbot nach sich zieht, fremd (vgl. BGHSt 44, 243, 249; BGH StV 2007, 338).

Der Gesetzgeber hat die Frage, unter welchen Voraussetzungen bei Missachtung des Richtervorbehaltes ein Verwertungsverbot hinsichtlich der rechtswidrig erlangten Beweismittel anzunehmen ist, nicht entschieden (vgl. BGH StV a. a. O.). Die Frage ist nach inzwischen gefestigter, verfassungsgerichtlich gebilligter (vgl. zuletzt BVerfG NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386] obergerichtlicher und höchstrichterlicher Rechtsprechung jeweils nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden (vgl. BGHSt a. a. O.; BGH StV a. a. O.). Dabei muss beachtet werden, dass die Annahme eines Verwertungsverbots, auch wenn die StPO nicht auf Wahrheitsfindung ‚um jeden Preis‘ gerichtet ist, eines der wesentlichen Prinzipien des Strafverfahrensrechts einschränkt, nämlich den Grundsatz, dass das Gericht die Wahrheit zu erforschen und dazu die Beweisaufnahme von Amts wegen auf alle Tatsachen und Beweismittel zu erstrecken hat, die von Bedeutung sind. Daran gemessen bedeutet

ein Beweisverwertungsverbot eine Ausnahme, die nur nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist (vgl. BGHSt a.a.O.; BGH StV a. a. O.). Maßgeblich mit beeinflusst wird das Ergebnis der demnach vorzunehmenden Abwägung vom Gewicht des infrage stehenden Verfahrensverstößes, welches wesentlich von der Bedeutung der im Einzelfall betroffenen Rechtsgüter bestimmt wird (vgl. BGHSt a. a. O.; BGH StV a. a. O.; BGH NJW 2007, 2269; OLG Stuttgart – 1 Ss 532/07 –; Meyer-Goßner, a. a. O., § 81a Rn. 32).

In Sonderfällen schwerwiegender Rechtsverletzungen, die durch das besondere Gewicht der jeweiligen Verletzungshandlung bei grober Verkennung der Rechtslage geprägt sind, darf der Staat aus Eingriffen ohne Rechtsgrundlage keinen Nutzen ziehen, da dies gegen den Grundsatz eines fairen Verfahrens verstoßen würde (vgl. BGH StV a. a. O.). Ein Beweisverwertungsverbot ist danach insbesondere dann anzunehmen, wenn die Durchführung der Maßnahme auf einer bewusst fehlerhaften bzw. objektiv willkürlichen Annahme der Eingriffsbefugnis durch den Polizeibeamten beruht (vgl. BVerfG NJW 2007, 1425; NJW 2006, 2684; BGH NStZ-RR 2007, 242; BGH NJW 2007, 2269; OLG Stuttgart a. a. O.). Ein irrtümlicher Verstoß gegen die gesetzliche Zuständigkeitsregelung führt dagegen – jedenfalls, wenn ein hypothetischer Ersatzeingriff rechtmäßig wäre – nicht zu einem Beweisverwertungsverbot (vgl. BGH NStZ-RR 2007, 242; Meyer-Goßner, a. a. O., § 81a Rn. 32).

Eine gesetzliche Vorschrift, die für den zu beurteilenden Fall ein Beweisverwertungsverbot ausdrücklich anordnet, existiert nicht.

Die Voraussetzungen, unter denen aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall auch ohne ausdrückliche Vorschrift ein Beweisverwertungsverbot anzuerkennen ist, liegen ebenfalls nicht vor.

Von Bedeutung ist insoweit zunächst, dass die Anordnung der getroffenen Eilmaßnahme (Blutentnahme) der Polizei nicht schlechthin verboten, sondern in Eilfällen gestattet ist. Obwohl die Voraussetzungen des § 81a Abs. 2 StPO nicht vorlagen, hatte die Verletzung des Richtervorbehalts deshalb aus objektiver Sicht geringeres Gewicht, als wenn, wie etwa im Fall des § 100b Abs. 1 StPO (Telekommunikationsüberwachung), der Polizei die Anordnung von Eingriffen der betreffenden Art gänzlich untersagt ist (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 12. 03. 2009 – 3 Ss 31/09 –; Thüringer OLG VRS 116, 105, 109).

Ferner ist zu berücksichtigen, dass die materiellen Voraussetzungen für eine Blutentnahme fraglos vorlagen, mithin nur ein formaler Rechtsverstoß gegeben ist. Im Hinblick auf den Tatverdacht wäre ein richterlicher Anordnungsbeschluss aller Voraussicht nach ergangen.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass sich als

betroffene Rechtsgüter das hochrangige Interesse an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs nach § 316 StGB und das – unter einfachem Gesetzesvorbehalt stehende – Grundrecht des Angeklagten auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG gegenüber standen. Während der Straftatbestand der Trunkenheit im Verkehr dem Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit (wegen des dahinter stehenden Schutzes insbesondere von Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer) dem Schutz hoher Rechtsgüter dient, stellt der Eingriff, dem sich der Angeklagte unterziehen musste, lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit dar (vgl. Thüringer OLG, a. a. O.).

Ein Beweisverwertungsverbot wäre daher allenfalls bei willkürlicher Annahme von Gefahr im Verzug oder bei Vorliegen eines nach dem Maßstab objektiver Willkür besonders schwerwiegenden Fehlers anzunehmen (BGH NJW 2007, 2269, 2271 f.).

Beides ist hier nicht der Fall.

Weder aus den Urteilsfeststellungen noch aus dem Revisionsvorbringen ergibt sich, dass die handelnden Polizeibeamten den Richtervorbehalt bewusst und gezielt umgangen bzw. ignoriert oder die den Richtervorbehalt begründende Rechtslage grüblich verkannt haben.

Aus dem Revisionsvorbringen ergibt sich, dass die Polizeibeamten im Hinblick auf die Uhrzeit und der dadurch bedingten Nichterreichbarkeit eines Richters von dem Versuch, einen solchen zu erreichen, abgesehen haben. Mangels – den handelnden Polizeibeamten somit bekannter – Erreichbarkeit eines Richters kann es nicht als willkürlich oder grob fehlerhaft angesehen werden, wenn die Ermittlungsbeamten ihre Eilkompetenz nach § 81a Abs. 2 StPO angenommen und selbst die Entnahme der Blutprobe angeordnet haben, zumal vorliegend ein Nachtrunk im Raume stand (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 24. 03. 2009 – 3 Ss 53/09 – [BA 2009, 282]).

Ebenso vermag der Umstand, dass die Polizeibeamten auch nicht versucht haben, zumindest den staatsanwaltschaftlichen Bereitschaftsdienst zu erreichen, von vornherein keine Verletzung des § 81a Abs. 2 StPO zu begründen. Eine Verletzung des Richtervorbehalts des § 81a Abs. 2 StPO und die damit verbundene mögliche Verletzung des Beschuldigten in seinem Grundrecht aus Art. 19 Abs. 4 GG auf effektiven Rechtsschutz setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2007, 1345; NJW 2008, 2053) voraus, dass die Anordnungskompetenz des Richters und nicht etwa die eines Ermittlungsbeamten, sei es des Staatsanwaltes, sei es einer seiner Ermittlungspersonen i. S. d. § 152 GVG, missachtet bzw. unterlaufen worden ist. Zwar mag die Anordnung der Blutprobenentnahme bei Gefahr im Verzug i. S. v. § 81a Abs. 2 StPO zunächst dem Staatsanwalt selbst und – nachrangig – seinen Ermittlungspersonen zustehen, doch ist dieses Rangverhältnis, da allein im Be-

reich der Ermittlungsbehörden und damit den Bereich der Exekutive betreffend, für die Frage der Verletzung des Richtervorbehaltes von vornherein bedeutungslos (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 24. 03. 2009 – 3 Ss 53/09 –).

Das angefochtene Urteil hält hingegen auf die in allgemeiner Form erhobene Rüge der Verletzung materiellen Rechts der rechtlichen Überprüfung nicht stand.

Die zur Blutalkoholkonzentration getroffenen Feststellungen bieten keine tragfähige Grundlage für eine Überprüfung auf Rechtsfehler.

Das Amtsgericht hat festgestellt, dass die Begutachtung der der Angeklagten um 22.02 Uhr und um 22.33 Uhr entnommenen Blutproben Blutalkoholkonzentrationen von 1,81 und 1,70 Promille ergaben. Da die Angeklagte sich unwiderlegbar dahingehend eingelassen habe, dass sie nach der Fahrt Wein und mit Kräutern aufgesetzten Wodka getrunken hätte, wozu ihr bis zum Eintreffen der Polizeibeamten nur acht Minuten geblieben wären, sei zugunsten der Angeklagten von geringem Nachtrunk und einer Blutalkoholkonzentration zur Zeit der Fahrt von mindestens 1,3 bis 1,4 Promille und damit von absoluter Fahruntüchtigkeit auszugehen.

Dem Urteil kann nicht entnommen werden, wie das Gericht die Feststellung bezüglich des angenommenen Tatzeitblutalkoholwertes getroffen hat.

Will der Tatrichter – wie hier – einen Nachtrunk berücksichtigen, so hat er zunächst die Tatzeitblutalkoholkonzentration zu ermitteln, die die Angeklagte ohne Nachtrunk gehabt hätte. Dies ist vorliegend erfolgt.

Von diesem Wert ist sodann die durch den Nachtrunk maximal verursachte Blutalkoholkonzentration abzuziehen. Die Blutalkoholkonzentration, die sich aus dem Genuss einer bestimmten Alkoholmenge ergibt, kann in der Weise errechnet werden, dass die wirksame Alkoholmenge (in Gramm) durch das mit dem sog. Reduktionsfaktor multiplizierte Körpergewicht (in kg) geteilt wird. Es bedarf daher der Feststellung des Körpergewichts im Tatzeitpunkt, der Bestimmung des Reduktionsfaktors und der Mitteilung der aufgenommenen Alkoholmenge in Gramm. Hinsichtlich des Körpergewichts ist dabei zugunsten des Angeklagten vom Mindestgewicht auszugehen, da die durch Nachtrunk verursachte Blutalkoholkonzentration um so höher ist, je geringer das Körpergewicht ist. Wenn der individuelle Reduktionsfaktor nicht festgestellt ist, muss der Sachverständige darlegen, welcher Reduktionsfaktor bei dem Angeklagten als niedrigster Wert in Betracht kommt und zugunsten des Angeklagten davon ausgehen (vgl. OLG Frankfurt/M., Beschluss vom 20.05.1996 – 3 Ss 132/96 – und vom 13.11.2001 – 3 Ss 306/01 –; OLG Köln VRS 66, 352, 353 [= BA 1984, 368]).

Das tatrichterliche Urteil muss also nachprüfbar erkennen lassen, ob bei der Berechnung der durch den Nachtrunk verursachten maximalen Blutalkoholkonzentration die günstigsten möglichen Werte zugrunde gelegt worden sind.

Diese erforderlichen Feststellungen fehlen vorliegend. Die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil zum Nachtrunk und die angenommene Tatzeitblutalkoholkonzentration von ‚mindestens 1,3 bis 1,4 Promille‘ sind unzureichend und nicht geeignet, dem Revisionsgericht die erforderliche Überprüfung auf Rechtsfehler zu ermöglichen.

Das angefochtene Urteil beruht auch auf dem aufgezeigten Darlegungsmangel. Denn es ist nicht auszuschließen, dass sich bei Beachtung der vorgenannten Grundsätze eine niedrigere Tatzeitblutalkoholkonzentration ergeben könnte, als das Amtsgericht angenommen hat, und dies auch Auswirkungen auf die Beurteilung der Fahruntüchtigkeit hat.

Es bedarf deshalb der Aufhebung des angefochtenen Urteils bereits im Schuldpruch und Zurückverweisung der Sache.“

Dem tritt der Senat bei.

Nach alledem war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, in eine andere Abteilung des Amtsgerichts Hünfeld zurückzuverweisen (§§ 349 Abs. 4, 353, 354 Abs. 2 StPO).

04. 1. Bei der Trunkenheit im Verkehr kann die Annahme einer vorsätzlichen Tat nicht allein auf die Höhe der BAK gestützt werden.

***) 2. Jedoch nimmt derjenige, der eine Stunde vor Fahrtantritt mehr als vier Liter Bier oder zwei Liter Wein oder einen halben Liter Schnaps trinkt, seine daraus resultierende Fahruntüchtigkeit zumindest billigend in Kauf nimmt.**

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 10. Juni 2009 – 2 Ss 17/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten am 06. Mai 2008 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 34,00 Euro. Weiterhin wurde der Führerschein des Angeklagten eingezogen, seine Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis von 6 Monaten ausgesprochen. Die dagegen eingelegte Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht mit dem angefochtenen Urteil mit der Maßgabe als unbegründet verworfen, dass der Angeklagte einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt schuldig sei. Das Urteil enthält die folgenden Feststellungen:

„Am Samstag, den 12. 01. 2008 befuhr der Angeklagte mit seinem PKW... die Bundesstraße 1. Gegen 0.10 Uhr befuhr der Angeklagte, obwohl er zuvor erhebliche Mengen Alkohol getrunken hatte und daher eine Fahruntüchtigkeit in Kauf nahm, die Ortslage ..., wo er wegen unangepasster Geschwindigkeit kontrolliert wurde.

Die bei dem Angeklagten um 01.20 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentra-

tion von 2,37 mg/g. Der 188 cm große und 80 kg schwere Angeklagte hatte bei mittlerer Konstitution zum Zeitpunkt der ärztlichen Untersuchung Ausfallerscheinungen. Nach Untersuchung des blutabnehmenden Arztes Dr. ... war sein Gang schleppend bei unsicherer Kehrtwendung. Der Drehnystagmus war bei kleiner Auslenkung feinschlägig und sein Augenzucken größer als 10 Sekunden. Seine Skleren waren gerötet und sein Bewusstsein benommen. Insgesamt war seine Stimmung bei verlangsamttem Denkablauf schwerfällig und stumpf. Zugleich konnte er bei deutlicher Sprache die ‚Finger-Finger‘ und ‚Nasen-Finger‘-Probe sicher bewältigen. Nach Einschätzung des Arztes stand er deutlich unter Alkoholeinfluss. Bei der Tat war der Angeklagte in seiner Schuldfähigkeit nicht aufgehoben, jedoch vermindert.“

Zur rechtlichen Würdigung enthält das Urteil die folgenden Ausführungen:

„Die Kammer ist zu der Überzeugung gekommen, dass die hohe Alkoholkonzentration im Blut des Angeklagten und die damit verbundene Kenntnis von den genossenen Alkoholmengen und Arten bei ihm zu dem Bewusstsein geführt hat, dass er bei Fahrtantritt jedenfalls die Möglichkeit einer Fahruntüchtigkeit in Kauf genommen haben muss.

Die bei ihm um 01.20 Uhr festgestellte Blutalkoholkonzentration von 2,37 ‰ ergibt nach der Widmarkformel (Tröndle/Fischer StGB, 54. Aufl. § 20 Rn. 14) unter Berücksichtigung einer Körpergröße von 188 cm und einem Gewicht von 80 kg bei einem Reduktionsfaktor von 0,76 eine Alkoholdosis bei einer Trinkzeit von 1 Stunde von minimal 166 g bis maximal 222 g, je nach Zugrundelegung des Resorptionsdefizites von 0,1 % bis 0,3 % und eines Abbauwertes von 0,1 ‰ bis 0,2 ‰. Bei einem Alkoholgehalt von Bier von 5 % (40 g/l), Wein von ca. 10 % (79 g/l) oder Schnaps von 38 % (300 g/l) müssten damit minimal 4,1 l Bier, ca. 2,1 l Wein oder ca. 0,5 l Schnaps binnen 1 Std. getrunken worden sein. Bei längerer Trinkdauer – auch mit Unterbrechungen – entsprechend höhere Mengen. Jedem Erwachsenen, jedenfalls jedem Absolventen einer Fahrschule, ist bekannt, welche Wirkungen die Einnahme von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit entfaltet, insbesondere, dass diese Mengen die Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigen. Insbesondere kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die erheblichen Mengen, die der Angeklagte gegebenenfalls mit Unterbrechungen und über den Tag verteilt getrunken haben muss, bei dem Angeklagten das Wissen geschaffen hat, eben diese Mengen getrunken zu haben. Es gibt keine Veranlassung anzunehmen, dass der Angeklagte die Alkoholmengen unbewusst zu sich genommen hat. Auch die fortschreitende Wirkung des Alkohols auf die Kritikfähigkeit bis zur Annahme verminderter Schuldfähigkeit führt nicht dazu, dass diese Kenntnis verloren geht, mag der Angeklagte auch oder wieder annehmen zu wollen das Gefühl zu haben, noch oder wieder fahrtüchtig zu sein.

Bedingter Vorsatz ist anzunehmen, wenn der Eintritt des tatbestandlichen Erfolges als möglich und nicht ganz fernliegend erkannt wird, wenn die Verwirklichung des Tatbestandes billigend in Kauf genommen wird oder sich auch nur damit abgefunden wird, auch wenn gehofft wird, dass der Erfolg nicht eintritt. Bei bewusster Fahrlässigkeit hingegen ist der Täter mit der als möglich erkannten Tatbestandverwirklichung nicht einverstanden und vertraut darauf, dass der Erfolg nicht eintreten wird.

Der Angeklagte hat hier in Kenntnis des Wissens um die von ihm konsumierten Alkoholmengen und damit in Kenntnis eines jedenfalls möglichen Erfolgseintritts gehandelt und sich bei Fahrtantritt damit jedenfalls abgefunden. Eine bewusste Fahrlässigkeit mit der ernsthaften Hoffnung, dass der Erfolg nicht eintritt, kann bei diesen Mengen nicht angenommen werden.

Hier kommt zudem hinzu, dass es sich bei dem Angeklagten als Servicetechniker um einen intelligenten Mann mit entsprechenden Fähigkeiten zur Selbsteinschätzung handeln muss. Auch wurde er kurz nach Mitternacht kontrolliert, was die Vermutung nahe legt, dass der Alkoholkonsum zuvor, einem Freitag, stattgefunden hat. Sollte er jedoch diese erheblichen Mengen im Verlauf des Vorabends zu sich genommen haben, spricht bereits der kurze Zeitraum dafür, dass ein Verlust dieses Wissens nicht eingetreten sein kann. Aber auch die Annahme, er habe über den Tag verteilt, etwa weil er seiner Arbeit nicht nach nachgegangen ist, dann jedoch noch erheblich höhere Mengen zu sich genommen, kann nicht dazu führen, dass er sich im Sinne einer bewussten Fahrlässigkeit fahrtüchtig ‚gefühl‘ haben kann. Denn gerade wenn er entweder über den gesamten Tag verteilt getrunken oder mit einer Unterbrechung getrunken hat, kann er nicht ernsthaft darauf vertraut haben, fahrtüchtig zu sein.“

Hiergegen richtet sich die in jeweils zulässiger Weise eingelegte und begründete Revision des Angeklagten, der die Verletzung sachlichen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel des Angeklagten ist begründet. Die vom Landgericht getroffenen Feststellungen tragen den Schuldspruch wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr nicht.

Das Landgericht hat – wie die im Urteil wiedergegebene rechtliche Würdigung zeigt – die Annahme einer vorsätzlichen Tat allein auf die Höhe der Blutalkoholkonzentration des Angeklagten bei der Trunkenheitsfahrt gestützt. Dies ist nicht möglich. Aus der Blutalkoholkonzentration allein kann nicht ohne Hinzutreten weiterer Umstände auf vorsätzliches Handeln geschlossen werden (BGH, DAR 1996, 175; VRS 65, 359; OLG Hamm, BA 2007, 317; OLG Frankfurt a. M., NJW, 1996, 1358 [= BA 1996, 301]; OLG Karlsruhe, NZV 1999, 301; OLG Köln, DAR 1999, 88; OLG Naumburg, BA 2001, 457; OLG Saarbrücken, StraFo 2001, 203 [= BA 2001, 458]; OLG Zweibrücken, ZfS 2001, 334, Fischer, StGB, 56. Aufl., § 316 Rdnr. 46

m. w. N.; a. A. wohl OLG Koblenz, StraFo 2001, 220, das einem hohen Alkoholisierungsgrad eine Indizwirkung zuspricht, die bei Nichtvorliegen entlastender Umstände für die Verurteilung wegen einer Vorsatztat genügen soll). Es gibt keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit erkennt. Mit steigender Alkoholisierung verringert sich auch die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit, sodass die Fähigkeit, die eigene Fahruntüchtigkeit zu erkennen, in einer zwar den Vorwurf der Fahrlässigkeit begründenden, jedoch den Vorsatz ausschließenden Weise beeinträchtigt sein kann (Senat vom 29. Juni 1999 – 2 Ss 38/99 – und vom 23. November 1995 – 2 Ss 51/95 –). Um auf eine vorsätzliche Begehungsweise schließen zu können, müssen weitere darauf hinweisende Umstände hinzutreten. Dabei kommt es auf die vom Tatgericht näher festzustellende Erkenntnisfähigkeit des Fahrzeugführers bei Fahrtantritt an. Erforderlich ist die Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs wie auch dessen Zusammenhang mit dem Fahrtantritt sowie das Verhalten des Täters während und nach der Fahrt (OLG Hamm, a. a. O.).

Der Senat hat sich wiederholt zu dieser Frage geäußert und stets im Sinne der vorgenannten, ganz überwiegenden obergerichtlichen Rechtsprechung entschieden (Senat vom 13. November 2008 – 2 Ss 66/08 –, vom 08. April 2008 – 2 Ss 27/08 –, vom 08. Januar 2002 – 2 Ss 60/01 –, vom 30. Mai 2000 – 2 Ss 39/00 –, vom 15. Februar 2000 – 2 Ss 4/00 –, vom 29. Juni 1999 – 2 Ss 38/99 – sowie vom 23. November 1995 – 2 Ss 51/95 –). Der Senat hält an dieser Rechtsprechung fest.

Die Argumentation des Landgerichts, die im Wesentlichen auf der Rückrechnung von der Blutalkoholkonzentration des Angeklagten auf Art und Menge der von ihm – möglicherweise – konsumierten alkoholischen Getränke beruht, ist nicht schlüssig. Zwar ist auch der Senat der Auffassung, dass derjenige, der eine Stunde vor Fahrtantritt mehr als vier Liter Bier trinkt, seine daraus resultierende Fahruntüchtigkeit zumindest billigend in Kauf nimmt. Gleiches gelte für denjenigen, der mehr als zwei Liter Wein oder einen halben Liter Schnaps trinkt. Der Schwachpunkt dieser Argumentation ist aber, dass das Landgericht über den Zeitpunkt der Alkoholaufnahme und die Art und Menge der genossenen alkoholischen Getränke gerade keine Feststellungen getroffen hat. Die diesbezüglichen Ausführungen des Landgerichts sind bloße Vermutungen. Zu Recht weist die Revision darauf hin, dass auch andere Geschehensabläufe denkbar sind, die nicht ohne weiteres den Schluss auf ein zumindest bedingt vorsätzliches Handeln des Angeklagten zulassen. So ist es ebenso möglich, dass der Angeklagte auf einer privaten Feier alkoholische Mixgetränke konsumiert hat, deren Alkoholgehalt er nicht kannte. Ebenso ist es möglich, dass der Angeklagte nach Beendigung der Alkoholaufnahme einige Stunden geschlafen und sich dann vor Fahrtantritt keine Gedanken über seine alkoholische Beeinflussung gemacht hatte.

05. Eine Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist nach Erhebung der öffentlichen Klage von dem nunmehr zuständigen Gericht als Antrag zu behandeln, im Sinne des Beschwerdevorbringens zu entscheiden. Erst die dann ergehende Entscheidung ist beschwerdefähig.

Landgericht Arnsberg,
Beschluss vom 03. November 2009 – 2 Qs 87/09 –

Zum Sachverhalt:

Durch Beschluss des Amtsgerichts – Ermittlungsrichter – Arnsberg vom 29. 07. 2009 ist dem Beschuldigten gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen worden. Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 01. 10. 2009 eingegangene Beschwerde des Beschuldigten vom 30. 09. 2009. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Arnsberg hat das Amtsgericht Werl am 01. 10. 2009 Strafbefehl erlassen, gegen den der Beschuldigte rechtzeitig Einspruch eingelegt hat.

Das Amtsgericht – Strafrichter – Werl hat der Beschwerde am 29. 10. 2009 nicht abgeholfen und die Sache der Kammer vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Beschuldigten vom 30. 09. 2009 ist gegenstandslos geworden, da sie als solche prozessual überholt ist.

Mit dem der Erhebung der Anklage gleichstehenden Antrag auf Erlass eines Strafbefehls wird für die zu treffenden Entscheidungen über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis das Gericht zuständig, bei dem diese Antragschrift eingereicht worden ist, hier das Amtsgericht Werl. Zugleich entfällt die Zuständigkeit des Ermittlungsrichters bei dem Amtsgericht, das die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet hat (vgl. Meyer-Goßner, StPO, § 162, Rdnr. 19; OLG Düsseldorf DAR 2001, 374).

Eine Beschwerde gegen die Entscheidung zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist bei einem solchen Zuständigkeitswechsel von dem nunmehr zuständigen Gericht als Antrag zu behandeln, im Sinne des Beschwerdebegehens zu entscheiden. Das gilt selbst dann, wenn bei demselben Amtsgericht sich lediglich die Zuständigkeit vom Ermittlungsrichter zum Strafrichter verschiebt (vgl. OLG Düsseldorf a. a. O.; OLG Celle, StraFo 2001, 134). Erst die nunmehr ergehende Entscheidung des in der Hauptsache zuständigen Richters ist beschwerdefähig (vgl. OLG Celle a. a. O. m. w. N.). Es kann dahingestellt bleiben, ob der „Nichtabhilfebeschluss“ des Strafrichters vom 29. 10. 2009 eine anfechtbare Entscheidung in diesem Sinne darstellt, weil er in Verkennung der eigenen originären Zuständigkeit ergangen ist. Denn gegen den Beschluss vom 29. 10. 2009 liegt eine Beschwerde nicht vor, so dass eine Entscheidung der Kammer nicht veranlasst ist.

Nur vorsorglich weist die Kammer darauf hin, dass Strafverfahren, in denen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet wird, mit besonderer Beschleunigung durchgeführt werden sollen.

06. *) 1. Die Ergebnisse einer in Tschechien erfolgten Blutprobenentnahme wegen Verdachts einer Trunkenheitsfahrt in Abwesenheit des Arztes und unter unzureichender Dokumentation des Verfahrensweges zur Erlangung des Analyseergebnisses sind nicht verwertbar.

2. Das Ausbrechen des Fahrzeuges bei leichtem Kurvenverlauf und feuchter, indes griffiger Fahrbahnoberfläche stellt keinen typischen alkoholbedingten Fahrfehler dar, soweit andere Ursachen wie Übermüdung des Fahrers als mögliche und plausible Unfallursache in Betracht zu ziehen sind.

Landgericht Frankfurt (Oder),
Beschluss vom 15. Oktober 2009 – 21 Qs 152/09 –

Zum Sachverhalt

Mit Beschluss vom 28.09.2009 hat das Amtsgericht Fürstenwalde die Fahrerlaubnis des Beschwerdeführers gern. § 111a StPO vorläufig entzogen und den Führerschein beschlagnahmt. Hiergegen richtet sich die Beschwerde vom 08.10.2009.

In seiner Nichtabhilfeentscheidung verweist das Amtsgericht Fürstenwalde zur Begründung auf sein Urteil vom 28.09.2009, mit dem es den Beschwerdeführer wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 50 € verurteilt hat. Gegen dieses Urteil hat der Beschwerdeführer zwischenzeitlich Berufung eingelegt.

Ausweislich der Gründe des Urteils ist das Amtsgericht von folgendem Sachverhalt überzeugt:

„Am 31.10.2008 hielt sich der Angeklagte berufsbedingt in Tschechien auf, um hier neue Geschäftskontakte zu knüpfen.

Gegen 19.20 Uhr befuhr der Angeklagte in St. die Straße der 1. Kategorie Nr. 26 aus Richtung O. kommend. Vor Fahrtantritt hatte der Angeklagte so viel Alkohol zu sich genommen, dass er absolut fahruntüchtig war. Seine absolute Fahruntüchtigkeit nahm der Angeklagte zumindest billigend in Kauf. Er war allein in dem Fahrzeug und führte keine alkoholischen oder sonstigen Getränke mit.

Aufgrund seiner absoluten Fahruntüchtigkeit vermochte der Angeklagte sein Kraftfahrzeug nicht mehr den Verkehrsbedingungen angemessen zu führen und kam aufgrund einer Fehleinschätzung des Kurvenverlaufs und der hierfür angemessenen Geschwindigkeit bei leicht feuchter, aber griffiger und sauberer Fahrbahn in einer leichten Rechtskurve ins Schleudern. Sein Fahrzeug brach nach links aus und schleuderte über die Gegenfahrbahn und einen unbefestigten Grünstreifen sowie den dahinter gelegenen Gehweg und kam nach ca. 40 Metern zur Hälfte auf diesem, zur anderen Hälfte auf einer daneben gelegenen, begrünten Vertiefung zum Stehen. Das Fahrzeug wurde – ebenso wenig wie andere Personen oder Sachen – hierdurch zwar nicht beschädigt, war aber aufgrund des Verharrens der

Antriebsräder auf rutschigem Grund nicht mehr manövrierfähig.“

Seine Überzeugungsbildung zur absoluten Fahruntüchtigkeit des Beschwerdeführers begründet das Amtsgericht wie folgt:

„Zwar sind die Ergebnisse der Blutuntersuchung auf Ethanolkonzentration nicht verwendbar. Entgegen den in der Bundesrepublik Deutschland einzuhaltenden Grundsätze erfolgte bereits die Blutentnahme nicht durch einen Arzt, sondern nur in dessen Abwesenheit. Darüber hinaus ist der Verfahrensweg zur Erlangung des Analyseergebnisses nicht hinreichend dokumentiert. Es fehlt sowohl an Information über die Anzahl der unterschiedlichen Analysen als auch an der Dokumentation ihrer Ergebnisse. Die Untersuchung ist auch nicht nachholbar, weil die Reste der Probe nach der Untersuchung – wie in Tschechien üblich – vernichtet wurden.

Auch das Ergebnis der Atemalkoholmessung ist gerichtsbekannt mit großen Unsicherheiten behaftet und kann allenfalls als Indiz dafür herangezogen werden, dass der Angeklagte größere Mengen Alkohol konsumiert hatte. Eine Abweichung von bis zu 0,5 Promille zwischen dem derart ermittelten und dem tatsächlichen Blutalkoholgehalt ist allerdings nicht auszuschließen.

Allerdings ergibt sich die Alkoholisierung des Angeklagten bereits aus den Feststellungen des Polizeibeamten hinsichtlich des Alkoholgeruchs in der Atemluft sowohl beim ersten als auch beim zweiten Kontakt, als auch aus dem Unfallhergang selbst. Denn der Angeklagte war nicht in der Lage eine einfache Verkehrssituation zu bewältigen, fuhr mit offenbar überhöhter Geschwindigkeit in den Kurvenbereich ein und war bei drohendem Ausbrechen des Fahrzeuges offensichtlich alkoholbedingt nicht in der Lage, das Fahrzeug abzufangen. Dieser Unfallhergang stellt einen typischen alkoholbedingten Fahrfehler dar. Denn aus dem Verlauf ergibt sich zum einen eine alkoholbedingte Enthemmung, die sich darüber hinaus auch in dem Nachtatverhalten des Angeklagten zeigt, der sich zwecks Weiterfahrt in alkoholisiertem Zustand von den Beamten freischleppen lassen wollte, zum anderen eine erhebliche Verminderung der Reaktionsfähigkeit und der Fähigkeit, einfache Verkehrssituationen richtig einzuschätzen.

Andere Ursachen sind auszuschließen. Sie sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Insbesondere war der Fahrbahnbelag griffig und sauber und das Fahrzeug selbst technisch einwandfrei.“

Ausweislich des Protokolls der mündlichen Verhandlung vom 28.09.2009 hat der Zeuge D., ein tschechischer Polizeibeamter, unter anderem bekundet, der Beschwerdeführer habe nach Alkohol gerochen, er habe keine Ausfallerscheinungen gehabt, indes etwas müde gewirkt. Der Sachverständige Dr. K. bekundete laut desselben Protokolls, die Messwerte könnten nicht nachvollzogen werden. Die Untersuchung entspreche nicht den deutschen Standards. Die

Toleranz zwischen Atem- und Bluttests sei außergewöhnlich hoch.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache Erfolg. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind dringende Gründe für die Annahme, dass die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§ 111a Abs. 1 StPO), nicht vorhanden. Ein dringender Tatverdacht und ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit, dass das Gericht den Beschuldigten für ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen halten und ihm daher die Fahrerlaubnis entziehen werde, kann nicht angenommen werden. Insbesondere kann gegenwärtig nicht hinreichend sicher davon ausgegangen werden, dass sich der Beschwerdeführer – wie vom Amtsgericht in seinem angefochtenen Urteil vom 28.09.2009 angenommen – der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) schuldig gemacht hat (§ 69 Abs. 2 Ziff. 2 StGB).

Der Beschwerdeführer hat sich zur Sache nicht eingelassen. Zu Recht geht auch das Amtsgericht zunächst davon aus, dass nach den glaubhaften Feststellungen des Sachverständigen Dr. K. weder der gemessene Atemalkoholwert (1,88 Promille) noch der Messwert der Blutalkoholkonzentration (2,38 Promille) verwertbar seien. Selbst wenn der gemessene Atemalkoholwert als Indiz herangezogen wird, begegnet der Rückschluss des Amtsgerichts, das Ausbrechen des Fahrzeuges beruhe darauf, dass der Beschwerdeführer „offensichtlich“ alkoholbedingt nicht in der Lage gewesen sei, das Fahrzeug sicher zu führen, erheblichen Bedenken. Selbst wenn der Unfallhergang bei leichtem Kurvenverlauf und feuchter, indes griffiger Fahrbahnoberfläche einen typischen alkoholbedingten Fahrfehler darstellte, sind entgegen der Annahme des Amtsgerichts andere Ursachen nicht auszuschließen. So hat der Zeuge D. ausdrücklich bekundet, der Beschwerdeführer habe einen etwas müden Eindruck gemacht. Insbesondere die Auseinandersetzung mit dieser möglichen und plausiblen Unfallursache unterbleibt im angefochtenen Urteil. Im Übrigen macht der protokollierte Antrag der Vertreterin der Staatsanwaltschaft in der mündlichen Verhandlung am 28.09.2009 deutlich, dass auch die Anklagebehörde eine Strafbarkeit des Beschwerdeführers gemäß § 316 StGB nach der Beweisaufnahme nicht festzustellen vermochte, sondern nur eine Ordnungswidrigkeit annahm.

(Mitgeteilt von Rechtsanwalt Markus Michalczyk,
Frankfurt/Oder)

07. *) Im Falle der Nichteinhaltung der vor Beginn einer Atemalkoholmessung einzuhaltenden Wartezeit von 20 Minuten kann zumindest bei einer deutlichen Überschreitung des Gefahrengrenzwertes die mit der Nichteinhaltung der Wartezeit verbundenen Schwankungen durch Hinzuziehung eines Sachverständigen geklärt werden, ob

und gegebenenfalls in welchem Umfang sich die Unterschreitung der Wartezeit seit Trinkende auswirkt hat.

1. Amtsgericht Schwelm,
Urteil vom 23. Juni 2009
– 60 OWi 770 Js 464/08 (129/08) –
2. Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 15. Oktober 2009
– 2 Ss OWi 737/09 OLG Hamm –

1. Amtsgericht Schwelm

Zum Sachverhalt:

Am 11.02.2008 befuhr die Betroffene mit dem Pkw um 22.55 Uhr öffentliche Straßen in W., nämlich die Z-straße. Sie hatte zuvor Alkohol getrunken. Die Betroffene führte das Fahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,36 mg/l.

Die Atemalkoholmessung wurde vorgenommen durch das bis zum 09.07.2008 geeichte Gerät Dräger Alcotest 7110 Evidential, Typ MK III.

Das Messgerät wurde um 23.09 Uhr gestartet, die Messungen wurden um 23.11 Uhr und um 23.14 Uhr vorgenommen. Zwischen 22.55 Uhr und dem Ende der Messung hatte die Betroffene keine Möglichkeit, irgendwelche Substanzen zu sich zu nehmen.

Aus den Gründen:

Die Betroffene, die sich zur Sache nicht eingelassen hat, führte daher ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr.

Diese Feststellungen beruhen auf den Bekundungen des Zeugen POM V., dem schriftlich erstatteten und erörterten Gutachten des Sachverständigen Dipl.-Ing. U., dem erörterten Messprotokoll und dem erörterten Eichschein.

Da die einschreitenden Polizeibeamten vorliegend lediglich eine Wartezeit von 14 Minuten zwischen dem festgestellten Verkehrsverstoß und dem Beginn der Messung eingehalten, mithin die vom Hersteller des Messgerätes empfohlene Wartezeit von 20 Minuten nicht beachtet haben, hat die Betroffene die Auffassung vertreten, dass die Messung fehlerhaft und nicht zu verwenden sei.

Daraufhin hat das Gericht dem Sachverständigen den Auftrag erteilt, zu untersuchen, ob trotz der dargestellten Umstände die Überschreitung des Atemalkoholgrenzwertes von 0,25 mg/l mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, insbesondere, ob ein Sicherheitsabschlag von dem festgestellten Atemalkoholwert vorzunehmen ist.

Dabei war sich das Gericht der hier maßgeblichen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und des Oberlandesgerichts Hamm bewusst.

So hat der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 03.04.2001 – 4 StR 507/00 – [BA 2001, 280] ausgeführt, dass bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration im Sinne von § 24a Abs. 1 StVG unter Verwendung eines Atemalkoholmessgerätes, das die

Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten hat, der gewonnene Messwert ohne Sicherheitsabschläge verwertbar ist, wenn das Gerät unter Einhaltung der Eichfrist geeicht und die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind. Zu diesen zu beachtenden Verfahrensbestimmungen gehören ein Zeitablauf seit Trinkende von mindestens 20 Minuten, eine Kontrollzeit von 10 Minuten vor der Messung, eine Doppelmessung im Zeitabstand von maximal fünf Minuten und die Einhaltung der zulässigen Variationsbreite zwischen den Einzelwerten. Nur wenn im Einzelfall konkrete Anhaltspunkte für einen Messfehler bestehen oder behauptet werden können, hat das Gericht im Rahmen seiner Aufklärungspflicht oder auf einen entsprechenden Beweisantrag hin dem nachzugehen.

Mit Beschluss vom 23. 08. 2004 – 2 Ss OWi 357/04 – hat der 2. Strafsenat des OLG Hamm unter Verweis auf eine Entscheidung des OLG Celle (NZV 2004, 318 [= BA 2004, 267]) in einem dem vorliegenden Sachverhalt vergleichbaren Fall die Auffassung vertreten, dass die fehlende Beachtung der Wartezeit von 20 Minuten dann unschädlich sei, wenn jedenfalls eine Kontrollzeit von 10 Minuten vor der Messung eingehalten worden sei, in der der Betroffene keine Substanzen durch Mund oder Nase zu sich genommen hat. Diese sei das wesentlich bedeutendere Kriterium. Die ermittelte Messung könne ohne Sicherheitsabschläge zur Feststellung der zur Tatzeit vorliegenden Atemalkoholkonzentration zugrunde gelegt werden.

Dem ist der 3. Strafsenat des OLG Hamm entgegengetreten (Beschluss vom 24. 08. 2006 – 3 Ss OWi 308/06) und hat die Auffassung vertreten, die Messung sei grundsätzlich nicht verwertbar, wenn die Wartezeit von 20 Minuten nicht eingehalten worden sei. Allerdings hat der Senat ausdrücklich keine Entscheidung für solche (Ausnahme-)Fälle getroffen, in denen die Atemalkoholkonzentration die Grenze von 0,25 mg/l sehr deutlich überschreitet und ggf. durch einen eventuelle Schwankungen gesichert ausschließenden Sicherheitsabschlag, dessen Höhe zunächst durch einen Sachverständigen zu klären wäre, herbeigeführt werden kann. Insoweit sah sich das Gericht angesichts des festgestellten Atemalkoholwertes von 0,36 mg/l, der deutlich über der Grenze von 0,25 mg/l lag, nicht gehindert, sich sachverständigenseits beraten zu lassen, um zu eruieren, ob und ggf. mit welchem Sicherheitsabschlag die Messung verwertbar ist.

Das Gericht ist auf Grund der Beweisaufnahme davon überzeugt, dass die obigen Feststellungen zutreffend sind.

Der Sachverständige U. hat in seinem Gutachten ausgeführt, dass keine Bedenken gegen die Richtigkeit der Messung vorlägen. Das Messergebnis sei auch nicht durch die zeitlichen Abläufe verfälscht worden. Das Messgerät sei in der Lage, etwaige Sprünge der Atemalkoholkonzentration, die in der sog. Anflutungsphase in den ersten 20 Minuten direkt nach dem Ende der Alkoholkonsumierung auftreten könnten, zu erkennen. In einem solchen Fall würde kein gültiges Messergebnis ermittelt werden können. Anhaltspunkte

gegen die Sachkunde des Sachverständigen liegen nicht vor.

Die Betroffene führte ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr. Das Gericht ist aufgrund des Sachverständigengutachtens, der Bekundungen des Zeugen, des erörterten Messprotokolls und des Eichscheins davon überzeugt, dass der Messwert ohne Sicherheitsabschläge verwertbar ist. Das Gerät hat die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten und war unter Einhaltung der Eichfrist geeicht. Zwar waren nicht alle Vorgaben für ein gültiges Messverfahren gewahrt, da – wie ausgeführt – die Wartezeit von 20 Minuten zwischen dem Vorfall und einem möglichen Trinkende nicht eingehalten worden war. Allerdings hatte die Betroffene mehr als zehn Minuten zwischen dem Verkehrsverstoß und dem Beginn der Messung keine Möglichkeit, irgendwelche Substanzen zu sich zu nehmen.

Anhaltspunkte für eine Verfälschung der Messergebnisse durch sonstige Störfaktoren sind auszuschließen. Dass der frühzeitige Beginn der Messung ein zum Nachteil der Betroffenen fehlerhaftes Messergebnis bewirkt hat, ist nach Überzeugung des Gerichts auf Grund des Gutachtens auszuschließen. Der Gutachter hat insoweit nachvollziehbar dargelegt, dass eine Messverfälschung sich aus technischer Sicht plausibel nicht darstellen lasse. Hätte die Betroffene unmittelbar vor dem Anhalten durch die einschreitenden Polizeibeamten noch Alkohol zu sich genommen und sich damit noch bei Beginn der Messung in der Anflutungsphase befunden, hätte der in diesem Stadium der Resorption im Körper zu erwartende sprunghafte Anstieg der Alkoholkonzentration dazu geführt, dass das Messgerät dergestalt abweichende Messergebnisse ermittelt, dass ein gültiges Endergebnis gar nicht zustande gekommen wäre. Dies war vorliegend nicht der Fall. Insoweit sah das Gericht – wie der Sachverständige – keine Notwendigkeit, den festgestellten Atemalkoholwert um einen Sicherheitsabschlag zu reduzieren.

Der Wert der Atemalkoholkonzentration ist im Übrigen zutreffend ermittelt worden. Die weiteren Verfahrensbestimmungen wurden beachtet. Die Kontrollzeit von zehn Minuten vor der Atemalkoholkonzentrationsmessung wurde eingehalten. Die Betroffene war um 22.55 Uhr gefahren, die Messungen fanden statt um 23.11 und 23.14 Uhr. Es lag also auch eine Doppelmessung im Zeitabstand von maximal fünf Minuten und Einhaltung der zulässigen Variationsbreite zwischen den Einzelmesswerten vor.

Zugunsten der Betroffenen geht das Gericht von fahrlässiger Begehungsweise aus.

Unter Berücksichtigung des Vorwurfs, der der Betroffenen zu machen ist, der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse hat das Gericht die Regelbuße nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog in Höhe von 250,- € festgesetzt.

Außerdem hat das Gericht ein Fahrverbot festgesetzt, § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG. Von einem Fahrverbot

konnte auch nicht abgesehen werden. Bei einer Verurteilung nach § 24a StVG rechtfertigen nach allgemeiner Meinung nur Härten ganz außergewöhnlicher Art oder sonstige das äußere und innere Tatbild beherrschende außergewöhnliche Umstände das Absehen von der Verhängung des Regelfahrverbots (vergleiche zum Beispiel OLG Hamm, NZV 1995, 496). Derartige Umstände sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgebracht worden. Gegebenenfalls eintretende wirtschaftliche und berufliche Folgen muss ein Betroffener als selbstverschuldet hinnehmen (OLG Hamm NZV 2001, 486 [= BA 2000, 513]). Der Betroffenen wurde die Viermonatsfrist nach § 25 Abs. 2a StVG gewährt.

2. Oberlandesgericht Hamm

Aus den Gründen (Verwerfung der Rechtsbeschwerde):

Die Verurteilung der Betroffenen wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG weist keine Rechtsfehler auf.

Das Amtsgericht ist zutreffend von einem Nachweis des Vorliegens einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 0,25 mg/l ausgegangen.

Zwar ist die Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Beginn der Messung nicht eingehalten worden. Die Frage, welche Konsequenzen aus der Nichteinhaltung der Wartezeit zu ziehen sind, wird in der obergerichtlichen Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet. Während zum Teil hieraus eine Unverwertbarkeit des Messergebnisses gefolgert wird (vgl. OLG Dresden, VRS 108, 279f [= BA 2006, 404]; Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 01. September 2005, 1 Ss 211/05, DAR 2006, 225) ist der Senat in Übereinstimmung mit anderen Obergerichten der Auffassung, dass zumindest bei einer deutlichen Überschreitung des Gefahrengrenzwertes, die mit der Nichteinhaltung der Wartezeit verbundenen Schwankungen durch Hinzuziehung eines Sachverständigen geklärt werden können, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang sich die Unterschreitung der Mindestzeit seit Trinkende ausgewirkt hat (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. Mai 2006, 1 Ss 32/06, NJW 2006, 1988 [= BA 2006, 410]).

So liegt der Fall auch hier. Das Amtsgericht hat eine Atemalkoholkonzentration von 0,36 mg/l festgestellt, welche damit um mehr als 40 % über der Gefahrengrenze liegt.

Bei dieser Sachlage hat das Amtsgericht beanstandungsfrei unter Hinzuziehung eines Sachverständigen überprüft, ob und gegebenenfalls mit welchem Sicherheitsabschlag das Messergebnis verwertbar ist.

(Mitgeteilt von Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Hans-Joachim Regul, Hamm)

08. *) Ein Strafklageverbrauch infolge Tatidentität gemäß § 264 StPO ist bei Einstellung eines Verfahrens gem. § 153a StPO wegen des Erwerbs von Betäubungsmitteln gem. § 29 Abs. 1 BtMG und

der zur Verurteilung gelangten Tat – Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingtem fahruntüchtigen Zustand, wobei im Blut ebenfalls Kokain und Cannabisprodukte festgestellt worden sind – zu verneinen, weil der Erwerb von Betäubungsmitteln mit deren Inbesitznahme abgeschlossen ist und die nachfolgende Trunkenheitsfahrt sich demnach als ein selbständiger geschichtlicher Vorgang darstellt.

1. Amtsgericht Recklinghausen,
Urteil vom 13. Mai 2009 – 28 Ds-12 Js 582/08-96/09 –

2. Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 14. September 2009
– 2 Ss 319/09 OLG Hamm –

1. Amtsgericht Recklinghausen

Aus den Gründen:

Am 29.11.2008 erhielten die Polizeibeamten C. und D. gegen 05.10 Uhr einen Einsatz zur Gaststätte „...“ in R. Zum Einsatz erhielten sie durch die Zeugin W. den Hinweis, dass ihr Freund, der Angeklagte, soeben mit dem Pkw unter deutlichem Alkoholeinfluss weggefahren sei. Den Polizeibeamten wurde sodann die Wohnanschrift des Angeklagten genannt. Das Fahrzeug konnte gegenüber der Wohnanschrift des Angeklagten parkend festgestellt werden. Nachdem die Polizeibeamten an der Wohnungstür des Angeklagten geklingelt hatte, öffnete dieser die Wohnungstür. Der Angeklagte war offensichtlich stark alkoholisiert. Gegenüber den Polizeibeamten gab er an, mit einem Taxi nach Hause gefahren zu sein, wie das Auto vor die Tür gekommen sei, könne er sich nicht erklären. Auf dem Tisch der Wohnung befanden sich ganz offensichtlich Betäubungsmittelutensilien, insbesondere drei Brocken, bestehend aus Kokain, in einer durchsichtigen Zigarettenschachtelfolie. Auf Befragen gab der Angeklagte zu, Betäubungsmittel konsumiert zu haben. Nunmehr wurde die Entnahme von Blut angeordnet und zwar zur Feststellung von Alkohol und Drogen im Blut. Die später festgestellte Blutalkoholkonzentration für die Entnahmezeit um 06.10 Uhr betrug 1,55 ‰. Im Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universitätsklinik der H.-H.-Universität D. durch Prof. Dr. R. hat ein für Cannabisprodukte und Kokain positives Ergebnis ergeben.

Diese Feststellungen beruhen auf der nunmehr geständigen Einlassung des Angeklagten, der eingeräumt hat, das Fahrzeug geführt zu haben. Er ist jedoch dennoch der Auffassung, dass er sich nicht strafbar gemacht habe. Die Staatsanwaltschaft habe in der Anklageschrift vom 02.03.2009 wegen der erwähnten Blutalkoholkonzentration, die zur absoluten Fahruntüchtigkeit führe, festgestellt, dass ein positiver Befund für Kokainmetabolite und Cannabinoide vorgelegen hat. Bezüglich dieses Vorwurfes sei davon auszugehen, dass ein nunmehr gegen den Angeklagten abgetrennt geführtes Strafverfahren gem. § 153a StPO zunächst vorläufig und nunmehr entgültig eingestellt worden sei. Aus diesem Grunde sei ein Strafklageverbrauch eingetreten, der Angeklagte könne für diesen Vorfall sodann nicht mehr bestraft werden.

Die Auffassung teilt das Gericht nicht. Der Angeklagte hat das Fahrzeug im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit aufgrund des zuvor genossenen Alkohols geführt. Dieses Fahren unter Alkoholeinfluss ist von dem Fahren unter möglicherweise zusätzlichem Einfluss von Betäubungsmitteln als isoliert anzusehen. Anders wäre die Situation sicherlich, wenn davon ausgegangen werden könnte, dass die absolute Fahruntüchtigkeit aufgrund des zuvor genossenen Btm-Konsums vorgelegen habe. Dies ist jedoch nicht der Fall. Daher ist das Gericht der Auffassung, dass ein Strafklageverbrauch nicht eingetreten ist, so dass der Angeklagte wegen Trunkenheit im Straßenverkehr zu verurteilen war.

Bei der Strafzumessung war zu Gunsten des Angeklagten von der nunmehr geständigen Einlassung des Angeklagten auszugehen. Insgesamt ist das Gericht daher der Auffassung, dass eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu jeweils 10,- Euro gegen ihn als angemessen festzusetzen war.

Darüber hinaus war ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen, der Führerschein war einzuziehen. Unter Berücksichtigung der seit dem Vorfall verstrichenen Zeit sowie unter Berücksichtigung der weiteren vorgeannten Strafzumessungsgesichtspunkte war das Gericht der Auffassung, dass eine weitere Sperrfrist von noch 6 Monaten angemessen ist.

2. Oberlandesgericht Hamm

Aus den Gründen (Verwerfung der <Sprung>-Revision):

Wie die Generalstaatsanwaltschaft bereits zutreffend ausgeführt hat, ist ein Strafklageverbrauch durch die Einstellung des Verfahrens gem. § 153a StPO wegen des Erwerbs von Betäubungsmitteln gem. § 29 Abs. 1 BtMG und der zur Verurteilung gelangten Tat – Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingtem fahruntüchtigen Zustand, wobei im Blut ebenfalls Kokain und Cannabisprodukte festgestellt worden sind – nicht gegeben.

Das Strafverfahren hatte den Vorwurf des Erwerbs von Betäubungsmitteln zum Gegenstand. Diese Tat ist mit der Inbesitznahme der Betäubungsmittel abgeschlossen, so dass die nachfolgende Trunkenheitsfahrt einen selbständigen geschichtlichen Vorgang darstellt, demgemäß keine Tatidentität gem. § 264 StPO besteht.

Etwas anderes ergäbe sich entgegen der Revision selbst in dem Fall nicht, wenn das eingestellte Verfahren wegen des Vorwurfs des unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln geführt worden wäre.

Zwischen dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und einer anschließenden Fahrt unter der Wirkung berauschender Mittel besteht verfahrensrechtlich keine Tatidentität i. S. d. § 264 StPO, wenn der Betäubungsmittelbesitz in keinem inneren Beziehungs- bzw. Bedingungs Zusammenhang mit dem Fahrvorgang steht (vgl. BGH, NStZ 2004, 694 [= BA 2005, 242]; OLG Hamm, Beschluss vom 23. November 2005 – 1 Ss 367/05 –).

Soweit die Revision auf die Entscheidung BGHSt 23, 141, 151 hinweist, ist anzumerken, dass es sich zwar um eine ähnliche Thematik, jedoch um eine vollkommen andere Fallgestaltung handelt, in der es um

die Frage der Tatidentität im Falle einer Straßenverkehrsführung mit anschließender Unfallflucht geht.

(Mitgeteilt von Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Hans-Joachim Regul, Hamm)

09. *) Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sehen für die Anordnung von ärztlichen Untersuchungen und Begutachtungen keinen Richtervorbehalt vor. Die Annahme eines Verwertungsverbots einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO entnommenen Blutprobe geriete daher in einen Wertungswiderspruch, weil solche Fälle, die ihren Ausgang in einem straf- oder bußgeldrechtlich ahndungsfähigen Verkehrsverstoß nehmen, anders behandelt würden als solche, bei den die Behörde nach § 11 Abs. 6 und 8 FeV aufgrund sonstiger Erkenntnisse selbst Zweifeln an der Kraftfahreignung nachgeht.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 03. November 2009 – 1 S 205/09 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet. Das Beschwerdevorbringen, anhand dessen der angefochtene Beschluss zu überprüfen ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), rechtfertigt eine Änderung der Entscheidung des Verwaltungsgerichts nicht, den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die für sofort vollziehbar erklärte Fahrerlaubnisentziehungsverfügung des Antragsgegners vom 22. April 2009 abzulehnen.

Die Entscheidung stützt sich im Wesentlichen darauf, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis auf der Grundlage von § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 und 2 Fahrerlaubnisverordnung – FeV – i. V. m. Nr. 9.1 sowie 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV offensichtlich rechtmäßig sei, weil der Antragsteller sich durch die Einnahme von Kokain und die regelmäßige Einnahme von Cannabis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Der Antragsteller sei als Führer eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr am 01. März 2009 in B. unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln festgestellt worden, die ihm entnommene Blutprobe habe im gaschromatografisch-massenspektrometrischen Untersuchungsverfahren einen Nachweis des Wirkstoffs des Cannabis (63,1 ng/ml THC im Serum) und der Cannabis-Abbauprodukte (327 ng/ml THC-COOH; 31,5 11-OH-THC) ergeben, was bei massiver aktueller Beeinflussung für einen regelmäßigen Konsum von Cannabis spreche (Grenzwert ≥ 150 ng/ml THC-COOH, vgl. Beschlüsse des Senats vom 08. August 2008 – OVG 1 S 148.08 – und vom 17. September 2008 – OVG 1 S 163.08 –, OVG Bbg., Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 4 B 206/04 –). Außerdem habe die Blutprobe eine offenbar schon länger zurückliegende Einnahme von Kokain

ergeben (12,3 ng/ml des Kokain-Abbauproduktes Benzoylcegonin). Der Antragsteller, der bei der Verkehrskontrolle angab, am Vorabend Cannabis geraucht zu haben, hat mit dem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz geltend gemacht, dass die ihm unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO entnommene Blutprobe im verwaltungsbehördlichen Verfahren nicht verwertet werden dürfe. Dem ist das Verwaltungsgericht in dem angefochtenen Beschluss entgegengetreten. Ein strafprozessuales Verwertungsverbot könnte für das Verwaltungsverfahren allenfalls eingeschränkte Gültigkeit haben, da es nicht der Bestrafung des Betroffenen, sondern dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern diene. Dies rechtfertige nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 18. März 1982 – 7 C 69.81 – BVerwGE 65, 157) die Verwertung eignungsrelevanter Erkenntnisse aus Untersuchungen und Begutachtungen als neue Tatsachen auch dann, wenn die Untersuchung oder das Gutachten selbst zu Unrecht angeordnet worden seien.

Mit dem Beschwerdevorbringen vertieft der Antragsteller seinen Einwand mit dem Gedanken, dass auch die Strafverfolgungsbehörden und die Strafgerichte das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit vor der Begehung von Straftaten zu beachten hätten und sich sowohl die Strafverfolgung als auch das Verwaltungshandeln als staatliches Verhalten mit Zwangscharakter darstelle, so dass letztlich die gleichen Maßstäbe zu gelten hätten. Diese Ausführungen stellen die Verwertbarkeit der durch die hier entnommene Blutprobe erlangten Erkenntnisse nicht in Frage. Der Senat hat sich mit solcher Argumentation bereits wiederholt auseinandergesetzt und dabei darauf hingewiesen, dass die Rechtsordnung keineswegs die Anforderungen an die Sachverhaltsaufklärung im – repressiven – strafrechtlichen Ermittlungsverfahren und im – präventiven, der Gefahrenabwehr dienenden – Verwaltungsverfahren der Fahrerlaubnisbehörde gleich ausgestaltet habe, denn das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnisverordnung sehen für die Anordnung von ärztlichen Untersuchungen und Begutachtungen keinen Richtervorbehalt vor. Die Annahme eines Verwertungsverbots geriete daher in einen Wertungswiderspruch, weil solche Fälle, die ihren Ausgang in einem straf- oder bußgeldrechtlich ahndungsfähigen Verkehrsverstoß nehmen, anders behandelt würden als solche, bei den die Behörde nach § 11 Abs. 6 und 8 FeV aufgrund sonstiger Erkenntnisse selbst Zweifel an der Kraftfahreignung nachgeht (vgl. zuletzt Beschlüsse des Senats vom 30. Juni 2009 – OVG 1 S 103.09 – und vom 14. Oktober 2009 – OVG 1 S 130.09 –).

10. 1. Mitteilungen des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit über die Erteilung einer Fahrerlaubnis oder die Ausstellung eines Führerscheins in der Tschechischen Republik sind grundsätzlich als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare

Informationen im Sinne der Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 26. 06. 2008 (Rs. C-329/06 und C-343/06 [BA 2008, 255] sowie C-334/06 bis C-336/06) anzusehen.

2. Ist der Aufnahmemitgliedstaat berechtigt, eine in einem anderen EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen, so berechtigt ein später in diesem Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein den Inhaber nur dann zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn vor der Ausstellung eine erneute Prüfung der Fahreignung des Betroffenen erfolgt ist.

3. § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV ist auf den Fall entsprechend anwendbar, dass ein (Ersatz-)Führerschein den Inhaber wegen des Fehlens einer vorangegangenen Überprüfung seiner Fahreignung nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt.

4. Auch nach der neuesten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Auslegung der Richtlinie 91/439/EWG (Beschl. v. 09. 07. 2009, C-445/08 [BA 2009, 408]) sind Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates berechtigt, bei Behörden des Ausstellermitgliedstaates Informationen über die Umstände der Erteilung einer Fahrerlaubnis einzuholen. Es ist Sache des nationalen Gerichts des Aufnahmemitgliedstaates zu prüfen, ob die erlangten Informationen als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen zu qualifizieren sind.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 27. Oktober 2009 – 10 S 2024/09 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig, aber nicht begründet.

Gegenstand der Entscheidung des Landratsamtes A.-D.-Kreis vom 17. 06. 2009 ist der Sache nach der dem Antragsteller am 03. 09. 2008 in der Tschechischen Republik ausgestellte (Ersatz-)Führerschein. Über die (Nicht-)Anerkennung der diesem Führerschein zugrunde liegende Fahrerlaubnis im Bundesgebiet hat das Landratsamt bereits am 18. 08. 2008 entschieden. Die Ermächtigungsgrundlage für den feststellenden Verwaltungsakt vom 17. 06. 2009 folgt aus einer entsprechenden Anwendung des auf Fahrerlaubnisse bezogenen § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV.

Der dem Antragsteller in der Tschechischen Republik am 03. 09. 2008 ausgestellte – zweite – Führerschein nennt auf der Seite 1 in der Rubrik 4b das Datum „03. 09. 2018“. Aus dieser Angabe folgt aber entgegen der Beschwerdebegründung nicht, dass es sich bei diesem Führerschein „um einen völligen Neuerwerb einer Fahrerlaubnis gehandelt“ hat. Der zweiseitige tschechische Führerschein entspricht den Vorgaben des Anhangs 1a der Richtlinie 91/439/EWG. Danach betrifft die Angabe in der Rubrik 4b das Datum, an dem der Führerschein ungültig wird. Vom Führerschein ist aber das diesem Dokument zugrunde liegende Recht zu unterscheiden, Kraftfahrzeuge einer bestimmten Klasse führen zu dürfen. In der deutschen

Fassung der Richtlinie 91/439/EWG wird diese Befugnis als „Fahrerlaubnis“ bezeichnet. Dies entspricht der innerstaatlichen Rechtslage (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 3 StVG sowie § 22 Abs. 4 Satz 7 und § 25 FeV). Aber auch z. B. in der englischen Fassung dieser Richtlinie, die sprachlich grundsätzlich nicht zwischen dem Recht und dem diese Befugnis bescheinigenden Dokument unterscheidet („driving licence“), kommt diese Differenzierung zum Ausdruck. Dies zeigt sich insbesondere bei den Vorgaben zur Rubrik 10 des EG-Musters des Führerscheins nach Anhang 1a der Richtlinie 91/439/EWG. Danach ist nach der deutschen Fassung der Richtlinie für jede (Unter-)Klasse das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung anzugeben, das bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut einzutragen ist. Ersetzung und Umtausch beziehen sich dabei nicht auf die unverändert bestehende Befugnis (Fahrerlaubnis), sondern auf das diese Berechtigung belegende Dokument (Führerschein), das Veränderungen unterworfen ist. Die Trennung zwischen dem Recht und dem Dokument kommt in der englischen Fassung der Richtlinie durch die Formulierung „date of first issue of each (sub)category (this date must be repeated on the new licence in the event of subsequent replacement or exchange)“ zum Ausdruck.

In den Urteilen des Europäischen Gerichtshofs vom 26. 06. 2008 (Rs. C-329/06 und C-343/06 [BA 2008, 255] sowie C-334/06 bis C-336/06) wird diese der Richtlinie 91/439/EWG zugrunde liegende Unterscheidung durch die Verwendung des Begriffspaares „Fahrberechtigung“ und „Führerschein“ deutlich.

Durch die Eintragung des Datums „23. 06. 2006“ in der Rubrik 10 des Führerscheins vom 03. 09. 2008 hat die tschechische Behörde dieser Vorgabe der Richtlinie entsprochen. Denn an diesem Tag ist dem Antragsteller in der Tschechischen Republik nach den dortigen Vorschriften die Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt worden.

Ursprünglich hatte der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. 04. 2004 (C-476/01, Kapper [BA 2004, 450]) die Bestimmungen der Richtlinie 91/439/EWG so ausgelegt, dass den Mitgliedstaaten die Berücksichtigung eines Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis dieser Richtlinie untersagt war. Diese Rechtsprechung hat der Gerichtshof aber in seinen Urteilen vom 26. 06. 2008 (Rs. C-329/06 und C-343/06 sowie C-334/06 bis C-336/06) zur Auslegung der Art. 1 Abs. 2, 7 Abs. 1 sowie Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG wieder aufgegeben. Danach kann der Aufnahmemitgliedstaat die Anerkennung einer im EU-Ausland erteilten Fahrberechtigung ablehnen, wenn auf der Grundlage von Angaben im Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins sein Inhaber, auf den im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates eine Maßnahme des Entzugs einer früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist, seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates hatte.

Wie sich auch den Erwägungsgründen der Richtlinie 91/439/EWG (z. B. Nr. 1, 4 und 10) entnehmen

lässt, dient diese auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bezugspunkt der Verpflichtung zur Anerkennung einer im EU-Ausland erteilten Fahrberechtigung im Inland ist entsprechend dieser Zielsetzung der Richtlinie allein diejenige Verwaltungsentscheidung des Ausstellermitgliedstaates, bei der die Fahreignung des Inhabers tatsächlich überprüft worden ist. Ein Dokument (Führerschein) des Ausstellermitgliedstaates, das nicht auf der erneuten Prüfung der Fahreignung des Betroffenen nach Art. 7 der Richtlinie 91/439/EWG beruht, sondern lediglich die zu einem früheren Zeitpunkt erteilte Fahrerlaubnis dokumentiert, begründet nicht die Anerkennungspflicht des Aufnahmemitgliedstaates (vgl. BVerwG, Urt. v. 29. 01. 2009 – 3 C 31.07 –, Rn. 19 f. [BA 2009, 348] unter Hinweis auf die Urteile des EuGH vom 26. 06. 2008, Rs. C-329/06 und C-343/06 sowie C-334/06 bis C-336/06, Rn. 52 und Rn. 49).

Ausgehend von diesen Grundsätzen berechtigt auch der dem Antragsteller am 03. 09. 2008 in der Tschechischen Republik ausgehändigte – zweite – Führerschein diesen nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B im Bundesgebiet.

Hinsichtlich der Fahrberechtigung des Antragstellers, die erstmals in dem am 23. 06. 2006 in der Tschechischen Republik erteilten Führerschein dokumentiert worden ist, bestand für die Bundesrepublik Deutschland nach den oben genannten Urteilen des Europäischen Gerichtshofs vom 26. 06. 2008 keine Anerkennungspflicht. Denn in diesem Führerschein ist in der Rubrik Nr. 8 der inländische Wohnort des Antragstellers eingetragen. Unerheblich ist, dass das von der Richtlinie 91/439/EWG vorgeschriebene Wohnortprinzip in der Tschechischen Republik erst nach der Erteilung der Fahrerlaubnis (am 01. 07. 2006) eingeführt worden ist. Maßgeblich ist allein, dass die Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen die – auch für die Tschechische Republik verbindlichen – gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben erteilt worden ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 11. 12. 2008 – 3 C 26.07 –, Rn. 34, DAR 2009, 213 [= BA 2009, 229]). Von der Ermächtigung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG in der Gestalt der Auslegung durch die Urteile des Gerichtshofs vom 26. 06. 2008 hatte der Verordnungsgeber zulässigerweise durch § 28 Abs. 4 FeV Gebrauch gemacht, so dass die Ablehnung der Anerkennung dieser Fahrerlaubnis keines Einzelaktes einer deutschen Verwaltungsbehörde bedurfte.

In Bezug auf den Antragsteller waren bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis in der Tschechischen Republik die Voraussetzungen von § 28 Abs. 4 Nr. 2 und 3 FeV a. F. erfüllt. Zum einen hatte der Antragsteller zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz im Bundesgebiet. Zum anderen war dem Antragsteller durch den noch verwertbaren Strafbefehl des Amtsgerichts Ulm vom 10. 05. 2005 die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen worden. Durch seine Verfügung vom 18. 08. 2008 hat das Landratsamt die fehlende Berechtigung des Antragstellers festgestellt.

Der zweite dem Antragsteller in der Tschechischen Republik ausgehändigte Führerschein vom

03.09.2008 beruht nicht auf einer erneuten Überprüfung der Fahreignung des Antragstellers, sondern dokumentiert lediglich – erneut – die im Juni 2006 erworbene und von der Bundesrepublik Deutschland zulässigerweise nicht anerkannte Fahrberechtigung. Bei der Frage, ob ein weiterer im Ausstellermitgliedstaat erteilter – zweiter – Führerschein den Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Klasse im Inland berechtigt, dürfen zumindest die jenigen Erkenntnisquellen verwertet werden, die der Europäische Gerichtshof in seinen Urteilen vom 26.06.2008 als zulässige Hinweise hinsichtlich der Nichtanerkennung einer im EU-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis wegen des Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis der Richtlinie 91/439/EWG angesehen hat. Verwertbar sind danach zumindest Angaben im Führerschein selbst oder andere vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen. Hier ergibt sich die tatsächliche Grundlage für die rechtliche Unbeachtlichkeit des zweiten Führerscheins vom 03.09.2008 jedenfalls aus der zu berücksichtigenden Stellungnahme des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit vom 15.06.2009.

Rechtsgrundlage dieser Einrichtung ist der den Prozessbevollmächtigten des Antragstellers übersandte Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden und der Grenzschutzbehörden in den Grenzgebieten vom 19.09.2000. Nach Art. 4 Abs. 1 des Vertrages („Besondere Formen der Zusammenarbeit“) leisten die in Art. 2 des Vertrages genannten Behörden einander in den Grenzgebieten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung Hilfe. Sofern die ersuchte Behörde für die Erledigung des Ersuchens nicht zuständig ist, wird dieses an die hierfür zuständige innerstaatliche Behörde weitergeleitet (Art. 4 Abs. 1 Satz 2 des Vertrages). Gegenstand eines Hilfeersuchens nach Art. 4 Abs. 1 des Vertrages können nach Abs. 3 Informationen zu Führerscheinen (Buchst. b) oder Informationen aus polizeilichen Ermittlungen und Unterlagen sowie aus Informationssystemen, Registern und sonstigen Sammlungen nach Maßgabe der Rechtsvorschriften der Vertragsstaaten (Buchst. j) sein. Auch aus der Regelung in Art. 5 des Vertrages über die „Zusammenarbeit in gemeinsam besetzten Dienststellen“ ergibt sich, dass es sich dabei nicht etwa um eine supranationale Einrichtung handelt. Vielmehr arbeiten Bedienstete der beiden Vertragsstaaten in gemeinsamen Einrichtungen lediglich zusammen, unterstehen aber ausschließlich der Weisungs- und Disziplinalgewalt ihrer jeweiligen nationalen Behörde (vgl. Art. 5 Abs. 3 Satz 1 des Vertrages). Dementsprechend stammen die Auskünfte über die Wohnsitznahme des Antragstellers in der Tschechischen Republik und die dort erfolgte Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B sowie die Aushändigung von zwei Führerscheinen (23.06.2006 sowie 03.09.2008) von Behörden der Tschechischen Republik. Auch in der Mitteilung des Gemeinsamen Zentrums vom 15.06.2009 wird deutlich zum Ausdruck

gebracht, dass die Tschechische Polizei die vom Landratsamt erbetenen Überprüfungen durchgeführt hat. Zu einer solchen Anfrage beim Ausstellermitgliedstaat hinsichtlich der Umstände der Erteilung von Fahrerlaubnissen und Führerscheinen ist eine deutsche Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, wenn es um die Anerkennung einer im EU-Ausland erworbenen Fahrberechtigung im Inland geht (vgl. EuGH, Beschl. v. 09.07.2009, C-445/08, Wierer, Rn. 59 f. [BA 2009, 408]). Damit handelt es sich bei der Auskunft vom 15.06.2009 um vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen. Nach der danach verwertbaren Mitteilung des Gemeinsamen Zentrums vom 15.06.2009 ist der im Juni 2006 ausgestellte Führerschein im September 2008 lediglich wegen der „Änderung von Angaben“ – geändert wurde in erster Linie der Eintrag in der Rubrik Nr. 8 (Wohnort) – ersetzt worden und beruht nicht auf einer erneuten Überprüfung der Fahreignung des Antragstellers.

Auch der Hinweis auf die Ausführungen im Urteil des Senats vom 20.03.2009 (– 10 S 95/08 –) verhilft der Beschwerde nicht zum Erfolg. Denn diese betreffen die hier nicht gegebene Fallkonstellation, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis tatsächlich seinen Wohnsitz in den Ausstellermitgliedstaat verlegt hatte.

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

11. 1. Zur Bindungswirkung bezüglich der Fahreignung des Fahrerlaubnisinhabers bei einer Verurteilung nach § 24a StVG.

2. Ein Fahrverbot nach § 25 StVG und die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG stellen keine Doppelbestrafung dar.

***) 3. Nur dann, wenn der Strafrichter im Rahmen des § 69 StGB die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen hatte und nachprüfbar tatsächlich auch beurteilt hat, ist die Verwaltungsbehörde an diese Entscheidung nach Maßgabe des § 3 Abs. 4 StVG grundsätzlich gebunden.**

4. An dem erforderlichen Trennungsvermögen zwischen Drogenkonsum und Fahren eines Kraftfahrzeuges gemäß Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 fehlt es immer dann, wenn der Kraftfahrer objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, signifikant erhöht hat.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 16.10.2009 – 3 M 575/08 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Die mit der Beschwerde begründung vorgebrachten Einwände, auf deren Prüfung der Senat gem. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, geben zu einer Abänderung der erstinstanzlichen Entscheidung keinen Anlass.

Soweit die Beschwerdeschrift eine Aufhebung des angefochtenen Gerichtsbeschlusses für gerechtfertigt hält, weil dieser keinen Tatbestandteil enthalte und das Amtsgericht Halle-Saalkreis erwähne, das in dieser Sache nicht tätig geworden sei, greifen diese Einwände nicht durch. [wird ausgeführt]

Weiter wendet der Antragsteller ein, auf eine Nicht-eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen könne nur aus der Verletzung von § 315c StGB geschlossen werden, nicht hingegen aufgrund einer Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a StVG, der er im Urteil des Amtsgerichts München vom 18. Oktober 2007 für schuldig befunden worden sei. Die Feststellung im vorgenannten Urteil, dass eine drogenbedingte Fahruntüchtigkeit in der Hauptverhandlung nicht habe festgestellt werden können, entfalte Bindungswirkung.

Das Vorbringen des Antragstellers rechtfertigt indes nicht die Annahme, dass die Frage der (Nicht)Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen vom Gericht damit ausdrücklich positiv oder negativ beantwortet worden sei (vgl. BVerwG, Urt. v. 15. 07. 1988 – 7 C 46/87 – BVerwGE 80, 43). Die Feststellung im Urteil des Amtsgerichts München vom 18. Oktober 2007, „dass eine drogenbedingte Fahruntüchtigkeit in der Hauptverhandlung nicht mit der erforderlichen Sicherheit festgestellt werden konnte“, macht vielmehr deutlich, dass sich Zweifel an der zur Verwirklichung des Straftatbestandes nach § 316 StGB erforderlichen Fahrumsicherheit zu Gunsten des Antragstellers ausgewirkt haben und sich eine Maßregelentscheidung gem. § 69 StGB, ob sich „aus der Tat“ ergibt, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist bzw. aufgrund einer rechtswidrigen Tat i. S. des § 69 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, überhaupt nicht gestellt hat. Eine Bindungswirkung bezüglich der Fahreignung des Antragstellers liegt hier nicht vor, zumal § 267 Abs. 6 StPO den Strafrichter zu einer besonderen Begründung verpflichtet, wenn er entgegen einem in der Verhandlung gestellten Antrag oder aber in solchen Fällen von einer Entziehung der Fahrerlaubnis absieht, in denen diese Maßregel nach der Art der Straftat in Betracht gekommen wäre (vgl. BVerwGE 80, 43). Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht (Urt. v. 27. 09. 1995 – 11 C 34/94 – BVerwGE 99, 249) selbst für den Fall einer rechtskräftigen Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB festgestellt:

„Nur dann, wenn der Strafrichter im Rahmen des § 69 StGB die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beurteilen hatte und nachprüfbar tatsächlich auch beurteilt hat, ist die Verwaltungsbehörde an diese Entscheidung nach Maßgabe des § 4 Abs. 3 StVG grundsätzlich gebunden. In allen anderen Fällen – wie hier – ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde berechtigt und verpflichtet, in eigener Zu-

ständigkeit unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und der Gesamtpersönlichkeit zu prüfen, ob einem Fahrerlaubnisinhaber die notwendige Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges fehlt.“

Letzteres gilt erst recht im Falle einer Verurteilung nach § 24a StVG (wie hier), welche folgenlose Kfz-Fahrten unter der Einwirkung bestimmter Rauschmittel erfasst, nach deren Einnahme der Betroffene zwar nicht nachweisbar fahrunsicher i. S. des § 316 StGB ist, so dass eine strafrechtliche Verfolgung hiernach entfällt, die aber allgemein geeignet sind, die Verkehrs- und Fahrsicherheit zu beeinträchtigen. Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines der in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittels (vgl. Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl. 2008, § 24 a StVG Rdnrn. 5, 5 a). Die Fahreignung ist für den abstrakten Gefährdungstatbestand, bei dem es auf eine tatsächliche Beeinträchtigung der Fahrsicherheit oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer im Einzelfall nicht ankommt, nicht entscheidungsrelevant. Erforderlich ist lediglich die Feststellung einer Substanz i. S. des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG in einer Konzentration, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt (vgl. OLG Köln, Beschl. v. 30. 06. 2005 – 8 Ss OWi 103/05 – DAR 2005, 646 unter Verweis auf BVerfG, Beschl. v. 21. 12. 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349).

Weiter macht die Beschwerdeschrift geltend, der Antragsteller sei anlässlich der Verkehrskontrolle am 14. Mai 2007 nicht durch Fahrfehler aufgefallen und habe eingeräumt, 20 Stunden vor der Verkehrskontrolle einmalig Marihuana zur Entspannung geraucht zu haben. Dies alles begründe allenfalls eine entfernte Möglichkeit eines Eignungsmangels und rechtfertige nicht die Anforderungen eines MPU-Gutachtens. Zudem habe er die Kosten für das MPU-Gutachten nicht aufbringen können, weil er noch die Kosten für das Verfahren vor dem Amtsgericht München ratenweise abzahle.

Auch diese Einwände greifen nicht durch.

Zunächst kann ausweislich der dem Gericht vorliegenden Verwaltungsvorgänge nicht von einem einmaligen Drogenkonsum ausgegangen werden. Ausweislich des Protokolls über die Hauptverhandlung vor dem Amtsgericht München vom 18. Oktober 2007 erklärte der Antragsteller:

„Der letzte Drogenkonsum war am Sonntagmittag um 15.00 Uhr. Danach kann ich gut schlafen. Ich mache das nur, wenn ich zuhause bin. Ich habe 2 Gramm auf das ganze Wochenende verteilt konsumiert.“

Der Sachbericht des PM S. zur Verkehrskontrolle am 14. Mai 2007 enthält folgende Feststellungen:

„Auf den Konsum von Drogen angesprochen antwortete Herr A. zunächst, das letzte Mal vor einem halben Jahr Marihuana konsumiert zu haben. Bei einer erneuten Nachfrage räumte er ein, das letzte Mal am Wochenende (11., 12., 13. 05. 07) Marihuana zur Entspannung geraucht zu haben.“

Diese Angaben decken sich mit den handschriftlichen Angaben des PM S. im „Polizeilicher Bericht – Drogen im Straßenverkehr“ unter Ziffer 6: „Bei der Überprüfung seiner Fahruntüchtigkeit gab Herr A. an, am Wochenende (11., 12., 13.05.07) Marihuana konsumiert zu haben“ sowie unter Ziffer 16: „letzter BtM-Konsum lt. eigenen Angaben: 13.05.07, 14.00 – 15.00 und am 12.05.07, 11.05.07“.

Auch hat der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers in seinen Schriftsätzen vom 2. Januar 2008 und 14. Januar 2008 an den Antragsgegner sowie im Widerspruchsschreiben vom 03. Juni 2008 gegen die streitgegenständliche Ordnungsverfügung vom 27. Mai 2008 zwar einen chronischen Konsum verneint, die angebliche Einmaligkeit des Konsums aber nicht erwähnt. Letzteres hat der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers – soweit ersichtlich – erstmals mit seinem Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz vom 04. August 2008 behauptet.

Der Senat hat bei dieser Sachlage keine Veranlassung, eine „gelegentliche“ Einnahme von Cannabis i. S. von § 46 Abs. 3, 14 Abs. 1 Satz 4 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV (als Voraussetzung für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens) in Zweifel zu ziehen, die jedenfalls nach mindestens zwei voneinander unabhängigen Konsumakten bejaht werden kann (so OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 16. Juni 2009 – 1 S 17.09 – BA 2009, 356; BayVGH, Beschl. v. 25. 11. 2008 – 11 CS 08.2238 – juris; Beschl. v. 25.01.2006 – 11 CS 05.1453 – DAR 2006, 349 [= BA 2006, 422]; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 29.09.2003 – 10 S 1294/03 – DÖV 2004, 129 [= BA 2004, 185]; s. A. OVG Hamburg, Beschl. v. 23.06.2005 – 3 Bs 87/05 – VRS 2005, 214 [= BA 2006, 165], wonach schon die einmalige Einnahme von Cannabis für eine „gelegentliche“ Einnahme i. S. des § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV ausreichen soll).

Auch der Einwand, der Antragsteller sei bei der Verkehrskontrolle am 14. Mai 2007 nicht durch einen Fahrfehler aufgefallen, ist nicht entscheidungserheblich. Soweit die Anforderungen an die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gem. § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV zudem an weitere Tatsachen, die Zweifel an der (Fahr)Eignung begründen, anknüpft, regelt Ziffer 9 der Anlage 4, unter welchen Umständen der Betäubungsmittelkonsum zur Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen führt. Nach Nr. 9.2.2 lässt die gelegentliche Einnahme von Cannabis die Eignung nur dann unberührt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges trennen kann, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen sowie keine Persönlichkeitsstörung und kein Kontrollverlust eingetreten ist.

Hieran gemessen kann sich der Antragsteller im Ergebnis der Verkehrskontrolle vom 14. Mai 2007 nicht mit Erfolg auf das erforderliche Vermögen, zwischen Drogenkonsum und Fahren eines Kraftfahrzeuges zu trennen, berufen. Denn an einer solchen Trennung

fehlt es immer dann, wenn der Kraftfahrer objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, signifikant erhöht hat. Bei der beim Antragsteller festgestellten THC-Konzentration von 2,3 ng/ml besteht nach der aktuellen Rechtsprechung der Obergerichte (vgl. hierzu: OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 16.06.2009, a. a. O., m. w. N.) kein Anlass, das fehlende Trennungsvermögen in Zweifel zu ziehen.

Rechtliche Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit der Anordnung des medizinisch-psychologischen Gutachtens ergeben sich auch nicht deshalb, weil der Antragsteller vorträgt, er habe die Kosten hierfür nicht aufbringen können.

Insoweit bestehen bereits Zweifel an der Richtigkeit dieser Behauptung. Im Verwaltungsverfahren hat sich der Antragsteller hierauf nicht berufen, sondern vielmehr mit Schreiben vom 25. Februar 2008 um einen Aufschub des Abgabetermins des MPU-Gutachtens gebeten, da er die Termine zur Erbringung von drei Laborwerten wegen seiner Montagetätigkeit nicht fristgemäß wahrnehmen könne. Im Übrigen ist die Behauptung, unter Hinweis auf die ratenweise Abzahlung der Kosten für das Verfahren vor dem Amtsgericht München, die Gutachtenskosten nicht aufbringen zu können, völlig unsubstantiiert geblieben und nicht ansatzweise belegt bzw. glaubhaft gemacht worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits mit Urteil vom 12. März 1985 (– 7 C 26/83 – BVerwGE 71, 93) festgestellt, dass die Fahrerlaubnisbehörde grundsätzlich auch dann nicht gehindert ist, aus der Nichtbeibringung eines zu Recht angeforderten Eignungsgutachtens negative Schlüsse zu ziehen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber sich auf mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit beruft; eine abweichende Bewertung sei nur „unter ganz bestimmten Umständen“ geboten, für die dem Fahrerlaubnisinhaber die volle Darlegungs- und Beibringungslast obliege. Diesen Anforderungen wird das Beschwerdevorbringen nicht gerecht.

Soweit die Beschwerdeschrift ausführt, der Antragsteller sei nach Ergehen der Entziehungsverfügung vom 27. Mai 2008 vier Monate verkehrsrechtlich nicht negativ in Erscheinung getreten, ändert dies nichts an dem Umstand, dass er sich der Überprüfung seiner Fahreignung durch Beibringung des behördlich geforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens entzogen hat und die Fahrerlaubnisbehörde danach gem. § 11 Abs. 8 FeV berechtigt ist, bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen zu schließen. Im Übrigen rechtfertigt der Umstand, dass der Antragsteller verkehrsrechtlich nicht auffällig wurde, weder den Schluss, dass er seine Cannabiseinnahme aufgegeben hat noch zumindest, dass er mittlerweile sicher zwischen Konsum und Fahren zu trennen vermag und insoweit eine dauerhafte Verhaltensänderung eingetreten ist.

Soweit der Antragsteller eine unzureichende Ermessensausübung des Antragsgegners und eine unterlasse-

ne Würdigung seiner Gesamtpersönlichkeit unter Berücksichtigung aller Umstände, die für und gegen seine Fahreignung sprechen, vor Entzug der Fahrerlaubnis einwendet, verkennt der Antragsteller, dass er infolge der Nichtbeibringung des geforderten MPU-Gutachtens eine Klärung der aufgetretenen Zweifel an seiner Fahreignung gerade verhindert hat. Erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis (zwingend) zu entziehen (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV). § 11 Abs. 8 FeV ermöglicht es der Fahrerlaubnisbehörde im Interesse der Verkehrssicherheit rechtliche Folgen aus der mangelnden Mitwirkungsbereitschaft des Fahrerlaubnisinhabers zu ziehen.

Ohne Erfolg bleibt auch das Vorbringen der Beschwerdeschrift, die Vollzugsanordnung lege das besondere und überwiegende Vollzugsinteresse nicht dar und berücksichtige nicht in angemessener Weise die Tätigkeit des Antragstellers als Berufskraftfahrer. Angesichts des Umstandes, dass sich der Antragsteller etwa sieben Jahre verkehrsrechtlich einwandfrei verhalten habe, sprächen keine gewichtigen Gründe für seine (Fahr)Ungeeignetheit und die Annahme sei nicht gerechtfertigt, er werde als Führer eines Kraftfahrzeuges gerade während des schwebenden Verfahrens den Straßenverkehr gefährden.

Es bestehen – auch mit Blick auf die Berufstätigkeit des Antragstellers – keine rechtlichen Bedenken, von einem Überwiegen des öffentlichen Interesses am Sofortvollzug auszugehen, weil ein Fahrerlaubnisinhaber, der unter Verletzung der ihm obliegenden Mitwirkungspflichten die berechtigten Zweifel an seiner Kraftfahreignung nicht ausräumen konnte, bereits deshalb unverzüglich von der weiteren Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen ist (so OVG LSA, Beschl. v. 08.02.2005 – 1 M 442/04 –).

Der Senat sieht auch keine Veranlassung für das vom Antragsteller beantragte Vorlageverfahren an den Europäischen Gerichtshof nach Art. 234 EGV.

Ein Fahrverbot nach § 25 StVG (wie hier) und die verwaltungsrechtliche Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG stellen keine – wie der Antragsteller behauptet – Doppelbestrafung für ein und dasselbe Delikt dar. Das sich bereits aus Art. 103 Abs. 3 GG ergebende Doppelbestrafungsverbot „ne bis in idem“ verbietet allein die wiederholte Sanktionierung eines Verhaltens, also das repressive Einschreiten des Staates zu Strafzwecken. Sein Regelungsgehalt erstreckt sich dagegen nicht auf die – hier streitgegenständliche – verwaltungsrechtliche Maßnahme der Gefahrenabwehr. Ein unter Strafe gestellter Rechtsverstoß, der die Behörde zugleich auf das Bestehen einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit aufmerksam macht, kann daher auch nach der Verbüßung einer verhängten Strafe ein weiteres sicheres, präventives Einschreiten veranlassen (vgl. VG Dresden, Urt. v. 24.06.2003 – 14 K 2007/02 – juris). Die durch die Verwaltungsbehörde ausgesprochene Entziehung der Fahrerlaubnis dient nur dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern und

stellt deshalb keine Strafe dar (so BVerwG, Urt. v. 29.11.1974 – VII C 102.72 – DAR 1975, 138). Anhaltspunkte dafür, dass sich aus EG-Recht Abweichendes in Bezug auf dieses nationale Recht ergeben könnte, legt die Beschwerdeschrift weder substantiiert dar, noch ist dies sonst ersichtlich. Vielmehr ist der Richtlinie 2009/112/EG der Kommission vom 25. August 2009 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates über den Führerschein (ABl. der Europäischen Union, L 223/26 v. 26.08.2009) unter Satz 1 Abs. (1) zu entnehmen:

„Die Mindestanforderungen an die Fahrtüchtigkeit sind nicht vollständig vereinheitlicht. Die Mitgliedsstaaten können gemäß Anhang III Nummer 5 der Richtlinie 91/439/EWG Vorschriften erlassen, die strenger sind als die europäischen Mindestanforderungen“.

Die unter Art. 1 geregelte Änderung des Anhangs III der Richtlinie 91/439/EWG betrifft das Sehvermögen (Nr. 6), die Zuckerkrankheit (Nr. 10) und die Epilepsie (Nr. 12). Eine (weitere) Vereinheitlichung in Bezug auf Drogenkonsum ergibt sich hieraus nicht.

Auch lässt sich bisher die in der Fragestellung der Beschwerdeschrift gemachte Voraussetzung einer erstmaligen Einnahme von Cannabis nicht feststellen, so dass schon aus diesem Grunde nicht von der Entscheidungserheblichkeit der aufgeworfenen Frage ausgegangen werden kann.

12. Abgesehen von den sog. Nachtrunkfällen ist bei der Beurteilung der Frage, ob die in § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV genannten Grenzwerte erreicht sind, maßgeblich, ob die vor der Fahrt (oder während der Fahrt) konsumierte Alkoholmenge nach Abschluss der Resorptionsphase zum Erreichen der jeweiligen Werte führt.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 09. Oktober 2009 – 3 M 324/09 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt ohne Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zu Recht den Erlass der vom Antragsteller begehrten einstweiligen Anordnung, welche auf die (vorläufige) Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE gerichtet ist, abgelehnt.

Die vorliegend gegenüber dem Antragsteller gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV getroffene Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist – wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat – nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nur gebotenen summarischen Prüfung nicht zu beanstanden. § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV stellt darauf ab, dass ein Fahrzeug – nicht notwendigerweise ein Kraftfahrzeug – im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, hat die Behörde vor der Wiederertei-

lung der Fahrerlaubnis ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu fordern, ohne dass ihr dabei ein Ermessen zustünde.

Das Verwaltungsgericht ist zunächst rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass der Antragsteller am 30. März 2008 in F./Brandenburg ein Fahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille geführt hat. Es hat sich dabei zutreffend auf den Befundbericht des Brandenburgischen Landesinstitutes für Rechtsmedizin vom 01. April 2008 stützen können, wonach die am 30. März 2008 um 5.08 Uhr beim Antragsteller entnommene Blutprobe eine Ethanolkonzentration von 1,62 Promille aufweist. Das Verwaltungsgericht hat weiter rechtsfehlerfrei davon abgesehen, ein im Rahmen einer Atemalkoholmessung unmittelbar nach Beendigung der Fahrt um 4.15 Uhr ermitteltes sog. Vortestergebnis von 1,47 Promille (wohl Blutalkoholkonzentration) zugunsten des Antragstellers heranzuziehen. Ein sog. Nachtrunkereignis, also ein Konsum von Alkohol zwischen Fahrtende und der Entnahme der Blutprobe, ist hier unstreitig nicht gegeben.

Die innerhalb der Beschwerdebegründungsfrist vorgetragene Einwände des Antragstellers sind nicht geeignet, die Feststellungen des Verwaltungsgerichts nachhaltig in Frage zu stellen. Der Antragsteller führt zur Begründung seiner Beschwerde unter Hinweis auf den im Polizeibericht vom 30. März 2008 genannten Wert von 1,47 Promille aus, dass bei ihm bei Fahrtende am 30. März 2008 um 4.15 Uhr weder eine Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l noch eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille nachgewiesen worden sei. Wie sich aus einem Vergleich der Atemalkoholprobe mit der um 5.08 Uhr entnommenen Blutprobe ergebe, welche einen Wert von 1,62 Promille ausweise, habe er sich bei Fahrtende noch in einer „Anflutungsphase“ befunden und zu diesem Zeitpunkt die in § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 c FeV genannten Grenzwerte (noch) nicht erreicht. Ferner sei die Auffassung des Verwaltungsgerichts unzutreffend, dass das Ergebnis der Atemalkoholprobe nicht verwertbar sei, da die Atemalkoholmessung nicht mit dem besonders messgenauen Gerät Dräger 7110 Evidential durchgeführt worden sei. Die Polizei in Brandenburg führe Atemalkoholmessungen nur mit diesem Gerät durch. Insoweit sei es unerheblich, dass die im Polizeibericht für Messungen mit dem Gerät Dräger 7110 Evidential ausdrücklich vorgesehene Rubrik frei geblieben sei.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass der gemessene Atemalkoholwert im Polizeibericht nicht aufgeführt ist, sondern vielmehr sogleich die Umrechnung eines gemessenen Atemalkoholwertes in einen Blutalkoholwert vorgenommen wurde. Der dabei angesetzte Umrechnungsfaktor ist im Polizeibericht nicht benannt. Soweit der Antragsteller selbst die Umrechnung eines Blutalkoholwertes von 1,47 Promille in einem Atemalkoholwert von 0,735 mg/l vornimmt, zeigt er bereits nicht auf, dass eine solche Umrechnung (Konversion) zulässig ist. Es ist in der höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. BGH, Beschl. v. 03.04.2001 – 4 StR 507/00 – NJW 2001, 1952 m. w. N. [= BA 2001, 280])

und in der rechtsmedizinischen Literatur (vgl. zuletzt Janker, DAR 2009, S. 1 f.; Haffner/Graw, NZV 2009, 209 f., jeweils mit zahlreichen Nachweisen) anerkannt, dass eine mathematisch genaue Konversion von AAK-Werten in BAK-Werte (und umgekehrt) nicht möglich ist. Grund hierfür ist, dass die Atemalkoholkonzentration in ihrem zeitlichen Verlauf der arteriellen Blutalkoholkonzentration (Lungenblut) und nicht der venösen (Blutprobe) folgt und dass die Umrechnung der aus dem Blutserum gewonnenen venösen Blutalkoholkonzentration auf die Blutalkoholkonzentration des Vollblutes individuellen Schwankungen unterliegt. So ist in Untersuchungen festgestellt worden, dass z. B. bei einem gemessenen AAK-Wert von 0,4 mg/l der tatsächliche BAK-Wert zwischen 0,29 und 1,32 Promille beträgt. Vor dem Hintergrund dieser beachtlichen Schwankungsbreite ist bislang auch davon abgesehen worden, die Atemalkoholanalyse als alleiniges Beweismittel zur sicheren Feststellung der Fahruntüchtigkeit im Sinne der einschlägigen Strafvorschriften anzuerkennen (vgl. zum Vorgehenden: Janker, DAR 2009, S. 3). Lediglich bei der Feststellung einer Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 24a StVG werden Messungen mit dem Atemalkoholmessgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential, welches (als bislang einziges Gerät) für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs geeicht und bauartzugelassen ist, ohne weitere Abzüge herangezogen (vgl. BayVGH, Beschl. v. 05.06.2009 – 11 CS 09.69 – juris; zur Funktion: de.wikipedia.org/wiki/Alcotest). Die Behauptung des Antragstellers, dass zum Zeitpunkt der Trunkenheitsfahrt von der Polizei des Landes Brandenburg keine anderen Geräte als das Dräger Alcotest 7110 Evidential zur Atemalkoholbestimmung verwendet worden sind, wird nicht belegt und steht zumindest auch nicht (völlig) im Einklang mit Feststellungen in Entscheidungen der Strafgerichte des Landes Brandenburg, wonach Atemalkoholmessungen (zumindest im Juni 2008) im Land Brandenburg auch mit dem mobilen, mittlerweile nicht mehr vertriebenen Handgerät Dräger Alcotest 7410 als sog. Vortestgerät durchgeführt worden sind (vgl. LG Cottbus, Beschl. v. 28.08.2008 – 24 Qs 223/08 – juris [= BA 2009, 105]). Insoweit legt der Antragsteller bereits nicht dar, dass seine Auffassung, dass die Blutalkoholkonzentration im Zeitpunkt des Fahrtendes unter dem Wert von 1,6 Promille gelegen war, aus dem vorhandenen Akteninhalt ableitbar sein könnte. Auch seine Behauptung, er habe sich bei Fahrtende um 4.15 Uhr (wegen kurz vor Fahrtbeginn konsumierten Alkohols) noch in der sogenannten Anflutungsphase befunden, wird nicht näher dargelegt. Der Antragsteller räumt selbst ein, dass er sich an die Stunden vor der Fahrt nicht mehr erinnern könne.

Im Weiteren ist es für den Tatbestand des § 24a StVG bzw. die Erfüllung des Tatbestandes des § 316 StGB unerheblich, ob die für diese Normen relevanten Gefahrgrenzwerte während der Fahrt oder erst nach Fahrtende erreicht werden. Maßgeblich ist allein, ob die vor der Fahrt (oder während der Fahrt) konsumierte Alkoholmenge nach Abschluss der Resorptionspha-

se (Anflutungsphase) zum Erreichen der jeweiligen Grenzwerte führt (vgl. bereits Wortlaut des § 24a StVG: „im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt“; zum Erreichen des Grenzwertes in § 316 StGB: BGH, Beschl. v. 19.08.1971 – 4 StR 574/70 –, NJW 1971, 1997). Hintergrund dieser Rechtsprechung bzw. Wertung des Gesetzgebers ist der Umstand, dass in der medizinischen Wissenschaft Einigkeit darüber besteht, dass das Maximum der Hirnleistungsstörungen und auch der überwiegenden Anzahl der psycho-sensorischen und psychomotorischen Leistungsausfälle dem Gipfel der Blutalkoholkonzentration zeitlich vorausgeht. Es ist wissenschaftlich unbestritten, dass die Anflutungswirkung des sich bereits im Körper befindlichen Alkohols auf den Grenzwert oder auf einen höheren Wert hin nach Trinkende den Blutalkoholkonzentrationsfehlbetrag bis zum Grenzwert zumindest ausgleicht (vgl. BGH, Beschl. v. 11.12.1973 – 4 StR 130/73 – NJW 1974, 246 [= BA 1974, 136]).

Der Antragsteller legt nicht dar, dass für die Frage, wann die Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV erreicht sein muss, eine abweichende Beurteilung angezeigt sein könnte. Nach der Wertung des Ordnungsgebers begründet vielmehr eine Trunkenheitsfahrt bei Vorliegen einer BAK von mindestens 1,6 Promille Zweifel an der Kraftfahreignung des Betroffenen. Dies beruht darauf, dass nach dem aktuellen Stand der Alkoholforschung schon das Erreichen einer BAK ab 1,6 Promille auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnlich hohe Gifffestigkeit hindeutet (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.05.2008 – 3 C 32.07 – NJW 2008, 2601 [= BA 2008, 410]). Bereits das Erreichen einer Blutalkoholkonzentration von 1,0 Promille setzt eine Alkoholgewöhnung/Toleranzbildung voraus (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, 2. Aufl. 2005, S. 133 f. zu Ziffer 1.3.1). Von der durchschnittlich alkoholgewöhnten Bevölkerung werden Blutalkoholkonzentrationen von 1,6 Promille und mehr aufgrund des Erreichens einer physiologischen Barriere überhaupt nicht erreicht (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O., S. 132 f. zu Ziffer 1.2.1). Bereits die bloße Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges, welche die Vornahme koordinierter komplexer Handlungen verlangt, mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr setzt ein hohes Maß an Gifffestigkeit voraus (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O., S. 136 f. zu Ziffer 1.5.).

Dass mit einer entsprechenden Alkoholgewöhnung ein erhöhtes Gefährdungspotenzial einhergeht, bestätigen auch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, die als Niederschlag sachverständiger Erfahrung von Gewicht sind. In ihrer Ziffer 3.11 befassen sich diese Leitlinien mit Alkoholmissbrauch und -abhängigkeit als Mängel, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. Danach ist die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung und Verlust der kritischen Einschät-

zung des Verkehrsrisikos gerechtfertigt, wenn bei Kraftfahrern im Straßenverkehr Werte um oder über 1,5 Promille angetroffen werden. Bei solchen Menschen pflegt in der Regel ein Alkoholproblem vorzuliegen, das die Gefahr weiterer Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr in sich birgt. Häufiger Alkoholkonsum führt zur Gewöhnung an die Giftwirkung und damit zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung und des dadurch ausgelösten Verkehrsrisikos. Bei einem Fahrerlaubnisinhaber, der sich mit hoher Blutalkoholkonzentration am Straßenverkehr beteiligt und damit eine Verkehrsstraftat begeht, ist in der Regel bei vernünftiger lebensnaher Einschätzung die ernsthafte Besorgnis begründet, er werde in alkoholisiertem Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Kraftfahrzeuges abzusehen. Die Teilnahme am Straßenverkehr in erheblich alkoholisiertem Zustand lässt häufig den Schluss zu, dass der Betreffende auch künftig betrunken am Straßenverkehr teilnehmen könnte. Wegen der durch die allgemeine Verfügbarkeit von Alkohol begünstigten hohen Rückfallgefahr sind strenge Maßstäbe anzulegen, bevor eine positive Prognose zum Führen von Kraftfahrzeugen gestellt werden kann. Voraussetzung ist der – hier nicht gegebene – Nachweis einer ausreichenden Veränderung des Trinkverhaltens, die stabil und motivational gefestigt sein muss (vgl. zum Vorgehenden: BVerwG, Urt. v. 21.05.2008, a. a. O.).

Soweit der Antragsteller weiter beanstandet, dass das medizinisch-psychologische Gutachten der DEKRA vom 26. März 2009, von der er nur das Deckblatt vorgelegt hat, fehlerhaft erstellt worden sei, ist dieser Einwand ebenfalls unbeachtlich. Verlangt die Fahrerlaubnisbehörde vor der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zu Recht die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, liegt es allein in der Rechtssphäre des Antragstellers (vgl. § 11 Abs. 6 Satz 2 und 5 FeV), ein Gutachten vorzulegen, welches die Zweifel an seiner Kraftfahreignung ausräumt. Dies ist vorliegend nicht geschehen, da sich aus dem nur vorgelegten Deckblatt des Gutachtens der DEKRA nicht ergibt, ob die Zweifel an der Kraftfahreignung des Antragstellers ausgeräumt sind.

13. *) Der Annahme wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss nach § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV steht selbst ein Zeitraum von mehreren Jahren zwischen den alkoholbedingten Verkehrsverstößen nicht entgegen, solange die einzelnen Verkehrsverstöße noch verwertbar sind.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 B 314/09 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet.

Das Verwaltungsgericht hat zu Recht festgestellt, dass der Antragsgegner rechtmäßig gegenüber dem

Antragsteller wegen wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 46 Abs. 3 und § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet und nach dessen nicht fristgerechter Beibringung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen hat, woraufhin die Fahrerlaubnisbehörde ihm gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis entziehen durfte. Erfolglos wendet der Antragsteller hiergegen ein, dass es an der tatbestandlich nach § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV für die Gutachtensanordnung erforderlichen wiederholten Zuwiderhandlung fehle, da seine Fahrt vom 13.12.2000 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,52 ‰ nach § 29 StVG der Tilgung unterliege und deshalb nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG nicht mehr verwertet werden dürfe. Die später eingetragene Ordnungswidrigkeit der Fahrt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,46 mg/l am 28.08.2004 hindere die Löschung von Strafeinträgen nicht.

Das Verwaltungsgericht hat zu diesem – bereits erstinstanzlich erfolgten – Sachvortrag zutreffend festgestellt, dass die mit Strafbefehl des Amtsgerichts Borna vom 30.01.2001 ausgesprochene Verurteilung des Antragstellers wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB gemäß § 28 Abs. 2 Nr. 1 StVG rechtmäßig in das Verkehrszentralregister eingetragen worden ist und wegen des noch nicht gegebenen Ablaufs der zehnjährigen Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG keinem Verwertungsverbot nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG unterliegt. Der Antragsteller verkennt die in den gesetzlichen Regelungen zu den Tilgungsfristen und zum Verwertungsverbot zum Ausdruck kommende gesetzgeberische Wertung. Eine Differenzierung nach Höhe des Strafmaßes bei der Bestimmung der Tilgungsfristen in § 29 Abs. 1 StVG erfolgt nicht mehr. Die Festlegung der Tilgungsfrist auf generell zehn Jahre bei Alkoholstraftaten hat der Gesetzgeber wegen der besonders hohen und lang andauernden Rückfallwahrscheinlichkeit bei Alkoholtätern für erforderlich gehalten (vgl. BR-Drucks. 812/96 S. 54, 77). Dementsprechend hat der Senat wiederholt entschieden, dass selbst ein Zeitraum von mehreren Jahren zwischen den alkoholbedingten Verkehrsverstößen nicht der Annahme wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss nach § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV entgegensteht, solange die einzelnen Verkehrsverstöße noch verwertbar sind (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 24.07.2008 – 3 B 18/08 – m. w. N., zitiert nach juris).

Soweit der Antragsteller meint, der Anordnung stehe die auf dem medizinisch-psychologischen Gutachten aus dem Jahre 2001 und der sich anschließenden Nachschulungsmaßnahme beruhende positive Eignungseinschätzung mit der nachfolgenden Neuerteilung der Fahrerlaubnis entgegen, verkennt er, dass die weitere Trunkenheitsfahrt vom 28.08.2004 einen neuen Umstand darstellt, der zum damaligen Begutachtungszeitpunkt noch nicht in Bezug auf die frühere Trunkenheitsfahrt gewürdigt werden konnte (ebenso

bei Verkehrsverstößen, die vor und nach Ausstellung eines EU-Führerscheins begangen wurden und erst gemeinsam den Fahrerlaubnisentzug rechtfertigen: Senatsbeschl. v. 28.05.2008 – 3 BS 424/07 –, unveröffentlicht). Diese Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG – hier das Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,46 mg/l – ist, wie das Verwaltungsgericht zutreffend festgestellt hat und auch von der Beschwerde nicht angezweifelt wird, nach § 28 Abs. 2 Nr. 1 StVG rechtmäßig in das Verkehrszentralregister eingetragen worden und kann mangels Bestehens eines Verwertungsverbots nach § 29 Abs. 8 StVG dem Antragsteller auch entgegengehalten werden. Damit liegt entgegen der Beschwerde die Voraussetzung der wiederholten Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss nach § 46 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 13 Nr. 2 b FeV vor. Da § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV der Fahrerlaubnisbehörde kein Ermessen einräumt, sondern einen Grundsatz der Beweiswürdigung enthält, der auf der Überlegung beruht, dass bei grundloser Gutachtensverweigerung die Vermutung berechtigt ist, der Fahrerlaubnisinhaber wolle einen ihm bekannten Eignungsmangel verbergen (Senatsbeschl. v. 03.07.2008 – 3 B 149/08 –, unveröffentlicht, mit Verweis auf: OVG RP, Beschl. v. 03.06.2008 – 10 B 10356/08 –, zitiert nach Juris, sowie auf BVerwG, Urt. v. 09.06.2005, NJW 2005, 3440 ff. [= BA 2006, 52]; OVG NRW, Beschl. v. 10.07.2002, VRS 105, 76 ff. [= BA 2003, 462]; Senatsbeschl. v. 08.11.2001, DAR 2002, 234 f. [= BA 2002, 372]), gilt ein solcher Eignungsmangel für den Zeitpunkt der Gutachtensverweigerung bzw. des Ablaufs der Vorlagefrist als nachgewiesen. Steht dies kraft gesetzlicher Vermutung fest, bedarf es seitens des Antragsgegners keines Gutachtens mehr, um diesen nachzuweisen (§ 11 Abs. 7 FeV).

Soweit der Antragsteller sich darauf beruft, dass es an dem für die Anordnung des Sofortvollzugs erforderlichen öffentlichen Vollzugsinteresse fehle, da er seit dem 28.08.2004 nicht wieder auffällig geworden sei und die Fahrerlaubnisbehörde bis dato keine Maßnahmen ergriffen habe, vermag dies der Beschwerde ebenfalls nicht zum Erfolg zu verhelfen. Ist der Antragsteller nach der oben getroffenen Feststellung als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, so erscheint die von ihm ausgehende Gefahr für die Allgemeinheit zu groß, als dass sie bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache hingenommen werden könnte. Die Anordnung verstößt insbesondere auch nicht gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip. Die Entziehung der Fahrerlaubnis dient der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und damit insbesondere dem Schutz von Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004, NJW 2005, 349, 350 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker] zu § 24a Abs. 2 StVG). Die wegen der besonders hohen und lang andauernden Rückfallwahrscheinlichkeit bei Alkoholtätern gegebene erhebliche Gefährdung dieser Rechtsgüter (vgl. BR-Drucks. a. a. O.) rechtfertigt regelmäßig zugleich auch die Anordnung des Sofortvollzugs der Entzie-

hungsverfügung selbst dann, wenn zwischen dem Verkehrsverstoß und dem Erlass der Entziehungsverfügung mehrere Jahre vergangen sind und der Sofortvollzug der Entziehungsverfügung mit erheblichen Beeinträchtigungen für den Betroffenen verbunden ist. Etwaigen zwischenzeitlichen Veränderungen im Trinkverhalten des Fahrerlaubnisinhabers und einer damit möglicherweise nicht mehr gegebenen Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs wird bereits durch das Begutachtungssystem nach § 13 FeV Rechnung getragen (vgl. BR-Drucks. 443/98 S. 260). Da der Antragsteller diese ihm von der Fahrerlaubnisbehörde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen gegebene Möglichkeit des Nachweises seiner Fahreignung nicht genutzt hat, verstößt es entgegen der Beschwerde auf Grund des im Zweifel vorrangigen Schutzes der oben genannten Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer nicht gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, dass der Antragsgegner den Sofortvollzug der Entziehungsverfügung angeordnet hat, wengleich dies zu erheblichen privaten und beruflichen Beeinträchtigungen bei ihm führt.

14. 1. Eine positive Beurteilung der Fahreignung von Personen, die sich in einer lege artis durchgeführten Methadon-Substitution befinden, ist nur in seltenen Ausnahmefällen möglich, wenn besondere Umstände dies im Einzelfall rechtfertigen. Hierzu gehört u. a., dass die Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen, inklusive Alkohol, seit mindestens einem Jahr durch geeignete, regelmäßige, zufällige Kontrollen (z.B. Urin, Haar) während der Therapie nachgewiesen ist.

2. Ist die Freiheit des Beigebrauchs anderer psychoaktiver Substanzen nicht nachgewiesen und daher von der fehlenden Fahreignung auszugehen, kann die Wiedererlangung der Fahreignung nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden, auch wenn die Methadon-Behandlung zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen wurde.

Saarländisches Verwaltungsgericht,
Beschluss vom 05. November 2009 – 10 L 847/09 –

Aus den Gründen:

Mit seinem Antrag gemäß § 80 Abs. 5 VwGO begehrt der Kläger die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner erhobenen Klage gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 20. 04. 2006 in der Gestalt des aufgrund mündlicher Verhandlung vom 29. 04. 2008 und Beratung vom 30. 07. 2009 ergangenen Widerspruchsbescheides des Stadtrechtsausschusses der Antragsgegnerin, durch den die Fahrerlaubnis des Antragstellers entzogen und diesem die Ablieferung seines Führerscheins innerhalb einer Woche nach Rechtskraft der Entscheidung aufgegeben wurde, nachdem durch den vorgenannten Widerspruchsbescheid zugleich die sofortige Vollziehung angeordnet

worden ist. Der Antrag ist zulässig, insbesondere statthaft gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO, hat aber in der Sache keinen Erfolg.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis sind die §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 3, 14 Abs. 2 Nr. 2 und 11 Abs. 8 FeV.

Ausgehend hiervon ist der Stadtrechtsausschuss im Widerspruchsbescheid zu Recht davon ausgegangen, dass der Antragsteller jedenfalls bis zur Beendigung des – nach langjähriger Suchterkrankung aufgrund der Einnahme insbesondere von Heroin durchgeführten – Methadon-Programms im Oktober 2008 zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeignet war. Bei Methadon handelt es sich um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (vgl. die Anlage III zu § 1 Abs. 1 BTMG), so dass dessen Einnahme gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließt. Dabei kommt es nach der gesetzlichen Wertung der FeV nicht darauf an, ob dieses Mittel „missbräuchlich“ oder aufgrund ärztlicher Verschreibung konsumiert wurde, sondern allein darauf, ob es überhaupt eingenommen wurde (vgl. OVG des Saarlandes, Beschlüsse vom 27. 03. 2006, 1 W 12/06 [BA 2007, 59], und vom 20. 09. 2005, 1 W 12/05; VG des Saarlandes, Urteil vom 02. 04. 2008, 10 K 53/07).

Zwar ist „in seltenen Ausnahmefällen“ eine positive Beurteilung der Fahreignung von Personen, die sich in einer lege artis durchgeführten Methadon-Substitution befinden, möglich, wenn „besondere Umstände dies im Einzelfall“ rechtfertigen. Dies setzt aber unter anderem voraus, dass die Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen, inklusive Alkohol, seit mindestens einem Jahr durch geeignete, regelmäßige, zufällige Kontrollen (z.B. Urin, Haar) während der Therapie nachgewiesen ist (vgl. hierzu die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115, Bremerhaven 2000, Abschnitt 3.12.1)

Diese Voraussetzungen können im Fall des Antragstellers nicht festgestellt werden. Zwar wurde in dem Gutachten des Dr. ... vom 19. 12. 2003 behauptet, dass weitere Betäubungsmittel nicht eingenommen werden, nachgewiesen wurde die Freiheit des Beigebrauchs weiterer Betäubungsmittel indes durch das Gutachten nicht. In der Krankenakte des Dr. ..., die der Antragsgegnerin im Oktober 2005 auszugsweise zur Kenntnis gelangt ist, ist nämlich unter dem 10. 11. 2003 vermerkt, dass der Antragsteller bei einer Urin-Kontrolle positiv auf MTD und THC getestet wurde. Zwar vermag das Ergebnis dieses Urin-Schnelltestes allein sicherlich nicht den gesicherten Nachweis zu erbringen, dass der Antragsteller tatsächlich THC-haltige Substanzen konsumiert hat. Die Feststellungen sind jedoch in jedem Fall geeignet, erhebliche Zweifel an der Freiheit des Beigebrauchs anderer psychoaktiver Substanzen zu begründen, so dass der insoweit zu fordern-

de Nachweis nicht erbracht ist. Die diesbezüglichen – im Übrigen unsubstantiierten – Ausführungen des Antragstellers zu der Fehlerhaftigkeit des durch den behandelnden Arzt zur ärztlichen Kontrolle eingesetzten Urin-Schnelltestes führen daher in der Sache nicht weiter. Ebenso wenig ergibt sich eine andere Beurteilung aus der Laboruntersuchung des Laborzentrums ... hinsichtlich der am 11.11.2003 eingegangenen Urinprobe des Antragstellers, da sich hieraus ergibt, dass das Drogenscreening ausschließlich auf Methadon erfolgt und das Vorliegen von THC gerade nicht untersucht worden ist. Soweit nach dem Gutachten Dr. ... am 13.10.2003, am 31.10.2003, am 14.11.2003 und am 28.11.2003 abgegebene Urinproben des Antragstellers auch hinsichtlich THC negativ getestet worden sind, vermögen diese Befunde den Vermerk vom 10.11.2003 über die THC-positive Urin-Kontrolle schon deshalb nicht zu widerlegen, weil Urinuntersuchungen lediglich Aufschluss über kurzzeitig vor der Abgabe erfolgtes Konsumverhalten erbringen. Auch soweit sich der Antragsteller auf das ärztliche Attest des Facharztes für Innere Medizin L. vom 04.05.2008 bezieht, vermag dies die Freiheit des Beigebrauchs anderer psychoaktiver Substanzen nicht nachzuweisen, da sich die dort angesprochenen wiederholten Urin-Kontrollen nicht auf THC-haltige Substanzen beziehen.

Vermag demnach weder das Gutachten des Dr. ... vom 19.12.2003 noch sonst vorgelegte ärztliche Bescheinigungen den Nachweis der Freiheit des Beigebrauchs von anderen psychoaktiven Substanzen zu erbringen und hat sich der Antragsteller in der Folgezeit strikt geweigert, das Fehlen des Beigebrauchs anderer psychoaktiver Stoffe in der gebotenen Form nachzuweisen, ist ohne weitere Begutachtung davon auszugehen, dass der Antragsteller bis zur Beendigung der Methadon-Behandlung im Oktober 2008 nicht geeignet war, ein Kraftfahrzeug zu führen.

Hieraus folgt zugleich, dass zur Klärung der Frage, ob bei dem Antragsteller nach der Beendigung der Methadon-Behandlung eine Abhängigkeit noch besteht, gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist. Dies hat der Stadtrechtsausschuss mit Schreiben vom 04.11.2008 – auch in formell ordnungsgemäßer Weise – getan, so dass die Antragsgegnerin aufgrund der Weigerung des Antragstellers, das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten vorzulegen, gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf seine Nichteignung schließen darf.

Soweit der Antragsteller hiergegen einwendet, es werde nicht hinreichend berücksichtigt, dass die Substitutionstherapie inzwischen erfolgreich absolviert sei, weitere Urin-Untersuchungen vom 05.05.2009, 18.06.2009 und 21.09.2009 die Freiheit von Beigebrauch belegten, zudem Bescheinigungen des Facharztes für Innere Medizin L. vom 14.05.2009 sowie des Allgemeinarztes B. vom 28.09.2009 und 05.10.2009 das Fehlen eines Drogenabusus bzw. die Abstinenz von Alkohol und Drogen bestätigten und er im Übrigen seit über sieben Jahren beanstandungslos

am Straßenverkehr teilnehme, verkennt der Antragsteller, dass vorliegend nach der gesetzlichen Regelung die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis – wie dargelegt – zwingend nur durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nachgewiesen werden kann.

(Mitgeteilt von der 10. Kammer des Saarländischen Verwaltungsgerichts)

15. 1. Zur Befugnis zur Entziehung der Fahrerlaubnis bei Mischkonsum von Alkohol und Cannabis und Teilnahme am Straßenverkehr mit [einem] Kraftfahrzeug.

2. Zur Auslegung von § 3 Abs. 3 StVG i. V. m. § 69 Abs. 1 StGB, wenn ein polizeilich eingeleitetes Ermittlungsverfahren wegen Verstoßes gegen das BtMG noch nicht abgeschlossen ist.

***) 3. Mit der Einstellung eines Strafverfahrens bezogen auf den Straftatbestand der Trunkenheit nach § 316 StGB entfällt die Bindungswirkung der Straßenverkehrsbehörde an den Vorrang eines anhängigen einschlägigen Ermittlungs- bzw. Strafverfahrens.**

Saarländisches Verwaltungsgericht,
Beschluss vom 21. Oktober 2009 – 10 L 888/09 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 14.09.2009 gegen die Verfügung des Antragsgegners vom 07.09.2009, durch die dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis entzogen und die Abgabe des Führerscheins innerhalb von einer Woche nach Zustellung dieser Verfügung aufgegeben wurde, ist zulässig, insbesondere statthaft gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO, hat aber in der Sache keinen Erfolg.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV. Vorliegend sind nach derzeitigem Erkenntnisstand die Voraussetzungen einer fehlenden Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges nach Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV mit hinreichender Wahrscheinlichkeit festgestellt.

Aus dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität S. vom 02.07.2009 ergibt sich, dass die dem Antragsteller am 16.07.2009 anlässlich einer Verkehrskontrolle in B. entnommene Blutprobe Spuren von etwa 0,0005 mg/l Tetrahydrocannabinol und den Wert von 0,023 mg/l Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure aufweist. Die anhand der Blutprobe weiter vorgenommene Blutalkoholbestimmung des Instituts für Rechtsmedizin der Universität S. vom 25.06.2009 ergab eine Alkoholkonzentration von 0,62 Promille im Blut des Antragstellers zum Zeitpunkt der Verkehrskontrolle, bei der der Antragsteller einen Klein-LKW geführt hat und bei der zugleich festgestellt worden ist,

dass die Fingerspitzen des Antragstellers bei Aushändigung der Papiere stark zitterten und die Pupillen stark verengt waren, ein Test auf die Veränderung der Pupillen negativ verlief und die Reaktion des Antragstellers zu Beginn des Kontrollgesprächs verzögert gewesen ist, woraus sich der Verdacht auf die Beeinflussung durch Betäubungsmittel ergab, wie dies aus dem Polizeibericht vom 23.06.2009 hervorgeht.

Hieraus ergibt sich eindeutig ein Führen des fraglichen Kraftfahrzeuges unter für die Verhängung eines Bußgeldes relevantem Alkoholeinfluss, wobei zugleich feststeht, dass der Antragsteller zeitnah hierzu Cannabis konsumiert hat, was zumindest eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Sinne von Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV belegt. Ein Konsum von Cannabis am Vorabend des Tages der Verkehrskontrolle wird von dem Antragsteller ausweislich des Schriftsatzes seiner Prozessbevollmächtigten vom 02.10.2009 zudem nicht bestritten, auch wenn er aus der geringen Menge an Tetrahydrocannabinol gefolgert wissen will, dass er über das für den Konsum von Cannabis unschädliche Trennungsvermögen im Sinne der Ziff. 9.9.2 der Anlage 4 zur FeV verfügt. Damit kann er aber nicht gehört werden, da die hier maßgebende Ziffer von einer Eignung gerade dann nicht mehr ausgeht, wenn beim Führen eines Kraftfahrzeuges sowohl Alkoholwerte als auch Werte, die für die zeitnahe Einnahme von Cannabis sprechen, festgestellt werden. Dabei ist insbesondere von Bedeutung, dass der festgestellte Blutalkoholwert gegen die Tauglichkeit des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Verkehrskontrolle spricht. Von daher kommt es nicht auf die Frage an, wie es zu beurteilen wäre, wenn bei dem Antragsteller die für ihn festgestellten Werte für Cannabis und seiner Abbauprodukte neben einer Blutalkoholkonzentration unter 0,5 Promille festgestellt worden wären und ob auch in diesem Falle ein zur Entziehung der Fahrerlaubnis berechtigender Mischkonsum im hier angenommenen Sinne vorläge oder die Fahrerlaubnisbehörde vor der Entziehung eine ärztliche bzw. medizinisch-psychologische Untersuchung des Antragstellers im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hätte anordnen müssen.

Die ohne vorherige weitere Ermittlung erfolgte sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt sich angesichts der dargestellten Umstände nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der vom Antragsgegner zur Begründung der Antragsrüge vom 28.09.2009 herangezogene frühere einschlägige Verurteilung des Antragstellers wegen Trunkenheit im Straßenverkehr und Entziehung der Fahrerlaubnis unter dem Einfluss von Cannabis gemäß dem Urteil des Amtsgerichts Saarbrücken vom 21.01.2008. Mithin stellt sich die Entziehung der Fahrerlaubnis auch nicht als – wie der Antragsteller meint – unverhältnismäßig dar.

Schließlich kann sich der Antragsteller auch nicht auf § 3 Abs. 3 StVG berufen, wonach die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand eines Strafverfahrens ist, solange nicht in einem Entziehungsverfahren berücksichtigen darf, wie gegen den

Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt (vgl. dazu etwa den Beschluss des Gerichts vom 18.01.1993, 5 F 114/92, ZfS 1993, 107).

Was eine Bestrafung wegen des Verdachts der Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 StGB anbelangt, ergibt sich aus der vom Antragsgegner vorgelegten Einstellungsmitteilung der Staatsanwaltschaft Saarbrücken wegen eines Verkehrsvergehens gemäß § 316 StGB vom 25.08.2009, dass das fragliche Verfahren zum Zeitpunkt des Ergehens des Bescheides am 07.09.2009 bereits eingestellt war. Mit der Einstellung des Strafverfahrens zu diesem Zeitpunkt war also bezogen auf den Straftatbestand der Trunkenheit nach § 316 StGB, wie er Bestandteil des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ist, die Bindungswirkung der Straßenverkehrsbehörde an den Vorrang eines anhängigen einschlägigen Ermittlungs- bzw. Strafverfahrens entfallen. Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob der Antragsgegner zum Zeitpunkt des Erlassens seines Bescheides bereits über die Einstellung des Verfahrens informiert war oder ob er ungeachtet der Kenntnis der Einstellung des Verfahrens das Risiko der Nichtbeachtung von § 3 Abs. 3 StVG eingegangen ist.

Anders stellt sich die Situation auch nicht hinsichtlich des von der Landespolizeidirektion ausweislich des Vermerks vom 23.06.2009 eingeleiteten Ermittlungsverfahrens wegen Verstoßes gegen §§ 1, 3, 29 BtMG dar. Zwar liegt insoweit eine Mitteilung über den weiteren Verlauf des Verfahrens nicht vor. Eine Bindungswirkung im Sinne von § 3 Abs. 3 StVG bezogen auf § 69 Abs. 1 StGB scheidet aber ersichtlich aus. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB erfordert nämlich, dass sich aus der Tat ergibt, dass ein Kraftfahrzeugführer zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Jenseits der Regelvermutung der Ungeeignetheit in § 69 Abs. 2 StGB erfordert die Frage, ob aufgrund eines anhängigen Ermittlungs- oder Strafverfahrens die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 StGB gemäß § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG in Betracht kommt, eine auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens bzw. Ermittlungsverfahrens abzustellende Prognose (vgl. dazu Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Auflage 2008, § 3 StVG, Rdnr. 10).

Nach der diesbezüglich ergangenen Rechtsprechung der Strafgerichte sind indes Belange der Verkehrssicherheit selbst dann nicht ohne weiteres berührt, wenn der Täter im Kraftfahrzeug Rauschgift transportiert, weil ein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Transporteure von Rauschgift im Falle von Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen seien, nicht bestehe. In dem Falle nämlich, in dem die Tat für den Verkehr nicht spezifisch ist, kann sich die Ungeeignetheit des Täters aus ihr nur ergeben, wenn konkrete Umstände der Tatausführung im Zusammenhang mit einer Gesamtwürdigung von Tat und Täter Anhaltspunkte dafür ergeben, dass er bereit ist, zur Erreichung seiner – auch nicht kriminellen – Ziele die Sicherheit des Verkehrs zu beeinträchtigen

(vgl. dazu Weber, BtMG, 3. Auflage 2009, vor §§ 29 ff. Rdn 1460 f., 1464, m. w. N. zur Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs).

Derartige Gesichtspunkte sind vorliegend indes schlechterdings nicht erkennbar, zumal höchst fraglich ist, ob die Einleitung eines Strafverfahrens wegen Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz, wie es von der Polizeibehörde vorliegend angestoßen worden ist, überhaupt gerechtfertigt war, nachdem sich aus der Verkehrskontrolle keinerlei Anhaltspunkte auch nur für den Besitz von Cannabis zum Tatzeitpunkt ergeben haben und in eine Gesamtwürdigung im o.a. Sinne hier einbezogen werden muss, dass der Antragsteller subjektiv davon ausgeht, den Genuss von Cannabis und die Teilnahme am Straßenverkehr als Führer eines Kraftfahrzeuges zu trennen in der Lage zu sein.

Schließlich kann der Antragsteller auch aus der angeführten Entscheidung des OVG des Saarlandes vom 30.09.2002, 9 W 25/02 [BA 2003, 166], nichts zu seinen Gunsten herleiten, da es dort um die Frage des regelmäßigen Cannabiskonsums gegangen ist und im Übrigen im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung eine mehrmonatige, gutachterlich bestätigte Abstinenzzeit vorgelegen hat.

Hat demnach der Antragsgegner zu Recht die fehlende Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges gemäß Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV festgestellt, ist nach den dargelegten gesetzlichen Bestimmungen zwingend die Fahrerlaubnis zu entziehen.

(Mitgeteilt von der 10. Kammer des Saarländischen Verwaltungsgerichtes)

16. 1. Nach verbreiteter Auffassung ist § 28 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 FeV richtlinienkonform dahin anzuwenden, dass das Innehaben eines ordentlichen Wohnsitzes im Inland bei Erteilung der mitgliedstaatlichen Fahrerlaubnis allein nicht genügt, die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland entfallen zu lassen; erforderlich sein soll außerdem, dass zuvor eine inländische Fahrerlaubnis entzogen oder sonst beschränkt worden ist.

2. Liegt ein solcher Fall nicht vor, besteht kein überwiegendes öffentliches Interesse daran, den Inhaber der mitgliedstaatlichen Fahrerlaubnis vorläufig zu hindern, im Bundesgebiet Kraftfahrzeuge zu führen.

3. Die Pflicht, einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein nach sofort vollziehbarer Feststellung der Nichtberechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland unverzüglich der entscheidenden Behörde vorzulegen, ist von Gesetzes wegen sofort vollziehbar.

Verwaltungsgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 29. Oktober 2009 – 5 K 1853/09 –

Zum Sachverhalt:

Der im Jahr 1968 geborene Antragsteller, der zuvor nie im Besitz einer inländischen Fahrerlaubnis war, er-

warb am 19.10.2005 eine tschechische Fahrerlaubnis. Als Wohnort ist im tschechischen Führerschein „.../Bundesrepublik Deutschland“ angegeben. Im Januar 2009 wurde gegen ihn ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren wegen Führens von Kraftfahrzeugen in Deutschland eingeleitet. Auf Anfrage des Landratsamts ... teilte die Polizeidirektion ... mit, dass gegen den Antragsteller in den Jahren 1989 bis 1998, in einem Fall auch im Jahr 2007, eine Vielzahl von strafrechtlichen Ermittlungsverfahren geführt worden seien. Das letzte Verfahren wegen Kreditbetrugs habe zu einer Einstellung gemäß § 153a StPO geführt. 1998 sei der Kläger zweimal wegen Verstößen gegen das Betäubungsmittelgesetz verurteilt worden, einmal zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und vier Monaten und einmal zu einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu 30 DM. In dem vom Landratsamt eingeholten Führungszeugnis des Bundesamts für Justiz nach § 31 BZRG vom 11.03.2009 ist allein eine Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs mit Nötigung zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 10 EUR Geldstrafe und einem Monat Fahrverbot durch das Amtsgericht Augsburg vom 29.11.2006 (Tatzeit 22.09.2006) enthalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt teilte mit, dass der Kläger außerdem vom Amtsgericht ... am 11.02.2004 und am 04.10.2005 jeweils wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis (mit einem Kleinkraftrad) zu einer Geldstrafe von 60 bzw. 80 Tagessätzen verurteilt worden sei.

Mit Verfügung vom 28.07.2009 stellte das Landratsamt fest, dass die dem Antragsteller am 19.10.2005 erteilte tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B ihn nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtige (Nr. 1), und forderte ihn auf, seinen tschechischen Führerschein innerhalb einer Woche vorzulegen, damit ein Vermerk über die getroffene Feststellung eingetragen werden könne (Nr. 2); ferner ordnete es die sofortige Vollziehung von Nr. 1 der Verfügung an (Nr. 3) und drohte für den Fall, dass der Antragsteller seiner Verpflichtung nach Nr. 2 nicht fristgerecht nachkommen werde, die Wegnahme des Führerscheins an (Nr. 4).

In der Verfügung wird zur Anordnung der sofortigen Vollziehung von Nr. 1 ausgeführt: Die sofortige Vollziehung dieser Verfügung sei erforderlich, um zu verhindern, dass der Antragsteller beim Führen von Kraftfahrzeugen die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs gefährde.

Der Antragsteller legte am 07.08.2009 Widerspruch ein. Zugleich hat er vorläufigen Rechtsschutz beantragt.

Aus den Gründen:

Der statthafte (§ 80 Abs. 5 mit Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und 4, Satz 2 VwGO, § 12 LVwVG) und auch sonst zulässige Antrag hat Erfolg. Dem Antragsteller ist der begehrte vorläufige Rechtsschutz zu gewähren.

Soweit das Landratsamt die sofortige Vollziehung von Nr. 1 der angefochtenen Verfügung angeordnet hat, kommt allerdings keine Wiederherstellung der

aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs in Betracht. Vielmehr ist die Anordnung der sofortigen Vollziehung aufzuheben; denn das Landratsamt hat das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung des Verwaltungsakts nicht dem (formellen) Erfordernis des § 80 Abs. 3 VwGO entsprechend begründet. Dafür reicht sein Hinweis nicht aus, der Antragsteller würde ansonsten beim Führen von Kraftfahrzeugen die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs gefährden. Denn diese Begründung lässt in keiner Weise erkennen, worin eine vom Antragsteller ausgehende Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs bestehen soll, die es rechtfertigte, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs zu beseitigen. Dem Begründungserfordernis genügt hätte es etwa, wenn das Landratsamt ausgeführt hätte, dass wegen einer fehlenden bzw. nicht erwiesenen Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland mit Rücksicht auf die sonst anderen Verkehrsteilnehmern drohenden Gefahren für Leib und Leben dem Sofortvollzug grundsätzlich Vorrang vor dem privaten Interesse des Inhabers einer ausländischen Fahrerlaubnis einzuräumen sei, in Deutschland vorläufig am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu können (vgl. etwa OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 01.07.2009 – 10 B 10450/09 – juris Rdnr. 2).

Die Kammer bemerkt gleichwohl, dass der Antrag hinsichtlich Nr. 1 der angefochtenen Verfügung auch bei einer dem Erfordernis des § 80 Abs. 3 VwGO genügenden Begründung Erfolg gehabt hätte. Dies ergibt sich aus Folgendem:

In der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte ist bislang nicht geklärt, ob § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV in der Fassung der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung vom 07.01.2009 (BGBl. I S. 29) seinem Wortlaut entsprechend in allen Fällen gilt, in denen der Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hatte oder ob die Vorschrift richtlinienkonform dahin anzuwenden ist, dass die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland mit einer EU-Fahrerlaubnis nur für die Fälle eingeschränkt wird, in denen vor der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden war (vgl. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV). Es entspricht verbreiteter Auffassung, dass das maßgebliche Gemeinschaftsrecht (Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG dazu EuGH, Urt. v. 26.06.2008 – C-334/06 – juris, insbes. Rdnrn. 68, 69) eine Ausnahme vom Grundsatz der Anerkennung mitgliedstaatlicher Fahrerlaubnisse nur zulässt, wenn der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis eine innerstaatliche Einschränkung, Aussetzung, ein Entzug oder eine Aufhebung der Fahrerlaubnis vorausgegangen war (Hess. VGH, Beschl. v. 18.06.2009 – 2 B 255/09 – [BA 2009, 354]; VG Augsburg, Urt. v. 28.08.2009 – Au 7 K

08.1717; a. A. OVG Rhl.-Pf., Beschl. v. 23.01.2009 – 10 B 11145/08 – juris [= BA 2009, 352]). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof beurteilt die Frage als offen (Bayer. VGH, Beschl. v. 26.02.2009 – 11 C 09.296 – juris, Rdnr. 20, und Beschl. v. 22.06.2009 – 11 CE 09.1089 –, juris Rdnr. 20). Eine abschließende Klärung dieser schwierigen Rechtsfrage muss einem Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben.

Sind die Erfolgsaussichten im Hauptsacheverfahren für den Antragsteller jedoch zumindest offen, besteht kein überwiegendes öffentliches Interesse daran, den Antragsteller allein wegen des Umstands, dass er die Fahrerlaubnis in Tschechien und nicht an seinem Wohnsitz bzw. sonst in Deutschland erworben hat, vorerst daran zu hindern, im Bundesgebiet Kraftfahrzeuge zu führen. Ein solches überwiegendes öffentliches Interesse ist zwar regelmäßig anzunehmen, wenn eine EU-Fahrerlaubnis im Anschluss an eine Entziehung der Fahrerlaubnis in Deutschland erworben wurde (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 01.07.2009 – 10 B 10450/09 – a. a. O. sowie VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 17.07.2008 – 10 S 1688/08 – VBIBW 2008, 486 = juris, Rdnr. 7 [= BA 2008, 328]). In diesen Fällen kann der Inhaber der EU-Fahrerlaubnis allerdings sein Suspensivinteresse auch nicht auf einen gemeinschaftsrechtlich begründeten Anspruch auf Anerkennung der Fahrerlaubnis im Inland stützen, jedenfalls hat dieses Interesse bei geringer Erfolgsaussicht in der Hauptsache wenig Gewicht. Anders verhält es sich in Fällen wie dem vorliegenden, in denen Einiges dafür spricht, dass der Inhaber der mitgliedstaatlichen Fahrerlaubnis letztlich einen Anspruch auf Anerkennung derselben hat.

Diese Folgenabwägung kann nicht anders ausfallen, wenn man zusätzlich die Umstände des Einzelfalles in den Blick nimmt. Zwar spricht Überwiegendes dafür, dass der Antragsteller die tschechische Fahrerlaubnis erworben hat, weil er befürchten musste, dass ihm bei einem Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland jedenfalls seine mit Geldstrafen bzw. einem einmonatigen Fahrverbot geahndeten Verkehrsstraftaten aus jüngerer Zeit vorgehalten und womöglich zum Anlass genommen worden wären, seine Eignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu belegen. Jedoch steht, anders als in den Fällen der missbräuchlichen Beschaffung einer EU-Fahrerlaubnis nach Entziehung der Fahrerlaubnis, die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nicht aufgrund einer vollziehbaren oder bestandskräftigen Entscheidung vorläufig bzw. endgültig fest.

Dass der Antragsteller im Ergebnis vorläufig ohne inländische bzw. zweifelsfrei für das Inland anerkannter mitgliedstaatlicher Fahrerlaubnis am Straßenverkehr im Inland teilnehmen kann, ist Folge des nach dem Gemeinschaftsrecht nur von engen Ausnahmen durchbrochenen Grundsatzes der Anerkennung mitgliedstaatlicher Fahrerlaubnisse.

Hinsichtlich des Gebots, den Führerschein vorzulegen (Nr. 2 der Verfügung), ist die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs anzuordnen.

Insoweit entfällt die aufschiebende Wirkung des Widerspruch zwar nicht gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO. Das folgt schon daraus, dass sich die Anordnung der sofortigen Vollziehung in Nr. 3 der Verfügung ausdrücklich allein auf die Feststellung der Nichtberechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß Nr. 1 der Verfügung bezieht. Auch § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO ist nicht einschlägig. Insbesondere kann sich die Vollziehbarkeit einer Anordnung zur Vorlage des Führerscheins nicht aus § 47 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 1 Halbs. 2 FeV ergeben (so aber Bayer. VGH, Beschl. v. 09.06.2005 – 11 CS 05.478, VM 2006 Nr. 29; Dauer, in: Hentschel u. a., Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., § 47 FeV Anm. 1; a. A. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 30.03.2007 – 1 S 31.07 – SVR 2008, 277 m. w. N.). Denn § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO erfordert ein formelles Gesetz; dem genügt eine bundesrechtliche Verordnung wie die Fahrerlaubnisverordnung nicht. Auch fehlte es § 47 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 Satz 1 Halbs. 2 FeV ansonsten nicht etwa an einem sinnvollen Gehalt. Zu diesem gehört etwa auch, dass ein Verstoß gegen die durch § 47 Abs. 1 Satz 2 FeV unmittelbar begründete Pflicht zur unverzüglichen Vorlage des Führerscheins bußgeldbewehrt ist (§ 75 Nr. 10 FeV).

17. *) 1. § 3 Abs. 2 Satz 3 StVG i. V. m. § 47 Abs. 2 FeV sind auf den Fall einer nicht im Sinne des § 28 FeV anzuerkennenden Fahrerlaubnis entsprechend anzuwenden.

2. Die Anordnung einer isolierten Sperre für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis im Sinne von § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB ist als eine im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV „entzugsähnliche Maßnahme“ anzusehen.

3. Bei nach dem 19. Januar 2009 erteilten Fahrerlaubnissen ist auf die Anerkennungsregelungen der Richtlinie 2006/126/EG, insbesondere deren Nichtanerkennungsregelungen in Art. 11 Abs. 4 abzustellen, welche sich nunmehr als Regel-Verpflichtung und nicht mehr als eng auszulegende Ausnahmeregelung vom allgemeinen Anerkennungsprinzip darstellen, womit ein tragendes Argument der Rechtsprechung des EuGH weggefallen ist.

Verwaltungsgericht Ansbach,
Beschluss vom 21. Oktober 2009 – AN 10 S 09.01799 –

Zum Sachverhalt:

Mit Urteil des Amtsgerichts ... vom 08. März 2005, rechtskräftig seit 15. Juni 2006, wurde der Antragsteller (u. a.) wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe auf Bewährung verurteilt. Ferner wurde eine isolierte Sperre gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB von (letztlich) sechs Monaten angeordnet.

Im Juli 2009 informierte die Polizei die Fahrerlaubnisbehörde darüber, dass der Antragsteller am 14. Juni 2009 einer Kontrolle unterzogen worden sei. Dabei

habe er eine tschechische Fahrerlaubnis der Klassen A und B vom 28. April 2009 vorgelegt. Aus der dem polizeilichen Bericht beigelegten Kopie der tschechischen Fahrerlaubnis ergibt sich, dass als Wohnsitz der Ort „...“ [Tschechien] eingetragen ist.

Auf Antrag der Fahrerlaubnisbehörde teilte das Kraftfahrtbundesamt am 31. Juli 2009 mit, dass im Verkehrszentralregister die Verurteilung vom 08. März 2005 eingetragen ist.

Mit einem dem Antragsteller am 04. August 2009 zugestellten Schreiben informierte die Fahrerlaubnisbehörde den Antragsteller dahingehend, dass er entgegen der allgemeinen grundsätzlichen Regelung des § 28 Abs. 1 FeV nicht berechtigt sei, in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen, denn diese Berechtigung gelte nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht für Inhaber, denen die Fahrerlaubnis in Deutschland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht entzogen worden sei. Nachdem der Antragsteller mit Entscheidung vom 08. März 2005 wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden sei und diese Maßnahme im Verkehrszentralregister eingetragen und noch nicht getilgt sei, sei der Antragsteller kraft Gesetzes nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtigt. Zur Vermeidung einer kostenpflichtigen förmlichen Anordnung werde dem Antragsteller die Gelegenheit gegeben, binnen sieben Tagen nach Zustellung dieses Schreibens den tschechischen Führerschein zur Eintragung der fehlenden Fahrberechtigung vorzulegen.

Mit Bescheid vom 24. August 2009, dem Antragsteller zugestellt am 27. August 2009, wurde dieser verpflichtet, seinen tschechischen Führerschein zur Anbringung eines Vermerks über die Ungültigkeit der tschechischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland vorzulegen. Insoweit wurde die sofortige Vollziehung angeordnet.

Gegen diesen Bescheid ließ der Antragsteller am 24. September 2009 Anfechtungsklage erheben und weiterhin beantragen, die aufschiebende Wirkung der erhobenen Anfechtungsklage wiederherzustellen.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig, aber unbegründet.

1. Rechtsgrundlage für die angefochtene Anordnung ist § 3 Abs. 2 Satz 3 StVG i. V. m. § 47 Abs. 2 FeV in entsprechender Anwendung.

Eine entsprechende Anwendung dieser Vorschriften auf den Fall einer nicht im Sinne des § 28 FeV anzuerkennenden Fahrerlaubnis ist deshalb zulässig und geboten, da der Regelungszweck dieser Vorschriften – Vermeidung eines falschen Anscheins der Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges im Inland – nicht nur nach einer Entziehung bzw. Aberkennung des Rechts von einer ausländischer Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch machen zu dürfen, besteht, sondern gleichermaßen auch in den Fällen, in denen mangels Anerkennungsfähigkeit die ausländische Fahrerlaubnis von vorneherein nicht das Recht vermittelt, in Deutschland ein Kraftfahrzeug zu führen. Insbesondere gilt dies dann, wenn sich der Inhaber einer derartigen ausländischen Fahrerlaubnis „berühmt“, von die-

ser Fahrerlaubnis auch in Deutschland Gebrauch machen zu dürfen. Es ist auch kein schützenswertes Interesse des Antragstellers oder ein sonstiger Grund ersichtlich dafür, zwischen den administrativen Folgen einer schon von Gesetzes wegen bestehenden Nichtanerkennungsfähigkeit und den Folgen einer durch Einzelakt gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG erfolgten Aberkennung einen Unterschied zu machen. In beiden Fällen ist ein entsprechender Vermerk unerlässlich für den effektiven Vollzug des Fahrerlaubnisrechts.

2. Auch liegen zur Überzeugung des Gerichts die Voraussetzungen für die fehlende Anerkennungsfähigkeit gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV vor.

2.1 Eine im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV noch verwertbare Maßnahme liegt in Gestalt der Anordnung einer isolierten Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB im Strafurteil vom 08. März 2005 vor.

Diese strafgerichtliche Entscheidung ist gemäß § 28 Abs. 3 Nr. 2 StVG in das Verkehrszentralregister einzutragen und unterliegt gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Nr. 2 a StVG einer 10-jährigen Tilgungsfrist ab dem Tag des ersten Urteils. Selbst bei Außerachtlassung des hinausgeschobenen Beginns der Tilgungsfrist gemäß § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG war die Tilgungsfrist zum hier maßgeblichen Zeitpunkt des Bescheidserlasses noch nicht abgelaufen.

Dem entspricht auch die hier vorliegende Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes vom 24. Juli 2009.

Klarstellend ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die im angefochtenen Bescheid angeführte Verurteilung vom 05. November 1991 jedenfalls seit dem 04. November 2006 nicht mehr im vorgenannten Sinne verwertbar ist (§ 65 Abs. 9 Satz 1 StVG i. V. m. den vorgenannten Tilgungsregelungen, vgl. hierzu auch BayVGh vom 26. 02. 2009 – Az.: 11 C 09.296, insbesondere RdNrn. 39 bis 41).

2.2 Die hier somit noch im oben genannten Sinne verwertbare Anordnung einer isolierten Sperre ist aber auch eine Maßnahme im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, da sie den dort (u. a.) genannten Entzugsmaßnahmen nach dem Sinne der Regelung gleichartig ist.

Sämtlichen in der vorgenannten Vorschrift bezeichneten Maßnahmen (Entziehung, Versagung, Verzicht) ist es gemein, dass hiermit eine verfahrensgesicherte (bestandskräftige, rechtskräftige oder kraft eigenen Zugeständnisses) formalisierte Aussage über das Fehlen der Eignung getroffen wurde.

Dies ist jedoch auch bei der Anordnung einer so genannten „isolierten Sperre“ nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB der Fall. So setzt etwa die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB (welche zweifellos eine Maßnahme im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV darstellt) gemäß § 69 Abs. 1 Satz 1 a. E. StGB voraus, dass sich – aus der Begehung der abgeurteilten Straftat – ergeben hat, dass der Betroffene zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Zwingende Rechtsfolge einer derartigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist dann gemäß § 69a Abs. 1 Satz 1 StGB die Anordnung einer Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Kann einem Straftäter aber mangels Innehabens einer

Fahrerlaubnis eine solche nicht mehr entzogen werden, sieht § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB vor, dass trotzdem eine, dann „isolierte“, Sperre anzuordnen ist. Aus der Zusammenschau dieser Vorschriften ergibt sich aber denklogisch, dass auch die Anordnung einer isolierten Sperrfrist die Feststellung der Nichteignung als Voraustatbestand enthält.

Es ist deshalb gerechtfertigt, die Anordnung einer isolierten Sperre für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis im Sinne von § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB als eine im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV „entzugsähnliche Maßnahme“ anzusehen (vgl. zur möglichen Annahme einer „versagungsähnlichen Maßnahme“ für den Fall einer fiktiven Antragsrücknahme BayVGh a. a. O. RdNr. 27).

2.3 Der Verneinung der Anerkennungsfähigkeit gemäß § 28 Abs. 4 FeV in der seit 19. Januar 2009 gültigen Fassung steht im vorliegenden Fall auch nicht die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entgegen, da bei nach dem 19. Januar 2009 erteilten Fahrerlaubnissen auf die Anerkennungsregelungen der Richtlinie 2006/126/EG, insbesondere deren Nichtanerkennungsregelungen in deren Art. 11 Abs. 4 abzustellen ist, welche sich nunmehr als Regel-Verpflichtung und nicht mehr als eng auszulegende Ausnahmeregelung vom allgemeinen Anerkennungsprinzip darstellen, womit ein tragendes Argument (vgl. hierzu jüngst die verbundenen Rechtssachen C-329/06 und C-343/06 vom 26. Juni 2008 [BA 2008, 255] und die dort in RdNr. 60 in Bezug genommene vorangegangene Rechtsprechung in den Sachen Kapper und Halbritter) der Rechtsprechung des EuGH weggefallen ist.

Aus diesem Grunde kann auch nicht dem Vortrag des Antragstellers gefolgt werden, dass die Vorschrift des § 28 Abs. 4 FeV n. F. gegen die Rechtsprechung des EuGH verstoße bzw. über die Regelungen des Art. 11 Abs. 4 Richtlinie 2006/126/EG hinausgehe. Auch der bayerische Verwaltungsgerichtshof geht in seiner Entscheidung vom 26. Februar 2009 (Az. 11 C 09.296, insbesondere deren RdNrn. 45 ff.) wohl davon aus, dass für Fahrerlaubnisse, welche ab dem 19. Januar 2009 erteilt wurden, durch die nunmehr verpflichtende Regelung des Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG gegenüber der „Kann-Regelung“ des Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG eine grundlegende Änderung der Rechtslage eingetreten ist.

Vor diesem Hintergrund kann auch nicht der Ansicht des Antragstellers gefolgt werden, dass die derzeitige Regelung des § 28 Abs. 4 FeV wegen fehlender Übergangsregelungen unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes rechtswidrig sei, denn insbesondere im Falle des Antragstellers war selbst zum Zeitpunkt des von ihm reklamierten Beginns der Ausbildung in Tschechien die zugrunde liegende Richtlinie 2006/126/EG schon lange, insbesondere wohl in den interessierten Kreisen, bekannt, da diese bereits im Amtsblatt der Europäischen Union vom 30. Dezember 2006 veröffentlicht wurde. Es kommt deshalb entgegen dem Antragstellervorbringen auch nicht darauf an, ob Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG überhaupt vertrauensschutzrelevante Regelungen enthält.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG den Änderungen in § 28 FeV unter dem Aspekt der Ermöglichung einer Neuregelung auch in zeitlicher Hinsicht nicht entgegensteht. Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie gewährt nur Bestandsschutz, soweit nicht Regelungen wie gerade Art. 11 Abs. 4 i. V. m. Art. 18 ausdrücklich Vorschriften über die Nichtanerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse enthalten und somit eine Durchbrechung eines uneingeschränkten Bestandsschutzes bereits unmittelbar in der Richtlinie 2006/126/EG geregelt ist (siehe hierzu auch Amtliche Begründung zur Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung vom 07. Januar 2009, Verkehrsblatt 2009, 125, 129).

18. 1. Gelegentlicher Cannabiskonsum i. S. d. § 14 Abs. 1 S. 3 FeV ist anzunehmen, wenn Cannabis mindestens zweimal in voneinander unabhängigen Konsumakten eingenommen wurde.

2. Ein gelegentlicher Cannabiskonsum lässt sich nicht allein damit belegen, dass der Betroffene auf die polizeiliche Frage nach dem „letzten“ Konsum – die begrifflich darauf hindeutet, dass es vorher schon weiteren Konsum gegeben haben kann – antwortete und nicht zugleich betonte, dass es auch der einzige Konsum gewesen sei.

3. Ein im Zusammenhang mit einem aktuellen Cannabiskonsum festgestellter THC-carbonsäurewert von 33,6 ng/ml lässt für sich genommen nicht darauf schließen, dass der Betroffene gelegentlich Cannabis konsumiert.

4. Die gelegentliche Einnahme von Cannabis ist gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 FeV tatbestandliche Voraussetzung, nicht zulässiger Gegenstand einer medizinisch-psychologischen Untersuchung, weshalb in Fällen, in denen unklar ist, ob tatsächlich nur eine einmalige Einnahme vorlag, nur die Anordnung einer ärztlichen Untersuchung in Betracht kommt.

Verwaltungsgericht Berlin,
Beschluss vom 23. Oktober 2009 – 20 L 208/09 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Bei einer Verkehrskontrolle am 20. August 2008 im Zusammenhang mit der ordnungswidrigen Benutzung einer Busspur mit einem Kleinkraftrad wurde der Antragsteller wegen träger Pupillenreaktion auf Drogenkonsum angesprochen und gab an, einen Joint geraucht zu haben. Bei der Untersuchung der entnommenen Blutprobe mittels Gaschromatographie-Tandemmassenspektrometrie wurden 2,1 ng/ml THC (Tetrahydrocannabinol), der Wirkstoff des Haschisch, 33,6 ng/ml THC-carbonsäure, der Hauptmetabolit des THC, und 0,9 ng/ml 11-Hydroxy-THC, ein Metabolit des THC, nachgewiesen. Im Untersuchungsbericht wird dazu ausgeführt, dass THC-Plasmakonzentrationen von

2-3 ng/ml oder mehr für einen aktuellen Cannabiskonsum und somit für eine mögliche Cannabisbeeinflussung sprechen.

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2008 forderte das Landesamt den Antragsteller auf, zur Feststellung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen das medizinisch-psychologische Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen, in dem die Frage beantwortet werde, inwieweit bei ihm ein Drogenproblem und Abhängigkeit bestehe und seine Kraftfahreignung beeinträchtigt sei. Der Antragsteller legte das geforderte Gutachten nicht vor.

Mit Bescheid vom 07. Januar 2009 entzog das Landesamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung an. Den Widerspruch des Antragstellers wies das Landesamt mit Widerspruchsbescheid vom 08. April 2009 zurück. Der Antragsteller hat am 08. Juni 2009 Klage erhoben und zugleich den vorliegenden Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gestellt.

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seiner Klage gegen den Bescheid des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten vom 07. Januar 2009 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten vom 08. April 2009 wiederherzustellen bzw. anzuordnen, ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis zulässig und begründet.

Hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis hat der Antragsgegner zwar in formeller Hinsicht die Anordnung der sofortigen Vollziehung ordnungsgemäß im Sinne des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO begründet. Jedoch überwiegt in materieller Hinsicht das Interesse des Antragstellers an der aufschiebenden Wirkung seiner Klage das Interesse des Antragsgegners an der sofortigen Vollziehung des angegriffenen Verwaltungsaktes. Nach der im Rahmen des Verfahrens des vorläufigen Rechtsschutzes nur gebotenen summarischen Prüfung der Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs im Hauptsacheverfahren bestehen ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist, finden nach § 46 Abs. 3 FeV die §§ 11 bis 14 FeV entsprechende Anwendung. 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. Gelegentlicher Cannabiskonsum ist anzunehmen, wenn Cannabis mindestens zweimal in voneinander unabhängigen Konsumakten eingenommen wurde (vgl.

BayVGH, Beschluss vom 13. Juni 2008 – 11 CS 08.633 – und OVG Brandenburg, Beschluss vom 13. Dezember 2004 – OVG 4 B 206.04 – [BA 2006, 161], jeweils zitiert nach Juris; Beschluss der Kammer vom 27. November 2008 – VG 20 A 271.08 –). In Fällen, in denen die vorliegenden Erkenntnisse lediglich den Schluss auf einen einmaligen Konsum – und zwar ausschließlich von Cannabis – zulassen, kommt hingegen die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht in Betracht. Dies gilt selbst dann, wenn im Hinblick auf die Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Cannabis eine fehlende Trennung von Konsum und Fahren bestand und insofern weitere Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der Eignung begründen. Da die gelegentliche Einnahme tatbestandliche Voraussetzung, nicht zulässiger Gegenstand einer medizinisch-psychologischen Untersuchung ist, kommt in Fällen, in denen unklar ist, ob tatsächlich nur eine einmalige Einnahme vorlag, nur die Anordnung einer ärztlichen Untersuchung in Betracht (OVG Brandenburg, Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 4 B 206.04 –, zitiert nach juris noch zu § 14 Abs. 1 Satz 4 FeV, der mit Wirkung vom 30. Oktober 2008 zu Satz 3 der Vorschrift wurde).

Im vorliegenden Fall kann bei summarischer Prüfung die gelegentliche Einnahme von Cannabis nicht angenommen werden. Zwar ist in dem im Verwaltungsvorgang befindlichen polizeilichen Tätigkeitsbericht festgehalten, der Antragsteller habe am Ort angegeben, „gelegentlich Haschisch zu konsumieren“. In seinem vorläufigen Rechtsschutzantrag hat der Antragsteller aber vorgetragen, keinesfalls gegenüber dem Polizeibeamten eingeräumt zu haben, gelegentlich Haschisch zu konsumieren. Er hat diese Behauptung dahin konkretisiert, dass er auf die Frage des Polizeibeamten, wann der letzte Konsum erfolgte, wahrheitsgemäß eingeräumt habe, auf seiner Geburtstagsfeier einen Joint geraucht zu haben. Danach sei er nach seinem Geburtstag gefragt worden und habe den 16. August angegeben. Er sei jedoch nicht gefragt worden, wann die Geburtstagsfeier stattgefunden habe und zu welchem Zeitpunkt der Joint tatsächlich geraucht worden sei. Damit hat der Antragsteller den Ablauf der Befragung vor Ort näher wiedergegeben und zugleich erläutert, wie die Angabe in dem genannten Tätigkeitsbericht zustande gekommen sein soll. Es erscheint im Hinblick darauf jedenfalls nicht ausgeschlossen, dass die – im Übrigen wenig konkrete – Angabe des Polizeibeamten über den gelegentlichen Konsum von Haschisch in dem Tätigkeitsbericht aufgrund eines Missverständnisses oder unklar formulierter Fragen zustande gekommen ist. Dies gilt auch deshalb, weil in der Ordnungswidrigkeitenanzeige vom 10. Oktober 2008 notiert ist, dass der Antragsteller angegeben habe, am 18. August 2008 letztmalig Drogen konsumiert zu haben. In einem weiteren im Ordnungswidrigkeitenvorgang enthaltenen polizeilichen Tätigkeitsbericht ist ausgeführt, dass der Antragsteller angegeben habe, das letzte Mal an seinem Geburtstag (18.08.08) einen Joint geraucht zu haben, und einen Dauerkonsum verneinte. Demgegenüber ist im poli-

zeilichen Protokoll über die Blutentnahme eingetragen „letzter Joint am 16.08.08“; im ärztlichen Bericht ist angekreuzt, dass auf Befragen die Einnahme von THC in den letzten 24 Stunden vor der Blutentnahme angegeben wurde. Auch wenn die Frage nach dem „letzten“ Konsum begrifflich darauf hindeutet, dass es vorher schon weiteren Konsum gegeben haben kann, ist nicht erwiesen, dass der Antragsteller sie auch so verstanden hat. Im Rahmen der Befragungen ging es jedenfalls erkennbar darum, festzustellen, wann er vor dem Vorfall Cannabis eingenommen hatte. Dass er im Rahmen der Beantwortung dieser Frage zugleich indirekt Angaben über die Häufigkeit des Konsums machen würde, musste ihm nicht zwangsläufig bewusst sein. Ohne entsprechende konkrete Fragen nach etwaigem weiterem früherem Konsum konnte er vielmehr davon ausgehen, dass es im Zusammenhang mit der Befragung vor Ort und bei der Blutentnahme um den Konsum ging, der aktuell zu untersuchen war. Allein der Umstand, dass er auf die Frage nach dem letzten Konsum antwortete und nicht zugleich betonte, dass es auch der einzige Konsum gewesen sei, belegt daher keinen gelegentlichen Konsum. Aufgrund der unterschiedlichen Angaben in den vorliegenden Unterlagen ist zudem nicht klar, von welchem Tag des letzten Konsums der Polizeibeamte selbst ausging. Schließlich lässt der festgestellte THC-carbonsäurewert von 33,6 ng/ml im Hinblick darauf, dass aktueller Cannabiskonsum vorlag, nicht für sich genommen darauf schließen, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert (vgl. auch dazu OVG Brandenburg, Beschluss vom 13. Dezember 2004 – 4 B 206.04 –, zitiert nach juris).

Stand demnach ein gelegentlicher Cannabiskonsum des Antragstellers nicht fest, sondern war lediglich dem Verdacht auf gelegentlichen Cannabiskonsum nachzugehen, war die vorliegend angeordnete Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtswidrig, so dass aus der Nichtvorlage nicht auf die fehlende Eignung geschlossen werden konnte.

Auch wenn im Rahmen einer mündlichen Verhandlung durch Vernehmung des Polizeibeamten eine weitere Aufklärung möglich erscheint, wären damit die Erfolgsaussichten der Klage lediglich offen. Im vorliegenden Fall kann aber dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis kein Vorrang gegenüber dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers eingeräumt werden. Zwar hat die Abwehr von Gefahren, die durch die Teilnahme von nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeigneten Fahrern am Straßenverkehr entstehen können, erhebliches Gewicht und wiegt in der Regel schwerer als das private Interesse des Einzelnen, weiterhin am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu können. Vorliegend fehlt es aber gerade an deutlichen Anzeichen dafür, dass der Antragsteller nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Denn solange nicht einmal gelegentliche Einnahme von Cannabis mit hinreichender Sicherheit gegeben ist, ist auch nach Nummer 9.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung die Eignung nicht ausgeschlossen.

19. *) Bereits der einmalige Konsum sog. harter Drogen (hier: Speed) hat im Regelfall die Fahreignetheit zur Folge. Eine positive Beurteilung der Fahreignung setzt in diesem Fall eine nachgewiesene Änderung des Konsumverhaltens (einjährige Abstinenz) als auch einen stabilen Einstellungswandel voraus, d. h. eine Prognose, dass die Verhaltensänderung auf Dauer ist. Es muss hinreichend wahrscheinlich sein, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält.

Verwaltungsgericht München,
Beschluss vom 28. September 2009 – M 6b S 09.3560 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller erwarb 1997 die Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1, C1E, L, M und S; 1999 erwarb er die Fahrerlaubnis der Klasse A hinzu. Im September 2006 teilte die Verkehrspolizeiinspektion A. der Antragsgegnerin mit, dass der Antragsteller im Juni 2006 gegen 12.05 Uhr als Führer eines Kraftfahrzeugs einer Kontrolle unterzogen worden sei. Er habe drogentypische Auffälligkeiten wie extrem glasige und tränende Augen gezeigt und zunächst angegeben, „vor ca. 7 Tagen“ Speed konsumiert zu haben. Im Verlauf der Kontrolle habe er die Zeitspanne seit dem letzten Konsum schrittweise bis auf 2 Tage reduziert. Die vom Institut für Rechtsmedizin der Universität A. durchgeführte toxikologische Untersuchung der dem Antragsteller im Juni 2006 um 13.11 Uhr entnommenen Blutprobe belegt die Aufnahme von Methamphetamin durch den Antragsteller. Die quantitative Bestimmung ergab 3,7 µg/L Methamphetamin. Dies ist laut Gutachten eine vergleichsweise niedrige Konzentration, die durch eine „gering dosierte und/oder einige Zeit zurückliegende Aufnahme“ erklärbar ist.

Nach Vorlage eines unauffälligen Drogenscreenings und eines unauffälligen Befundberichts über eine Haaranalyse, die den Zeitraum Mitte Oktober 2007 bis Ende Januar 2008 abdeckte, forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller zur Teilnahme an einem bis Ende September 2008 dauernden Drogenkontrollprogramm mit drei Urinscreenings auf. Dieser Aufforderung kam der Antragsteller nach.

Mit Schreiben vom 02. Oktober 2008 wurde der Antragsteller weiterhin aufgefordert, gem. § 46 Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV binnen 3 Monaten ein psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beizubringen. Gleichzeitig wurde der Antragsteller darauf hingewiesen, dass auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen und ihm die Fahrerlaubnis entzogen werde, falls er sich weigern sollte, sich begutachten zu lassen oder das geforderte Gutachten nicht fristgerecht vorlege. Dennoch legte der Antragsteller das geforderte Gutachten bis heute nicht vor.

Deshalb entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller nach vorheriger Anhörung mit Bescheid vom 10. März 2009 die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen aller Klassen. Gegen diesen Bescheid legte

der Bevollmächtigte des Antragstellers am 14. April 2009 Widerspruch ein und stellte bei dem Bayerischen Verwaltungsgericht München den Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs wieder herzustellen.

Aus den Gründen:

Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist zulässig, aber unbegründet.

Der Antragsteller hat nämlich durch den Konsum von Speed im Mai bzw. Juni 2006 seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verloren und bis zu dem für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts den von ihm geforderten Nachweis für die Wiedererlangung der Eignung in Form eines psychologischen Gutachtens nicht erbracht. Im Einzelnen:

Der Konsum von Speed durch den Antragsteller wird belegt durch die Angaben des Antragstellers bei seiner Vernehmung und das toxikologische Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität A. Aufgrund dieses Drogenkonsums hat der Antragsteller seine Fahreignung verloren (vgl. § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV). In Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung wird nämlich ausgeführt, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis, vgl. hierzu Nr. 9.2.1 und Nr. 9.2.2 der Anlage 4) nicht besteht. Die Konsumfrequenz des Antragstellers ist dafür belanglos. Bereits der **einmalige** Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) hat nämlich im Regelfall gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung die Fahreignetheit zur Folge (vgl. BayVGH vom 14.02.2006 11 ZB 05.1406 m. w. N.). Auf einen Zusammenhang zwischen der Einnahme und dem Führen von Kraftfahrzeugen kommt es bei einer Einnahme derartiger (harter) Drogen – anders als bei gelegentlichem Cannabiskonsum – nicht an (vgl. BayVGH vom 11.11.2004 11 CS 04.2814 [BA 2006, 414]; VG München vom 08.06.2005 6b S 05.1905 m. w. N.).

Besondere persönliche Eigenschaften des Antragstellers bzw. Umstände, aus denen sich ergibt, dass im Fall des Antragstellers der Betäubungsmittelkonsum entgegen der in § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV zum Ausdruck gebrachten Regel ausnahmsweise nicht zum Verlust der Fahreignung geführt hat, sind für das Gericht nicht erkennbar.

Eine aus diesem Grund verlorene Fahreignung kann nicht durch bloßen Zeitablauf wiedererlangt werden; vielmehr kann in materieller Hinsicht – vorbehaltlich eines hier nicht erkennbaren Ausnahmefalls im Sinne der Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 der FeV – die wegen Betäubungsmittelkonsums verlorengegangene Fahreignung gemäß Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV frühestens nach einjähriger, nachgewiesener Abstinenz wiedererlangt werden. Diese Forderung nach einer einjährigen Abstinenz gilt nicht nur für den Fall der Abhängigkeit, sondern ist jedenfalls in entsprechender

Anwendung „in allen Fällen eines die Fahreignung ausschließenden Betäubungsmittelkonsums (...) zu erheben“ (BayVGH vom 02.07.2003 11 CS 03.1249, VG München vom 31.05.2005 M 6a S 05.1551 m. w. N.). Nach einer zum Ausschluss der Fahreignung führenden Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes setzt eine positive Beurteilung der Fahreignung in materieller Hinsicht aber nicht nur eine nachgewiesene Änderung des Konsumverhaltens, sondern auch einen stabilen Einstellungswandel voraus, d.h. eine Prognose, dass die Verhaltensänderung auf Dauer ist. Es muss hinreichend wahrscheinlich sein, dass der Betroffene auch in Zukunft die notwendige Abstinenz einhält (oder für den Sonderfall des Cannabis-Konsums zumindest zwischen dem nur gelegentlichen Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr trennen kann). Hierzu bedarf es grundsätzlich einer psychologischen Bewertung auf Basis einer (medizinisch-)psychologischen Begutachtung (vgl. BayVGH vom 02.04.2003 11 CS 03.298; vom 09.05.2005 11 CS 04.2526).

Nach dem Verlust der Fahreignung wegen des Konsums von Speed und der nachgewiesenen Drogenabstinenz über einen Zeitraum von einem Jahr fehlt bei dem Antragsteller noch eine Prognose darüber, ob er seine persönliche Einstellung zu Betäubungsmitteln und sein Verhalten dauerhaft in einer Weise geändert

hat, die es als überwiegend wahrscheinlich erscheinen lässt, dass er auch künftig auf die Einnahme von harten Drogen wie Speed verzichten wird. Für diesen Fall schreibt § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor. Da aber – wie ausgeführt – die Abstinenz des Antragstellers über einen Zeitraum von einem Jahr bereits mittels regelmäßiger Urinscreenings nachgewiesen worden ist, konnte die Antragsgegnerin aus Gründen der Verhältnismäßigkeit von der nochmaligen Anforderung eines medizinischen Gutachtens bzw. des medizinischen Teils einer medizinisch-psychologischen Untersuchung Abstand nehmen. Die Anforderung einer isolierten psychologischen Begutachtung ist deshalb nicht zu beanstanden.

Dieses Gutachten wurde vom Antragsteller bis zum heutigen Tag nicht beigebracht, obwohl er von der Antragsgegnerin auf die Folgen einer nicht fristgerechten Beibringung des geforderten Gutachtens hingewiesen worden war. Der Antragsteller hat damit den von ihm geforderten, ihm obliegenden Nachweis nicht erbracht, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder geeignet ist. Deshalb durfte die Antragsgegnerin bei ihrer Entscheidung nach § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV gem. § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers schließen.

*Universität Bamberg, Private Universität für Gesundheitswissenschaften, Medizinische Informatik und Technik,
Hall / Österreich*

HARALD MEYER

Verkehrs-Intervention in Deutschland*) **Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven**

Intervention methods for traffic offenders in Germany*) **Empirical results and perspectives for the future**

1. Interventionsmaßnahmen müssen unterscheidbar sein – weil sie verschieden sind

Im Zuge der Europäisierung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird es auch bei den vielfältigen Interventionsmaßnahmen eine Selektion und Vereinheitlichung geben. Deutliche Hinweise auf diese Entwicklung findet man im Heft 196 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und im kürzlich erschienenen Beitrag von Klipp und Bukasa [20, S. 188 f, vgl. auch 32, S. 2]. In Deutschland z. B. tummelt sich eine schier unüberschaubare Masse von Anbietern unterschiedlichster Maßnahmen bei Führerscheinsproblemen. Man fragt sich unwillkürlich, wie sich die potenzielle Klientin / der potenzielle Klient in dieser Angebotsflut zurechtfinden soll. Die angebotenen Maßnahmen unterscheiden sich nämlich nicht nur hinsichtlich der gesetzlichen Verankerung, sondern auch hinsichtlich Aufbau, Dauer, Kosten, Qualifikation des Personals usw., selbstverständlich auch hinsichtlich ihrer Qualität. Sie decken, wie die Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit gezeigt haben, die gesamte Qualitätsbandbreite ab, von reiner Beutelschneiderei über die zu Recht immer wieder inkriminierte, aber anscheinend nicht auszurottende MPU-Vorbereitung, vulgo „Idiotentestvorbereitung“, bis hin zu wissenschaftlich seriöser und effektiver Intervention.

Es wird in jüngerer Zeit – besonders auch im Hinblick auf die zu erwartende europaweite Vereinheitlichung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit – sehr gerne vom „deutschen System“ gesprochen und von dessen Vorbildwirkung für die anderen europäischen Staaten. Mittlerweile ist nicht mehr zu übersehen, dass dieses System auch Schwachstellen hat, die es in der Außensicht abwerten. Vor diesem Hintergrund erscheint es auch im Interesse des Gesamtsystems geboten, eine klare, auch für Nicht-Insider nachvollziehbare Unterscheidung seiner einzelnen Bestandteile vorzunehmen und insbesondere die Qualität dieser Bestandteile kritisch zu hinterfragen, der gesetzlich geregelten, ebenso wie der gesetzlich nicht geregelten. Ein Schwerpunktthema ist, wie sich zeigen wird zwangsläufig, die Gegenüberstellung der Nachschulung nach § 70 FeV und der sog. „Verkehrstherapie“. Die Beschränktheit der Vergleichsmöglichkeiten wird gemildert

*) Wegen logistischer Probleme liegen zwischen dem Beginn der Arbeit an dieser Publikation und ihrer Veröffentlichung mehr als zwei Jahre. An der Aktualität des Themas hat sich in der Zwischenzeit nichts geändert. Neuere Veröffentlichungen und Entwicklungen sind in den Text aufgenommen. So vor allem auch die kürzlich in Kraft getretene Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und die zweite Auflage der Beurteilungskriterien. Während der Arbeit an diesem Beitrag erschienen auch die „Leitsätze Verkehrspsychologischer Therapie“ des vom Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (BNV) initiierten Arbeitskreises. Allerdings ist die Diskussion um die dort vorgetragene Auffassung erst in Gang gekommen. Daher bleibt der Autor im vorliegenden Text bei der bisherigen Bezeichnung „Verkehrstherapie“.

durch die Tragweite der Schlussfolgerungen und Zukunftsperspektiven, die sich aus dem Vergleich ergeben.

2. Qualitätsrelevante Unterscheidungsmerkmale

Welche Informationen würden einerseits dem potenziellen Klienten¹⁾ helfen, sich im Wirrwarr der Interventionsangebote zurechtzufinden²⁾ und wären andererseits auch geeignet, Interventionsmaßnahmen nach Qualitäts Gesichtspunkten zu ordnen? Offenbar sind das Informationen über folgende Merkmale:

- die explizit genannten Ziele der Maßnahme
- die Inhalte und Vorgehensweisen
- die Erreichbarkeit der Maßnahmenträger für Klienten
- die fachliche und die persönliche Qualifikation des Personals, das die Maßnahme durchführt
- die Dauer und die Kosten der Interventionsmaßnahme
- die tatsächlich erhobenen und für das Qualitätsmanagement verwendeten Qualitätskriterien
- die Evaluationsmethoden und Ergebnisse
- der Grad der externen Kontrolle der Maßnahme

Dass diese Merkmale für potenzielle Klienten hilfreich sind, versteht sich vermutlich ohne weitere Erklärung. Dass sie auch die für eine fachliche Qualitätseinschätzung notwendigen und hinreichenden Informationen liefern, zeigen die folgenden Überlegungen auf: Die Qualität von Interventionsmaßnahmen umfasst wesentlich zwei Aspekte, Ergebnis- und Prozessqualität. Der anerkanntermaßen wichtigste Qualitätsaspekt ist ihre Ergebnisqualität, ihr Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der individuellen Mobilität, wobei die Verkehrssicherheit als Rechtsanspruch der individuellen Mobilität übergeordnet ist [31, S. 188 f]. Über diesen Qualitätsaspekt informieren

- die explizit genannten Ziele der Maßnahme,
- die fachliche Qualifikation des Personals,
- die tatsächlich erhobenen Qualitätskriterien,
- die Evaluationsmethoden und Ergebnisse, sowie
- der Grad der externen Kontrolle der Maßnahme.

Die Prozessqualität einer Interventionsmaßnahme hängt davon ab, wie gut es ihr gelingt, für den Klienten ein optimales Verhältnis von Aufwand und Ertrag zu gewährleisten. Merkmale der Prozessqualität sind

- die Inhalte und Vorgehensweisen,
- die Erreichbarkeit der Maßnahmenträger für Klienten,
- die fachliche und die persönliche Qualifikation des Personals,
- die Dauer und die Kosten der Interventionsmaßnahme und selbstverständlich auch
- die durch Evaluation belegte Nachhaltigkeit der Maßnahme.

Es ist interessant, den Stellenwert von Ergebnis- und Prozessqualität und die gegenseitigen Beziehungen dieser beiden Qualitätsaspekte, bei Klienten, Behörden (Verkehrspolizei, Führerscheinstellen und Gerichten), BfF's als privaten Organisationen mit öffentlichem Auftrag und bei den Anbietern von Interventionsmaßnahmen kurz zu beleuchten. Um die Antwort vorweg zu nehmen: Wir finden kaum ein ausgewogenes Verhältnis dieser beiden Qualitätsaspekte.

Durch die Brille der meisten Klienten präsentieren sich Ergebnis- und Prozessqualität zunächst – d. h. beim Erstkontakt und während der ersten Sitzungen – kurz und knapp so: als möglichst hohe Wahrscheinlichkeit, die Fahrerlaubnis bei möglichst geringem Aufwand und Kosten wieder zu bekommen.³⁾ Die anderen Prozessqualitätsmerkmale treten zunächst dahinter zurück. Im weiteren Verlauf, allerdings nur bei erfolgreich verlaufendem Interventionsprozess, wandelt sich diese Sichtweise, ändert sich das Zerrbild. Es findet gewissermaßen eine Umkehrung der Zielhierarchie statt: Der Klient beginnt zu begreifen, dass er sein ursprüngliches Hauptziel, seine individuelle Mobilität, nur erreichen kann, indem er dem Rechtsanspruch der Allgemeinheit auf Verkehrssicherheit genügt, einem Rechtsanspruch, von dem auch er profitiert. Schwerpunkt ist von da an auch für ihn die Lösung der Probleme, die den Verlust der Fahrerlaubnis verursacht haben. Aus der Vorbereitung auf die MPU wird die Arbeit an der eigenen Persönlichkeit, im günstigsten Fall also eine Verkehrs-Psychotherapie. Dabei erfahren dann auch die bisher weniger beachteten Qualitätsmerkmale immer stärkere Beachtung, die Inhalte und Vorgehensweisen, die Erreichbarkeit, die Qualifikation und die Nachhaltigkeit. Wie gesagt, dieser Sinneswandel beim Einen setzt hohe interventionistische Kompetenz beim Anderen voraus. Davon mehr im übernächsten Absatz.

Anders der Stellenwert von Ergebnis- und Prozessqualität bei vielen Behörden: Hier scheint häufig noch die tradierte Einstellung ihre Wirkung zu zeigen, dass der auffällige Verkehrsteilnehmer, dem der Führerschein entzogen wurde, an seinem Unglück selbst schuld sei und er sich daher auch gefälligst selbst um sein Problem kümmern solle. Für diese Einstellung spielt Prozessqualität keine Rolle. Zu vermuten ist allerdings, dass Verfechter dieser Einstellung gerade dadurch ihr dominantes Ziel, die Verwirklichung des Rechtsanspruchs auf Verkehrssicherheit, gefährden, denn sie nehmen unerwünschte „Nebenwirkungen“ ihres von dieser Einstellung geprägten Verhaltens in Kauf: die verbreitete Angst vor der MPU, das Fahren ohne Führerschein, den immer noch grassierenden Führerscheintourismus und die Betrügereien, wo Gutgläubigen mit dem Versprechen, ihnen die Fahrerlaubnis ohne MPU zu besorgen, das Geld aus der Tasche gezogen wird. Es wäre daher ein Meilenstein auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit in Deutschland, wenn diese Instanzen der Prozessqualität mehr Beachtung schenken, z. B. in ihrem Informationsverhalten nach Entzug der Fahrerlaubnis und in ihrem Umgang mit den Anbietern von Interventionsmaßnahmen unterschiedlichster Couleur und Qualität. Insgesamt gesehen scheint sich dieser Qualitätsaspekt erst langsam durchzusetzen. Erkennbar verbesserten in den letzten Jahren vor allem BfF's ihre Prozessqualität und bauten mehr Kundenorientierung auf – vorausgesetzt, sie waren nicht gebunden, „Zuträgerdienste“ an Anbieterorganisationen zu leisten. Inwieweit dies eine Folge des Konkurrenzdrucks unter der ständig wachsenden Zahl von Anbietern war oder einer geänderten Einstellung gegenüber der Klientel entsprang, kann und braucht nicht geklärt werden. Festzuhalten ist, dass zu dieser positiven Entwicklung derzeit noch keine Ergebnisse veröffentlicht sind, die den Grad der Zielerreichung dokumentieren. Es muss jedoch befürchtet werden, dass die Neufassung der FeV, die es verbietet, in einer Person sowohl Begutachtung als auch Beratung durchzuführen, die Prozessqualität der BfF's beschneiden wird.

Nicht unähnlich dem „naiven“ Klienten beim Erstkontakt scheint das Verhältnis von Ergebnis- und Prozessqualität bei vielen Anbietern von Interventionsmaßnahmen zu sein: Im Interesse sowohl eines zu erwartenden gesamteuropäischen Verkehrssicherheitskonzepts als auch im Interesse einer Aufwertung des „deutschen Systems“ wäre zu verlangen, dass

Anbieter mit nachweislich schlechter Ergebnisqualität oder die sich darum nicht kümmern, keine Zukunftschance haben; ja man dürfte solche Anbieter überhaupt nicht antreffen. Die Realität sieht jedoch anders aus: Für den unvorbelasteten „Mann auf der Straße“ ist es selbstverständlich, dass alle Maßnahmenträger die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zukünftiges verkehrssicheres Verhalten entweder ausschließlich oder doch an erster Stelle ihrer Tätigkeitsziele explizit nennen. Falls er sich aber die Mühe macht, im Internet genauer nachzuforschen, wird er auf einen Sachverhalt stoßen, der ein ganz anderes Licht auf die derzeitige „Angebotsszene“ in Deutschland wirft: Verkehrssicherheit oder verkehrssicheres Verhalten ist nicht immer und nicht bei jedem Anbieter das erklärte primäre Interventionsziel. Lassen wir einmal die große Gruppe von Maßnahmen außer Acht, deren Anlass und Ziel durch Gesetz oder Verordnung geregelt ist (die Maßnahmen nach §§ 35, 36, 70 und 71 FeV). Dann stellt sich heraus, dass ein großer Teil der restlichen Anbieter nicht die Erhöhung der Verkehrssicherheit als explizites Ziel nennt, sondern die Vorbereitung auf die MPU, so als würde es in erster Linie oder ausschließlich darum gehen, möglichst schnell und mit möglichst wenig Aufwand eine positive MPU und damit die Fahrerlaubnis wiederzuerhalten. Man findet diese Anbieter im Internet unter Schlagworten wie

- MPU-Hilfe
 - MPU-Vorbereitung
 - MPU-Beratung
 - Idiotentest-Beratung
- usw. usw.

Vom Standpunkt des Marketing aus ist das eine Erfolgsstrategie, verspricht sie doch eine sehr profitable „Lenkung der Kundenströme“: Wie bereits ausgeführt, die überwiegende Klientel ist zunächst primär extrinsisch motiviert, will also nichts anderes, als ihren Führerschein so schnell und so einfach wie möglich zurückbekommen. Die MPU ist hierbei die Hürde, die es zu nehmen gilt. An die Wiederherstellung ihrer Fahreignung, also an ihren persönlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, verschwendet diese Klientel mehrheitlich zunächst einmal keinen Gedanken. Eine Werbekampagne, die auf dem primären Motiv „Führerschein zurück“ aufsetzt, ist daher marketingmäßig ein Volltreffer: Sie begibt sich auf eine Stufe mit der egozentrisch denkenden Mehrheit der Klienten und verspricht diesen die Erfüllung ihrer Motive, ohne mehr von ihnen zu verlangen. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden, vorausgesetzt, die Verkehrssicherheit bleibt dabei nicht auf der Strecke. Genau das aber ist zu befürchten: Es dürfte kaum gelingen, einen Klienten, der mit dem Versprechen „eingefangen“ wurde, sein primäres, egozentrisches Ziel zu erfüllen, dann vom eingefahrenen Weg seiner Erwartungen auf den wesentlich unbequemerem Weg der Arbeit an sich selbst umzuleiten. Der Verdacht ist berechtigt, dass der Anbieter mit diesem Klienten ganz entsprechend dessen Erwartungen verfahren wird, also nichts machen wird als reine MPU-Vorbereitung. Besagter „Mann auf der Straße“ wird daher mit dem Verweis auf sein Recht auf Verkehrssicherheit verlangen, dass der Anbieter die bestehenden Zweifel mit empirischen Belegen ausräumt. Er wird dann allerdings ernüchert feststellen, dass gerade dieser Anbieter keine Evaluationsergebnisse vorlegt. Und er wird gespannt abwarten, ob vielleicht die europäische Vereinheitlichung hier einen Fortschritt bringt. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass mit ähnlichen Strategien stellenweise auch gesetzlich geregelte Maßnahmen beworben werden, konkret die verkehrspsychologische Beratung nach § 71 FeV, so als gehe es dort ausschließlich um die Reduktion des Flensburger Punktekontos.

3. Verlässliche Daten über qualitätsrelevante Merkmale: Wer stellt sie bereit und wer nicht?

Die Hoffnung, der Zielsetzung dieses Aufsatzes entsprechend, anhand der Merkmale in Abschnitt 2 die Maßnahmen und Maßnahmeträger in Deutschland miteinander zu vergleichen, ihre Besonderheiten, Stärken und Schwächen hervorzuheben, etwa um dem potenziellen Klienten verlässliche Informationen an die Hand zu geben, die ihm die Entscheidung erleichtern, an wen er sich wenden soll, und die ihn etwas unabhängiger von mehr oder weniger eigennützig informierenden „Beratern“⁴⁾ machen, diese Hoffnung zerschlägt sich schnell. Durchforstet man nämlich die Selbstdarstellungen der Anbieter nach Informationen über diese Merkmale, dann stellt sich heraus, dass nur wenige übrig bleiben, die genügend Informationen bereitstellen. Insgesamt gesehen findet man die meisten Informationen zu den Inhalten und Vorgehensweisen und mehr oder weniger explizit auch zu den Maßnahmezielen. Spärlicher sind da schon die Informationen über die fachliche und persönliche Qualifikation des Personals⁵⁾, die tatsächlich erhobenen Qualitätskriterien und über die Evaluationsergebnisse – vermutlich deshalb, weil keine Evaluationen durchgeführt werden.

Zur Gruppe von Angeboten, die über Vorgehensweise, Qualitätsziele und die Qualifikation des Personals vollständig informieren, gehört z. B.

- die verkehrspsychologische Beratung nach § 71 FeV.

Die Qualitätsziele, die Vorgehensweise und die Qualifikation der Berater sind genau festgelegt, die Evaluationsergebnisse wurden auf der Mitgliederversammlung im Juni 2009 vorgestellt. Ähnlich umfangreiche Informationen, zum Teil auch über Evaluationsergebnisse, haben wir zu folgenden Maßnahmen:

- die Gruppenmaßnahme nach dem Modell BUSS, das allerdings nicht mehr praktiziert wird
- die akkreditierten Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV
- die Verkehrstherapie nach dem Modell IVT HÖ
- die Verkehrstherapie der Mitglieder des BNV e. V.
- die Verkehrstherapie von PRO-NON e. V.

Die weitaus überwiegende Zahl der Anbieter jedoch entzieht sich einem Vergleich. Sie informieren nicht oder nur lückenhaft, insbesondere fehlen Informationen über Evaluationsmethoden und Ergebnisse. Zu diesen Maßnahmen zählen bemerkenswerterweise auch gesetzlich verankerte Interventionen:

- die Aufbauseminare nach § 35 FeV
- die besonderen Aufbauseminare nach § 36 FeV

Hier sind zwar die Qualifikationsvoraussetzungen geregelt, Angaben über Vorgehensweise, Inhalte, Qualitätskriterien und Evaluationsergebnisse fehlen jedoch. Wie nicht anders zu erwarten, hält sich der Großteil der gesetzlich nicht geregelten Maßnahmen, der sog. „freie Markt“, mit Detailinformationen zurück:

- die Maßnahmen der vielfältigen Selbsthilfegruppen, karitativen Organisationen und Suchtberatungsstellen
- die meisten Produkte, die man im google unter den bereits genannten Schlagwörtern findet. Anbieter sind nicht nur Einzelpersonen oder kleine Organisationen, dazu gehören auch große Unternehmen und deren Tochterfirmen.

Zwangsläufig konzentriert sich der Aufsatz daher auf die Gegenüberstellung der Maßnahmen und Maßnahmeträger, von denen ausreichende Informationen über die qualitäts-

relevanten Merkmale, vor allem aber wissenschaftlichen Kriterien genügende Studien zur Ergebnisqualität tatsächlich verfügbar sind, mit anderen Worten, auf die Gegenüberstellung von Verkehrstherapie und akkreditierten Kursen nach § 70 FeV. Wir ergänzen diese Gegenüberstellung durch MPU-Evaluationsergebnisse – nicht weil damit ein Vergleich mit Interventionsergebnissen empfohlen werden soll, dieser ist aus formalen und inhaltlichen Gründen unmöglich, sondern weil diese (frühen) Evaluationsstudien beispielgebend für viele nachfolgende Evaluationsstudien waren. Leider wurde der Impetus von den heutigen BfF's nicht aufgenommen, es liegen keine aktuellen Ergebnisse über Rückfallquoten nach positiver MPU vor. Infolge dessen können wir uns zwar ein zutreffendes Bild über die Rückfallquoten nach positiver MPU in den 70-er und 80-er Jahren machen, unter den damals geltenden Rahmenbedingungen. Uns fehlt jedoch jegliche Kenntnis über die Rückfallquoten unter den Bedingungen heutiger Gesetzeslage (z. B. Promille-Grenze), heutiger Beurteilung, sowie eines völlig anderen Anbieter-Marktes von Interventionsmaßnahmen.

4. Verkehrstherapie und Kurse nach § 70 FeV im Vergleich

4.1 Ziele, Inhalte, Vorgehensweise und Qualifikation des Personals

Die Gegenüberstellung anhand dieser Merkmale führt bereits zwei wesentliche Unterschiede vor Augen, die sicherlich in der gleichen Art auch zu den Gruppenangeboten zwischen Verkehrstherapie und dem freien Markt bestehen:

1. *Vorgehensweise:* § 70 Kurse sind Gruppenmaßnahmen mit vorgegebenem Programmablauf. Verkehrstherapie hingegen ist ausschließlich auf den Einzelfall und dessen Problematik ausgerichtet. Sie folgt keinem starren Programmablauf.
2. *Anforderungen an die fachliche und persönliche Qualifikation des Personals:* Verkehrstherapie und § 70 Maßnahmen verlangen gleichlautend das Diplom in Psychologie und grundlegende Kenntnisse im Verkehrsrecht. Bei den geforderten Zusatzqualifikationen bestehen Unterschiede: Verkehrstherapeuten müssen eine Ausbildung in einer anerkannten Psychotherapie haben, weil sie eine Heilbehandlung durchführen. Demgegenüber besteht auf Seiten der Nachschulung lediglich die Forderung einer Ausbildung als Kursleiter in Kursen für Kraftfahrer, die Zuwiderhandlungen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften begangen haben. Diese beiden Zusatzqualifikationen entsprechen einander nicht.

Vermutlich bewirken diese Unterschiede auch Unterschiede in Inhalt und Vorgehensweise, und das Gesamt dieser Unterschiede liefert mögliche Erklärungen für die deutlichen Unterschiede in den Evaluationsergebnissen, von denen später die Rede sein wird.

4.2 Ergebnisqualität

Das wichtigste und letztendlich entscheidende Kriterium, anhand dessen sich die Ergebnisqualität einer Maßnahme messen und mit anderen Maßnahmen vergleichen lässt, ist das verkehrssichere Verhalten, operationalisiert durch die *Legalbewährung*. Darunter wird im Folgenden der Prozentsatz der Personen verstanden, die nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis innerhalb eines vorgegebenen Bewährungszeitraums noch im Besitz der Fahrerlaubnis sind, bzw. nicht wieder fahrauffällig geworden sind. Unter „Rückfallwahrscheinlichkeit“ oder „Rückfallquote“ versteht man üblicherweise den komplementären Prozentsatz. Ein Vergleich von Interventionsmethoden anhand ihrer Ergebnisqualität ist

daher in der Regel ein Vergleich anhand der Ergebnisse empirischer Untersuchungen zur Legalbewährung.

Gegen die Legalbewährung als Qualitätskennwert werden immer wieder Bedenken vorgebracht: Eines der Hauptargumente betrifft das sog. „Dunkelfeld“, den Umfang normwidrigen, nicht geahndeten Verhaltens oder die ominöse „Dunkelziffer“, das Verhältnis aus Dunkelfeld und „Hellfeld“, dem Umfang des geahndeten normwidrigen Verhaltens. Kritiker der Legalbewährung argumentieren, das Dunkelfeld/die Dunkelziffer mache die Legalbewährung zu einem irreliablen Durchschnittswert und invalidiere sie als Qualitätskennwert. Zwar ist der Tatbestand des Dunkelfelds/der Dunkelziffer unbestritten, und es ist auch klar, dass das Problem die zahlenmäßige Schätzung des Dunkelfelds ist, denn das Hellfeld lässt sich den VZR-Statistiken entnehmen, und die Dunkelziffer ist lediglich eine Funktion von Dunkel- und Hellfeld. Was hat es also mit der Schätzung des Dunkelfelds auf sich und welche Konsequenzen haben die Schätzprobleme hierbei für die Anwendung der Legalbewährung als Kriterium der Ergebnisqualität?

Zu den Schätzproblemen: An erster Stelle ist festzuhalten, dass – soweit dem Autor des vorliegenden Beitrags Literatur zugänglich ist – wissenschaftlich diskutierte Zahlenangaben nur zum Dunkelfeld beim Fahren unter Alkohol (über 0.8 Promille!) vorliegen, Angaben zum Fahren unter Drogen bestenfalls in Ansätzen [vgl. 12 und die Veröffentlichungen von Polizeidienststellen und Ministerien], zu sonstigen Verkehrsverstößen überhaupt nicht. Bedenken gegen die Legalbewährung als Qualitätskennwert bei den letztgenannten Deliktgruppen entbehren daher – zumindest bis jetzt noch – der empirischen Grundlage. Beschränken wir uns also auf Alkoholfahrten: Die beiden für die BRD relevantesten, empirisch erhobenen Zahlenangaben von Iffland [12] und von der Forschergruppe des „Deutschen Roadside Survey“ [41], liegen numerisch weit auseinander: 1 zu 60 vs. 1 zu 600. Zur Ursachenfrage hat Müller [25] eine sehr differenzierte Methodenkritik dieser beiden Studien und einiger Vorläuferstudien vorgenommen. Er konnte belegen, dass selbst in diesem ausgiebig erforschten Detailbereich die Höhe des Dunkelfelds überhaupt nicht verlässlich berechnet ist. Schuld daran sind vor allem Stichprobenprobleme, Mängel der zeitlichen und der örtlichen Repräsentativität und Unterschiede in der Methode der Erfassung der Alkoholmenge bei der Fahrerstichprobe. Tatsache ist nämlich, dass das Dunkelfeld sowohl tageszeitlich und saisonal als auch regional und anlassbezogen schwankt. Um also eine repräsentative Schätzung des Dunkelfelds zu erhalten, müsste eine Stichprobe gezogen werden, die zumindest bezüglich des kartesischen Produktes von Tageszeit und Stadt/vs. Land, also mindestens bezüglich 10 Merkmalskombinationen ein verkleinertes Modell der Grundgesamtheit des Verkehrsaufkommens in Deutschland darstellt, wenn man dem Vorschlag von Iffland [12, Tab. 1] folgt und die Tageszeit in 5 Klassen einteilt. Wahrscheinlich müsste man noch eine dritte Variable berücksichtigen, das Bundesland, womit insgesamt 160 Merkmalskombinationen zu berücksichtigen wären. Darüber hinaus dürfte die Alkoholprobe nicht auf freiwilliger Basis erfolgen, sondern sie müsste, wie beim „Deutschen Roadside Survey“, ausnahmslos durchgeführt werden. Keine der Studien ist in diesem Sinne auch nur annähernd repräsentativ. Nicht zuletzt kommt noch die Einschränkung dazu, dass diese Studien, wenn überhaupt, dann nur auf die Verhältnisse in den 90-er Jahren verallgemeinerbar gewesen sein konnten; die geänderten Promillegrenzen sind darin nicht berücksichtigt, ebenso wenig die, für den therapeutisch arbeitenden Verkehrspsychologen täglich erfahrbare, Einstellungsänderung zum Fahren unter Alkohol. Gerade diese könnte den Einfluss der o. g. Variablen der Tageszeit, des Ortes und der Erfassungsme-

thode beträchtlich eingeschränkt haben, sodass die früher wahrscheinlich bestehende, auf diese Variablen zurückführbare Streuung des Dunkelfelds heute nicht mehr besteht. Anders dürfte die Situation z. B. bei Geschwindigkeitsdelikten sein. Hier stellt der Therapeut keine Einstellungsänderung der Klientel zu ihrem Fahrverhalten fest, was vermuten lässt, dass das Dunkelfeld hier während der letzten Jahre weniger abgenommen hat als beim Fahren mit Alkohol – wenn es überhaupt abgenommen hat. Auch kann vermutet werden [vgl. 13], dass das Dunkelfeld bei anderen Drogen infolge der intensiven Schulung der Polizeibeamten (z. B. das Schulungsprogramm für Polizeibeamte der BAST und der Universität des Saarlands, Inst. f. Rechtsmedizin) und infolge der Aufklärungsmaßnahmen für die besonders gefährdete Zielgruppe der Jugendlichen abnehmen wird; das Hellfeld jedenfalls nimmt zu, wie die offiziellen Statistiken belegen (z. B. www.polizei-stuttgart.de oder www.inneres.bremen.de). Aber die Gedanken über die Veränderung des Dunkelfelds sind Spekulationen. Fazit ist, dass keine allgemeingültigen, validen Angaben über die derzeitige Höhe des Dunkelfelds verfügbar sind, weder bei Drogen und sonstigen Verkehrsverstößen, noch nicht einmal bei Alkohol. Das mit dem Hinweis auf das Dunkelfeld/die Dunkelziffer vorgebrachte Argument, es handle sich bei der Legalbewährung um einen irreliablen, irrepräsentativen Durchschnittswert, ist demnach seinerseits kritisch auf seine Repräsentativität zu prüfen.

Nun zu den Konsequenzen der Schätzprobleme für die Anwendung der Legalbewährung als Kriterium der Ergebnisqualität: Das Argument der Kritiker bezieht sich auf einen sog. „bias“, auf die systematische Abweichung der Legalbewährung die sich aus dem Hellfeld ergibt, von der Legalbewährung, die sich aus dem Dunkelfeld ergäbe, würde man es kennen. Es ist also ein systematischer Fehler, womit die Kritiker argumentieren, also nichts, was die Reliabilität und damit auch die Validität⁶⁾ dieser Messgröße „Legalbewährung“ beeinträchtigt. Außerdem kann man mit diesem bias bei der Qualitätsprüfung von Interventionsmaßnahmen relativ leicht umgehen: Es gab und gibt bei dieser Qualitätsprüfung drei mögliche Designs:

1. Besteht die Qualitätsprüfung im Vergleich der Legalbewährungsquoten einer trainierten Gruppe mit einer untrainierten (die übliche Evaluationsmethode für Nachschulungsmaßnahmen nach § 70 FeV), so kann unterstellt werden, dass der bias in beiden Gruppen gleich stark wirksam ist und daher das Ergebnis des *Gruppenvergleichs* nicht beeinträchtigt – sofern die Vergleichsstichproben bezüglich der zuvor genannten Einflussfaktoren auf das Dunkelfeld ähnlich zusammengesetzt sind.

2. Ebenso wenig beeinträchtigt er den Qualitätsvergleich zweier verschiedener Interventionsmaßnahmen, z. B. der Verkehrstherapie mit den § 70 Kursen.

3. Besteht die Qualitätsprüfung im Vergleich einer trainierten Gruppe mit einem fix vorgegebenen Kriterium, z. B. einer geforderten Legalbewährungsquote von X % innerhalb eines bestimmten Bewährungszeitraumes (die übliche Evaluationsmethode bei der Verkehrstherapie), so kann der bias dadurch eliminiert werden, dass man als Kriterium X eine empirische Statistik heranzieht, die das KBA in Flensburg zur Verfügung stellt, z. B. den Prozentsatz der VZR-Eintragungen innerhalb eines gewissen Beobachtungszeitraumes bei bis dato unauffälligen Verkehrsteilnehmern. Die Auswertungen von Schade [27] zum habituellen Verkehrsrisiko bei Personen ohne VZR-Vorbelastung können hier als Vorbild dienen. Dieses vorgegebene Kriterium enthält den bias genauso wie die Legalbewährungsquote der trainierten Gruppe. Selbstverständlich könnte man, der Fairness des Vergleichs zuliebe, dieses vorgegebene Kriterium getrennt für Alkohol- und Punktetäter be-

rechnen und überdies getrennt für jede Ausprägung des kartesischen Produkts von Tageszeit, Stadt/Land und Bundesland. Letzteres aber doch nur, wenn neuere empirische Untersuchungen zweifelsfrei belegen, dass die Diskrepanz zwischen Hell- und Dunkelfeld auch heute noch signifikant von diesen intervenierenden Variablen abhängt. Auch wäre diese Unterteilung nach Tageszeit, Stadt/Land und Bundesland nur für jene Anbieter von Interventionsmaßnahmen hilfreich, die regional tätig sind. Für alle bundesweit tätigen Anbieter dürfte je ein länderübergreifendes Kriterium für Alkohol-/Drogen und Punktetäter genügen.

Selbstverständlich ist die Legalbewährung nur eine Möglichkeit, den Erreichungsgrad des Qualitätsziels „Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur individuellen Mobilität“ zu operationalisieren. Als ergänzende oder alternative Kriterien bzw. Operationalisierungen werden genannt: Das Wissen über die Wirkung von Alkohol und Drogen, über den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg usw., und das Ausmaß der Einstellungsänderungen. Diese Kriterien⁷⁾ werden üblicherweise operationalisiert durch Fragebögen, die MPU-Erfolgsquote, ggf. das Abschlussgespräch am Ende der Therapie bzw. der Nachschulung. Sie sind jedoch „weicher“ als die Legalbewährung, a) weil sie bestenfalls als notwendige Voraussetzungen für zukünftiges verkehrssicheres Verhalten gelten können, nicht aber als hinreichende und b) weil die Validität ihrer Operationalisierung durch Fragebögen gering bzw. empirisch nicht belegt, durch das Abschlussgespräch und durch das MPU-Ergebnis empirisch nicht geprüft ist⁸⁾. Im Vergleich damit zeichnet die Legalbewährung ihre größere Resistenz gegen Fälschungsversuche des Klienten aus und ihr unmittelbarer Bezug auf das Kriterium „verkehrssicheres Verhalten“, das seinerseits gegenüber allen möglichen anderen Kriterien den Vorzug des unmittelbarsten Bezugs zum Ziel „Verkehrssicherheit und individuelle Mobilität“ aufweist.

Was also immer man gegen die Legalbewährung einwenden mag, sie ist als Qualitätskennwert für das Ziel Verkehrssicherheit konkurrenzlos. Daran ist die Frage zu beantworten:

- *Welche Maßnahme erfüllt die legitimen Erwartungen der Öffentlichkeit an die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen?*

Bereits in der internen Festlegung, welcher konkrete Wert der Legalbewährungs- oder Rückfallquote diese Erwartungen erfüllt, unterscheiden sich Verkehrstherapie und § 70 Kurse, wie *Tab. 1* zeigt. Sie unterscheiden sich aber auch im Design der Evaluationsstudien:

Verkehrstherapie	Nachschulung nach § 70 FeV
Interne Zielvorgaben	
<p>Vermeiden weiterer Verkehrsauffälligkeiten [35]</p> <p>BNV, IVT Hö: Keine expliziten Angaben über geforderte Zielerreichungsgrade.</p> <p>PRO-NON e.V.: Die Rückfallquote (Bewährungszeitraum 3 – 5 Jahre) darf nicht höher sein als 5 % [23]</p>	<p>BASSt Leitfaden [6]: Die Rückfallquote (Bewährungszeitraum mindestens 3 Jahre) der Kursteilnehmer darf nicht signifikant schlechter sein als die Rückfallquote der Kontrollgruppe (positiv begutachtete Teilnehmer medizinisch-psychologischer Untersuchungen, parallelisiert bezüglich Deliktspezifität, BAK-Wert, Vorgeschichte, Regionalität, Alter, Geschlecht). Allerdings sollte sie nicht signifikant höher ausfallen als die nachfolgend aufgeführten Referenzwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alkoholauffällige: 18.8 % – Punktetäter: 32.6 %
Design	
<p>Einstichprobendesign: Berechnung der Rückfallquote im Bewährungszeitraum, bei PRO-NON Prüfung, ob die Maßnahme die festgesetzte maximale Rückfallquote über- oder unterschreitet [23]</p>	<p>Kontrollgruppendesign:</p> <ul style="list-style-type: none"> – EG: Fahrauffällige mit negativer MPU und Kurszuweisung – KG: Fahrauffällige mit positiver MPU ohne Kurszuweisung – EG und KG sind teilweise parallelisiert <p>Die Kurse sind nach ihrer ersten Evaluation jeweils bis zum Ablauf von 15 Jahren nachzuevaluieren.</p>

Tab. 1: Unterschiede zwischen Verkehrstherapie und Kursen nach § 70 FeV in den internen Zielvorgaben und im Design.

Die Unterschiede in den internen Zielvorgaben und im Design sind auf die Tatsache zurückzuführen, dass die § 70 Kurse nach den Richtlinien der BASSt akkreditiert sind und diese ihrerseits dem Vorbild der Alkoeva- und Evagut-Studien folgen, während die Verkehrstherapie dieser Tradition nicht folgt. Sie interessiert sich nicht für den Vergleich der Legalbewährung ihrer Klienten mit einer Kontrollgruppe, sondern für die absolute Höhe der Legalbewährung. Dies mit dem Argument, dass die legitimen Erwartungen der Öffentlichkeit wohl kaum mit dem Nachweis befriedigt werden können, dass „behandelte“ Klienten signifikant weniger häufig rückfällig werden als „unbehandelte“. Diese Öffentlichkeit will die Gewissheit, dass z. B. ein Alkoholtäter, der nach abgeschlossener Intervention und positiver MPU die Fahrerlaubnis wieder erhalten hat, sich nie mehr betrunken hinter Steuer setzt. Und wenn absolute Gewissheit nicht möglich ist, so wird doch erwartet, dass das Gefährdungspotenzial, das von diesem Menschen ausgeht, die Grenze des Tolerierbaren nicht überschreitet. Es darf angenommen werden, dass diese Grenze des Tolerierbaren deutlich niedriger liegt als bei einer Rückfallquote von 19 % bei Alkoholauffälligen und von 33 % bei Punkteauffälligen. In diesem Zusammenhang sei auf die Veröffentlichung einer Projektgruppe der BASSt hingewiesen [9], die bereits 1980 die Notwendigkeit betont hat, zwischen Wirkung und Erfolg von Nachschulungskursen zu unterscheiden: Ein Kurs mag anhand seiner Evaluationsergebnisse als wirksam eingestuft werden, ohne aber als erfolgreich zu gelten, weil für die Bewertung als „erfolgreich“ härtere Kriterien gelten. Mit anderen Worten: Das Design für die Evaluation der § 70- und an-

dere Gruppenmaßnahmen und die Rückfallquoten von 19 bzw. 33 % in drei Jahren Legalbewährungszeitraum mögen geeignet sein, die Hypothese der Nicht-Wirksamkeit zu widerlegen, mehr aber auch nicht.

Vorreiter bei der Evaluation der Verkehrstherapie war die Organisation IVTHö, die bereits im Jahre 1994 erste Ergebnisse zur Legalbewährung veröffentlichte [7, 11]. Dieser folgte PRO-NON e.V. mit einer ersten anonymen Umfrage im Jahre 2000. Deren Ergebnisse wurden nachfolgend zunächst an einer Zufallsauswahl von 77 Klientinnen und Klienten und 2005 noch einmal an einer weiteren, vom KBA ausgewerteten Zufallsstichprobe bestätigt [23]. 2004 hat der BNV ebenfalls eine Evaluationsstudie durchgeführt [4]. Die im Anhang detailliert aufgeführten Zahlen zu den § 70 Maßnahmen und die ergänzenden Angaben zur MPU stammen hauptsächlich von den bereits genannten Alkoeva- und Evagut-Studien [14,15,16,18,42,43,44]. Tab. 2 fasst diese Ergebnisse zusammen.

	Legalbewährungszeitraum		
	3 Jahre	5 Jahre	10 Jahre
Positive MPU	12 – 27 %	20 – 35 %	≈ 36 %
Negative MPU und Nachschulung bei Alkohol	≈ 14 %	≈ 21 %	
Negative MPU und Nachschulung bei Punktetättern	≈ 14 %	≈ 21 %	
Verkehrstherapie lt. IVT Hö, BNV und PRO-NON e.V.	2 – 4 %		≈ 4 %

Tab. 2: Evaluationsergebnisse in der Zusammenfassung: Rückfallquoten von Nachschulungsmaßnahmen nach § 70 FeV und von Verkehrstherapie.

Die Anmerkungen zu diesen Zahlen und die Schlussfolgerungen daraus betreffen natürlich an erster Stelle den Vergleich Verkehrstherapie vs. Nachschulung in Gruppen, dann aber auch die Qualität des Gesamtsystems der Interventionsmaßnahmen in Deutschland.

Anmerkung 1: Auf den ersten Blick scheinen die Ergebnisse die Überlegenheit der Verkehrstherapie überzeugend zu belegen, zumindest, was die Ergebnisqualität angeht. Sie belegen nicht nur die Annahme der Überlegenheit der Verkehrstherapie über die § 70 Kurse, sondern auch die Überlegenheit über die Gruppenmaßnahmen auf dem freien Markt. Es kann nämlich angenommen werden, dass die § 70 Kurse in der Ergebnisqualität die Produkte des freien Marktes übertreffen. Wäre dem nicht so, gäbe es für die Anbieter auf dem freien Markt keinen Grund, ihre Evaluationsergebnisse nicht zu veröffentlichen (sofern sie überhaupt welche haben). Es kann daher unterstellt werden, dass die in Tab. 2 zutage tretenden Qualitätsunterschiede zwischen Verkehrstherapie und den § 70 Kursen in noch stärkerem Maße zwischen Verkehrstherapie und den Angeboten des freien Marktes bestehen.

Anmerkung 2: Man kann natürlich darüber diskutieren, ob diese Ergebnisse die Überlegenheit der Verkehrstherapie tatsächlich so unzweifelhaft dokumentieren, wie es scheint; weil ja die referierten Ergebnisse aus unterschiedlichen Epochen mit jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen stammen (vgl. die Quellenangaben zu den Zahlen im Anhang) und deshalb nicht direkt vergleichbar sind. Dazu fünf Argumente und Überlegungen:

Erstens widerlegen die Ergebnisse die herausragende Leistungsfähigkeit der Verkehrstherapie nicht, sondern sie bestätigen sie auch ohne einen Vergleich mit anderen Interventionsmethoden. Zweitens ist an einem Zweifel gegenüber dem direkten Zahlenvergleich vor allem folgendes unbestreitbar: Er legt ein Versäumnis offen; das Versäumnis nämlich, in Anbetracht der sich ändernden gesetzlichen und personellen Situation jeweils aktuelle Daten über den Zielerreichungsgrad der Maßnahmen vorzulegen. Die erste Schlussfolgerung lautet daher:

- *Evaluationen müssen in regelmäßigen Abständen wiederholt werden, so dass sie ein genaues Abbild der Ergebnisqualität einer Interventionsmaßnahme unter den jeweils gültigen gesetzlichen und personellen Rahmenbedingungen darstellen.*

Bemerkenswert ist, dass der Leitfaden der BAST [6] die Evaluation zwar vorschreibt, dass er aber nicht verpflichtet, die Evaluationsergebnisse zu veröffentlichen. Daraus ergibt sich ein drittes Argument, das wiederum die Begründung für den Zweifel an der Vergleichbarkeit infrage stellt: Tatsache ist, dass die veröffentlichten Evaluationsergebnisse von § 70 Kursen deutlich besser ausfallen als die Vorgaben des Akkreditierungsleitfadens der BAST. Es kann daher vermutet werden, dass es auch Anbieter von akkreditierten Kursen gibt, deren Ergebnisse schlechter ausfallen als die in *Tab. 2* zitierten⁹⁾. Andernfalls wäre es nicht verständlich, warum der Leitfaden bei den in *Tab. 1* angeführten Referenzwerten bleibt. Es darf daher angenommen werden, dass die Referenzwerte der BAST die Ergebnisqualität der § 70 Kurse objektiv widerspiegeln und dass – mit Blick auf Anmerkung 1 – diese Referenzwerte von den Angeboten des freien Marktes nicht erreicht werden. Im Vergleich damit erweist sich die Verkehrstherapie tatsächlich als best practice. Viertens geht es nicht so sehr um den direkten Zahlenvergleich als vielmehr um die Kernfrage, ob 19 bzw. 33 % Rückfallquote in drei Jahren Legalbewährungszeitraum die legitimen Verkehrssicherheits-Erwartungen der breiten Öffentlichkeit befriedigen, und ob mit diesen Rückfallquoten die Selbstverpflichtung erfüllt werden kann, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren. Die bereits zitierte Projektgruppe der BAST [9] hat richtig festgestellt, es geht um zwei Kriterien unterschiedlicher Schärfe, anhand derer eine Maßnahme zu bewerten ist. Die Entscheidung ist übrigens immer noch offen, ab wann eine Maßnahme als Erfolg einzustufen ist. Fünftens darf der Disput über die Vergleichbarkeit der Evaluationsergebnisse das eigentliche Problem nicht überdecken, dass die allermeisten Anbieter, vor allem der freie Markt, überhaupt keine Evaluationszahlen veröffentlichen. Mit anderen Worten:

- *Über die Ergebnisqualität eines nicht unerheblichen Teils des deutschen Systems liegen überhaupt keine Informationen vor!*

Bevor man sich also in einer rückwärts gerichteten Diskussion verliert, sollte man vorwärts gerichtet die ursprüngliche Schlussfolgerung erweitern und fordern:

- *Alle Anbieter von Interventionsmaßnahmen müssen in regelmäßigen Abständen evaluieren und die Evaluationsergebnisse veröffentlichen, so dass diese Ergebnisse ein genaues Abbild der Qualität einer Interventionsmaßnahme unter den jeweils gültigen gesetzlichen und personellen Rahmenbedingungen darstellen.*

Sechstens schließlich darf eine Diskussion über den direkten Zahlenvergleich nicht dazu verführen, alles beim Alten zu lassen, sondern man sollte sich dem Thema in Anmerkung 3 verstärkt widmen.

Anmerkung 3: Die Evaluationszahlen lassen es angezeigt erscheinen, nach den Ursachen dafür zu forschen, dass sowohl die Gruppenmaßnahmen nach § 70 als auch die des

freien Marktes bestenfalls die Nicht-Wirksamkeits-Hypothese widerlegen, wahrscheinlich aber nicht den Erwartungen der Öffentlichkeit entsprochen haben / entsprechen. Es ist nicht Ziel dieses Beitrags, alle möglichen Ursachen aufzudecken, sondern nur die vermutlich wichtigsten, und daraus die nötigen Schlussfolgerungen für das deutsche und für ein gesamteuropäisch integriertes Interventionssystem zu ziehen.

An vorderster Stelle ist der Prozesscharakter der Verkehrsauffälligkeit zu nennen: Das Besondere an allen Interventionssystemen, auch am deutschen, ist der zwar immer mitgedachte (vgl. das Modell PASS [1, 32]), in der Praxis bisher aber nur ungenügend berücksichtigte Tatbestand, dass in den allermeisten Fällen hinter dem Phänomen der entdeckten Verkehrsauffälligkeit (s. Dunkelfeld) ein mehr oder weniger weit fortgeschrittener intrapsychischer Prozess vermutet werden muss, der Krankheitswert erreichen kann und der unter anderen auch diese Verkehrsauffälligkeit verursacht hat. Genau so wenig, wie z. B. ein Waschzwang oder eine Bulimie, entsteht die gewohnheitsmäßige Missachtung der Verkehrsregeln oder ein Alkohol-/Drogenmissbrauch von heute auf morgen. Und genau so wenig, wie sich dieser Waschzwang oder diese Bulimie nur auf das äußere Phänomen erstreckt, genau so wenig erstreckt sich jener Prozess nur auf das Verhalten im Straßenverkehr; vielfach leiden darunter der Beruf, die Familie und der oder die Betroffene insgesamt. Zwar gibt es auch den oder die Fahrauffällige, die nur einmal oder nur selten verkehrsgefährdendes Verhalten zeigen. Aber auch bei diesen ist vorerst nicht entscheidbar, ob es sich um den Ausdruck einer psychischen Störung handelt, die zukünftig weitere Auffälligkeiten wahrscheinlich macht, oder um situative Überreaktionen, die nicht einer psychischen Störung zugeordnet werden können.

Jede Interventionsmaßnahme trifft demnach auf einen bestimmten Prozesszustand, und der Interventionserfolg ist eine Funktion des kartesischen Produkts von Prozesszustand und Eigenheit der Interventionsmaßnahme oder, um es in Anlehnung an Kurt Lewin durch eine Formel auszudrücken: $\text{Erfolg} = f(P, I)$. Und die Frage nach der Wirksamkeit von Interventionsmaßnahmen müsste korrekt so lauten: *Welche Interventionsmaßnahme ist in welcher Phase des Prozesses indiziert?*

Wie gesagt, mitgedacht ist dieser Prozesscharakter vermutlich immer. So hat z. B. die gesetzlich geregelte Verkehrsintervention in der BRD je nach Prozesszustand eine andere Gestalt: als Aufbauseminar, besonderes Aufbauseminar, verkehrspsychologische Beratung nach § 71 FeV und Nachschulung nach § 70 FeV. Ob die Eingriffsschwellen für diese Maßnahmen erfolgversprechend gesetzt sind, oder welche Art von Intervention indiziert ist, wenn die genannten Maßnahmen nicht greifen (also nach negativer MPU), darüber lässt sich der Gesetzgeber bemerkenswerter Weise nicht aus. Den Prozesscharakter genügend berücksichtigen hieße aber, sich viel intensiver diesem Thema der Passung von Prozesszustand und Interventionsmaßnahme zu widmen und die Maßnahmenempfehlungen danach auszurichten. Die beiden Vermutungen über die Ergebnisunterschiede von Nachschulung und Verkehrstherapie und die Schlussfolgerungen daraus versuchen dies.

Vermutung 1, der starre Programmablauf und die Qualifikation der Trainer: § 70 Kurse sind Gruppenmaßnahmen mit einem Programmablauf, der deshalb als „starr“ zu bezeichnen ist, weil er aus einer Abfolge fest vorgegebener Module besteht. Sie werden von Trainern durchgeführt, die in der Regel keine therapeutische Ausbildung vorweisen können. Zwar verlangt der Akkreditierungsleitfaden der BAST die Beschreibung des spezifischen, dem Kurs zugrunde liegenden Persönlichkeitskonzepts und die Darstellung der für den Kurs relevanten psychologischen Theorien und Konstrukte der Einstellungsänderung und

Verhaltensmodifikation. Aber der Verdacht besteht, dass ein solches Konzept von therapeutisch unausgebildeten Trainern und mit einem starren Programm tatsächlich nicht umgesetzt werden kann. Viel wahrscheinlicher ist, dass diese Gruppenmaßnahmen eher als „Nachschulung“ aufzufassen sind, gewissermaßen als „Intervention ohne Tiefenwirkung“.

Die Ergebnisse in Tab. 2 belegen, dass eine derartige Maßnahme bei einer Klientel, bei der viele Anzeichen auf einen fortgeschrittenen Prozess hindeuten (z. B. die VZR-Eintragen), lediglich als nicht wirkungslos, nicht aber als erfolgreich eingestuft werden kann. Die Verkehrstherapie hat von Seiten der Klientel die deutlich schlechteren Erfolgsvoraussetzungen: Die Klientel besteht überwiegend aus Personen mit einer oder mehreren negativen MPU's und/oder mit einer lang zurückreichenden „Karriere“ des Alkohol- oder Drogenmissbrauchs oder der Missachtung von Verkehrsregeln. Es handelt sich also um Personen, bei denen ein fortgeschrittener, vielfach verstärkter und generalisierter intrapsychischer Prozess als empirisch belegt gelten muss. Und trotzdem ist die Verkehrstherapie erfolgreicher als die Gruppenmaßnahmen. Der Grund liegt in der Verkehrstherapie selbst:

Sie ist in der Wirkungsplanung ausschließlich auf den Einzelfall und dessen Problematik ausgerichtet. Sie folgt keinem starren Programmablauf. Schulung und Information sind ein Teil der Verkehrstherapie, vergleichbar der ärztlichen Beratung und Information. Kennzeichnend für die Verkehrstherapie und damit auch den eigentlichen Unterschied zu den § 70 Kursen und den sonstigen Angeboten des freien Marktes ausmachend ist die Heilbehandlung: Die Verkehrstherapie besteht in der Anwendung wissenschaftlich anerkannter Psychotherapie-Verfahren auf psychische Störungen, die – nach ICD diagnostizierbar – zu unterschiedlichen Auffälligkeiten im Verhalten führen. Zu diesen gehören auch Verhaltensauffälligkeiten, die behördlicherseits den Verdacht mangelnder Fahreignung begründen, z. B. Fahren unter Alkohol, Missachtung der Straßenverkehrsregeln. Ziel und Aufgabe der Verkehrstherapie ist nicht primär, diese Verhaltensauffälligkeiten zu beseitigen oder die behördlichen Zweifel an der Fahreignung auszuräumen. Ziel und Aufgabe der Verkehrstherapie ist vielmehr, die verursachenden psychischen Störungen zu beseitigen. Das Verschwinden der Verhaltensauffälligkeiten, die den behördlichen Zweifel an der Fahreignung begründen, ist die zwangsläufige Folge der erfolgreichen Therapie. Daher braucht die Verkehrstherapie in vielen Fällen den ungestörten Kontakt zwischen Klient und Therapeut. Erst dadurch entsteht eine Beziehung der Offenheit, die vermutlich bei Anwesenheit anderer kaum hergestellt werden kann, auch wenn es sich bei diesen Anderen ebenfalls um Betroffene handelt. Und diese Intensität des Kontakts und des Eingehens auf den Einzelfall setzt die Flexibilität des Programmablaufs zwingend voraus, ja sie wäre mit einem starren Programmablauf mit fix vorgegebenen Modulen, wie bei Gruppenmaßnahmen, überhaupt nicht möglich. Die vielfach ins Feld geführten Argumente für die Gruppenmaßnahmen, z. B. die Möglichkeit, die Gruppensituation zu Gunsten des Einzelnen auszunutzen, kommen nach den vorliegenden Evaluationsergebnissen in den § 70 Kursen nicht zum Tragen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass das Gruppenmodell BUSS [17] deutlich bessere Ergebnisse erzielte als andere Nachschulungsmodelle. Allerdings setzte die Interventionsmaßnahme BUSS viel früher ein als die üblichen Nachschulungsmaßnahmen und sie war deutlich aufwändiger.

Vermutung 2: Die Zielgruppe für Nachschulungen und sonstige Gruppenmaßnahmen ist zu breit gestreut: Nach der heutigen Gesetzeslage können MPU-Gutachter die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis von der Teilnahme an einer § 70 Maßnahme abhängig machen.

Der Begutachtete erhält nach bestätigter Teilnahme in der Regel ohne Weiteres seine Fahrerlaubnis wieder. Die Frage der Validität dieser Zuweisungen durchzieht, mehr oder weniger explizit angesprochen, wie ein roter Faden alle Studien zur Evaluation von Kursen für verkehrsauffällige Kraftfahrer. In der Logik der vorgeschlagenen Betrachtungsweise Erfolg = f(P,I), besteht eine Zuweisung aus zwei Teilen, aus der Einschätzung des Prozesszustandes und der Einschätzung des zukünftigen Erfolgs einer § 70 Maßnahme bei diesem Prozesszustand. Validitätsmängel können daher zwei Ursachen haben. Welche Ursachen dominieren, wissen wir nicht. Denn, obwohl unmittelbar einsichtig die Rückfallquoten auch davon abhängen, liegen keine empirischen Ergebnisse zur Validität dieser Zuweisung vor. Da aber das Korrektiv einer abschließenden MPU unterbleibt, schlagen Validitätsmängel der Zuweisungspraxis ungehindert auf die Verkehrssicherheit und auf die Rückfallquoten durch.

Aus diesem Ansatz der Passung von Prozesszustand und Interventionsmaßnahme und den darauf beruhenden Vermutungen über die Ergebnisunterschiede bei Gruppenmaßnahmen und Verkehrstherapie ergeben sich für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit unmittelbar zwei Aufgabengebiete und Herausforderungen mit hohem Erledigungsbedarf:

Die erste besteht darin, in die Vielfalt der Interventionsmaßnahme nach folgendem Prinzip mehr Ordnung zu bringen: *Um einen nachhaltigen Effekt zu erzielen, muss die Intervention dem Prozesszustand angemessen sein. Es ist kritisch zu prüfen, bei welchem Prozesszustand welche Maßnahme tatsächlich noch erfolgreich sein kann. Die für alle Maßnahmenträger verpflichtende Evaluation liefert hierzu die relevante empirische Information.*

Die zweite Herausforderung besteht darin, eine *valide Zuweisungsdiagnostik* zu entwickeln, die, vernünftigerweise behördlich angeordnet, unmittelbar nach der Verkehrsauffälligkeit greift und dem Klienten die für ihn passende Intervention empfiehlt. Sie sollte mindestens valide genug sein, um zwischen der Indikation für Gruppen- und Einzelmaßnahmen zu trennen. Selbstverständlich müsste diese Diagnostik und Beratung objektiv und frei von sonstigen Geschäftsinteressen sein, was regelmäßig nachzuweisen wäre.

Gemessen an diesen dringend anstehenden Aufgaben zeigt das deutsche Interventionsystem Licht und Schatten: Was das Gesamt der Interventionsmaßnahmen angeht, so könnte es eine sehr begrüßenswerte und europafähige Intention sein, über eine nach differenziert diagnostiziertem Prozesszustand abgestufte Palette von Interventionsmaßnahmen zu verfügen. Die Palette der Interventionsmaßnahmen ist vorhanden, aber es fehlt die valide Zuweisungsdiagnostik. Die gesetzlichen Zuweisungskriterien für Aufbau Seminare und besondere Aufbau Seminare sind ebenso wenig validitätsgeprüft wie die gutachterlichen Zuweisungen zu § 70 Maßnahmen. Der Zugang zu den gesetzlichen nicht geregelten Maßnahmen ist gänzlich willkürlich. Abgesehen also von den gesetzlich geregelten Zuweisungen, deren Validität nicht geprüft ist, haben wir in Deutschland ein eher den Gesetzen des freien Marktes als dem Primat der Verkehrssicherheit und der Entsprechung von Bedarf und Angebot genügendes Interventionswesen. Als Fortschritt ist zu werten, dass die Sektion Verkehrspsychologie des BDP Konsequenzen aus den Evaluationsergebnissen der § 71 Beratung gezogen und eine Herabsetzung der Eingriffsschwelle für diese Beratung beantragt hat, um so diese Maßnahme dem Prozesszustand der Klientel besser anzupassen. Auf der anderen Seite bestärken viele Indizien den Verdacht, dass BfF's mit Tochtergesellschaften, die für § 70 Kurse akkreditiert sind oder die auf dem freien Markt agieren, diese verstärkt mit Klienten versorgen, für die eigentlich eine intensivere Auseinandersetzung

mit ihren Störungen angezeigt gewesen wäre. Ein Fortschritt, weil mit dem Prozessgedanken unmittelbar zusammenhängend, ist die Intention des Modells PASS (vgl. [1, 32]), die Klientel früher als bisher der geeignete Maßnahme zuzuführen. Als Hemmschuh erweisen sich hier Verwaltungs- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften und nicht zuletzt auch Datenschutzüberlegungen, die es in der Exekutive und den Führerscheinbehörden zu verbieten scheinen, Klienten unmittelbar nach einer Fahrauffälligkeit oder nach Entzug der Fahrerlaubnis auf mögliche geeignete Interventionsangebote hinzuweisen. Ein Fortschritt in Richtung auf eine valide Zuweisungsdiagnostik ist die eng mit den Bestrebungen für einen früheren interventionistischen Eingriff zusammenhängende Forderung, die Eingangsschwelle für die MPU nach unten zu verlegen und (vgl. [21, 32]). Allerdings sind auch hier die Hürden gewaltig: Seit der in der Neufassung der FeV ausgesprochenen Trennung von Begutachtung und Beratung (Bundesgesetzblatt vom 29.07.2008) ist völlig unklar, wer die konkreten Aufgaben übernehmen könnte, wäre die valide Zuweisungsdiagnostik erst entwickelt.

Eine dritte Herausforderung stellt sich für die bisher praktizierte MPU, also für die Prüfung der jeweils vorgegebenen behördlichen Fragestellung. Die Diskussionen auf dem disjunktiven 5. gemeinsamen Symposium von DGVP und DGVM am 23./24.10. in Weimar haben deutlich gemacht, dass die Regelungen zur Durchführung ein Niveau erreicht haben, das gewährleistet, dass die Medizinisch-Psychologische Begutachtung bezüglich Standardisierung und Objektivität kaum mehr Wünsche offen lässt. Was am 18.02.1960 mit der Gründung des Fachausschusses Medizinisch-Psychologische Arbeitsgebiete (FAMPA) begann und in den Folgejahren konsequent weitergeführt wurde (wir haben seit 2005 den Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in der überarbeiteten und erweiterten Auflage und seit Juli 2009 gelten die überarbeiteten Beurteilungskriterien [33]), trägt nun seine Früchte: Das Verfahren der Begutachtung ist objektiv und nachvollziehbar. Dies dient der Einzelfallgerechtigkeit und es dämmt den sonst zu befürchtenden Begutachtungstourismus ein. Was nun noch aussteht, ist der Beleg der inkrementellen Validität, also der Nachweis, dass die in die Beurteilungskriterien neu aufgenommenen Regelungen, z. B. die Regelungen zur Abstinenz, die deutlich in die Tätigkeit des Interventionisten eingreifen, dass diese Regelungen die prognostische Validität der gutachterlichen Aussage wesentlich verbessern. Dies erscheint umso notwendiger, wenn man berücksichtigt, dass mit Ausnahme der § 70 Maßnahmen die Evaluation aller anderen Maßnahmen bei FE-Entzug eine Evaluation der Kombination von Maßnahme und MPU ist. Unbefriedigende Evaluationsergebnisse einer Interventionsmaßnahme könnten daher nur dieser Kombination zugeschrieben werden, nicht einer Ursache allein. Die Gefahr besteht, dass der momentan erreichte Grad der Standardisierung der MPU der inhaltlich und qualitativ breiten Palette von Interventionsangeboten nicht mehr entspricht. Tatsächlich sind Standardisierung und Objektivität nicht die einzigen Qualitätskriterien für die abschließende Prüfung eines Prozesses, die die MPU schließlich ist. Nicht ohne guten Grund gibt es für technische Produkte und Dienstleistungen das System der Qualitätsprüfung mit abgestufter Schärfe. Die Schärfe der Prägung richtet sich nach den Erfahrungen mit der Qualität des Anbieters. Dieses Vorbild der Technik aufgreifend entspräche es den Qualitätsanforderungen mehr, die MPU flexibler durchzuführen: Klienten eines Anbieters mit schlechten Evaluationsergebnissen wären anders zu prüfen als Klienten eines sehr erfolgreichen Anbieters. Die neuen Beurteilungskriterien bieten dafür die geeignete Grundlage. So könnten z. B. die Anforderungen an die Abstinenzdauer nach Abschluss der Maßnahme

abgestuft sein. Das entspräche durchaus der Forderung nach Objektivität. Es würde überdies der Gefahr vorbeugen, dass MPU-Vorbereiter den Vorteil der Klarheit über Ablauf und Anforderungen der MPU missbrauchen. *Die MPU sollte daher nicht in ein zu strenges Korsett von Regelungen gepresst sein, sondern den Gepflogenheiten der Qualitätsprüfung in anderen Bereichen entsprechend, je nach Qualität des Anbieters mit abgestufter Schärfe durchgeführt werden.*

Anmerkung 4: Bei den hier vorgetragenen Überlegungen und Forderungen zur Verbesserung des Interventionssystems steht die Forderung zur verpflichtenden Evaluation für alle Anbieter von Interventionsmaßnahmen an vorderster Stelle. Die methodenkritische Durchsicht der publizierten Evaluationsstudien, lässt es notwendig erscheinen, folgende Mindeststandards festzulegen, um die Aussagekraft zukünftiger Studien zu gewährleisten:

1. *Kein Kontrollgruppen-, sondern ein Einstichprobendesign zum Nachweis, dass die empirische Legalbewährungsquote einen festgelegten Sollwert nicht überschreitet, dass sie also erfolgreich ist.*
2. *Die Untersuchungsstichprobe muss eine Zufallsstichprobe sein.*
3. *Der Stichprobenumfang muss so festgelegt sein, dass mit hoher Sicherheit eine Sollwertabweichung entdeckt wird.*
4. *Der Bewährungszeitraum muss mindestens 5 Jahre betragen.*
5. *Die Auswertung erfolgt durch das KBA.*

Zu Punkt 1: Ein Argument für das Einstichprobendesign wurde bereits genannt: Signifikante Ergebnisunterschiede zwischen Trainierten und Untrainierten bieten keine Gewähr, dass die Forderung nach Verkehrssicherheit erfüllt wird, dass also dabei mehr herauskommt als die Widerlegung der Nicht-Wirksamkeits-Hypothese. Ein weiteres Argument liefert das Problem der Störvariablen. Dieses Problem beim EG-KG-Vergleich haben außer Winkler, Jacobshagen und Nickel [42, S. 9,10] viele andere Autoren verdeutlicht [z. B. 10, 27, 28 u. a.]. Störvariable sind nach diesen Autoren u. a. die lokale Verfolgungsintensität, die Deliktvorgeschichte der Teilnehmer an der Intervention (z. B. der Beginn des regelmäßigen Alkoholkonsums), ihr Alter, ihr Geschlecht, ihre Familiensituation (familiäre Probleme) und schließlich auch die Zuweisungspraxis der Behörden vor Ort. Um die interne Validität des Vergleichs von EG und KG zu gewährleisten, wäre es daher notwendig, diese beiden Gruppen zu matchen, ein im Verhältnis zur Aussagekraft dieses Gruppenvergleichs (s. o.) unverhältnismäßig hoher Aufwand. Beim Einstichprobendesign ist der Aufwand deutlich geringer, und die Aussagekraft des Vergleichs mit einem vorgegebenen Sollwert wesentlich informativer.

Bleibt die Frage nach dem Sollwert, nach jenem Wert der Legalbewährung, der mindestens erreicht werden muss, um die Maßnahme als erfolgreich auszuweisen: Er muss politisch legitimiert und wissenschaftlich anerkannt sein. Seine Höhe, ja sogar das gesamte Vorgehen der Datenerhebung und Auswertung, sollte daher in einer Expertengruppe unter Einladung der betroffenen Institutionen festgelegt werden. Als Vorbilder können bereits veröffentlichte Studien dienen, schon die von Utzelmann [40, S. 453], der mit Bezug auf Gerichtsurteile der 77-er Jahre eine Rückfallwahrscheinlichkeit von 5 bis 15 % bezogen auf 10 Jahre Legalbewährung als Erfolgskriterium nannte, und die neuere Studie von Schade [27] zum habituellen Verkehrsrisiko bei Personen ohne VZR-Vorbelastung. Die weitaus umständlichere Variante wäre, dass dieser Sollwert sich im Verlaufe der Qualitätsdiskussion mehr oder weniger „von selbst“ herauskristallisiert.

Zu Punkt 2: Die Untersuchungsstichprobe muss repräsentativ für die Grundgesamtheit der Klientel eines Anbieters sein, daher die Forderung nach einer Zufallsstichprobe. Ist der Anbieter in ganz Deutschland tätig, dann gewährleistet die Zufallsstichprobe überdies, dass die zuvor genannten zusätzlichen Einflussgrößen (Deliktvorgeschichte, Alter, Geschlecht ...) anteilig so repräsentiert sind, wie in der Grundgesamtheit. Regional tätige Anbieter, die diese Möglichkeiten nicht haben, sollten in jedem Fall die o. g. Variablen mit-erheben, damit ihr zusätzlicher Einfluss, neben der Interventionsmaßnahme als solcher, abgeschätzt werden kann. Keinesfalls darf die Repräsentativität der Stichprobe durch den sog. „Selbst-Selektions-bias“ gestört werden, der darin besteht, dass die Angaben über die Rückfallquote nur von jenen Klienten stammen, die der Erhebung dieser Daten zustimmen. Die Vermutung liegt auf der Hand, und macht deshalb die Ergebnisse unzuverlässig, dass Klienten einer Nachforschung über Rückfälle nicht zustimmen, wenn sie bereits wieder rückfällig geworden sind, oder wenn sie Grund zu der Annahme haben, dass sie wieder rückfällig werden. Ein typisches Beispiel einer solchen Studie ist die kürzlich erschienene Studie von Schülken et al [34] zur Wirksamkeit verkehrspsychologischer Rehabilitationsprogramme CONTROL und REAL für alkoholauffällige Kraftfahrer: Von den ursprünglich 837 Klienten gaben nur 513 ihr Einverständnis für eine Abfrage beim KBA (= 61.3 %). Hinsichtlich der Legalbewährung konnten aber nur von 358 (= 42.8 %) Klienten, die zugestimmt hatten, Informationen beim KBA eingeholt werden. Mit anderen Worten: Die Rückfallquote von 4.2 % beruht auf den Informationen über jene 42,8 % der Klienten, die einer Abfrage zugestimmt hatten, mehrheitlich wohl, weil sie ein reines Gewissen hatten. Auch die Studie von Scheucher, Eggerding und Aschersleben [28] über eine Kurzzeit-Verkehrstherapie kann den Verdacht des Selbst-Selektions-bias nicht widerlegen: Von 220 Adressaten erhielten die Autorinnen 66 Rückmeldungen = 30 % Rücklaufquote. Der Behauptung der Autorinnen, die Stichprobe der Respondenten entspreche der Grundgesamtheit aller angeschriebenen Klienten in den Variablen Alter, Geschlecht und Deliktvorgeschichte (Anzahl der Delikte und BAK-Wert) und sei deshalb repräsentativ, kann wenig Vertrauen entgegengebracht werden. Die diesbezüglichen Ausführungen von Jansen [19] kann auch die Erwiderung der Autorinnen [29] nicht entkräften. Weil die Argumentation der Autorinnen auch in anderen Publikationen in ähnlicher Form immer wieder zu lesen ist, sei kurz darauf eingegangen. Die Vorgehensweise der Autorinnen und ähnlicher Veröffentlichungen, die Repräsentativität der Respondentenstichprobe dadurch nachzuweisen, dass diese Stichprobe der Grundgesamtheit in der Verteilung von Variablen gleicht, die traditionell als Störvariablen gelten, diese Vorgehensweise beruht auf folgender Grundannahme: Der Einfluss dieser Variablen auf die Rückfallwahrscheinlichkeit ist auch nach der Intervention vorhanden. Mit anderen Worten anstatt der Formel Erfolg = f(Prozesszustand, Intervention) gilt: Erfolg = f(Prozesszustand, Störvariablen, Intervention). Würden die Autorinnen vom logischen Komplement dieser Annahme ausgehen, also unterstellen, es bestünde nach der Intervention kein Einfluss mehr – was durchaus überlegenswert erscheint – dann wäre der Test der Übereinstimmung der Verteilungen in diesen Variablen überflüssig. Aus der Gültigkeit der Grundannahme folgt aber zwingend, dass nachgewiesen werden muss, was Jansen gefordert hat, was aber die Autorinnen nicht nachgewiesen haben: Die Gruppe der Respondenten und die Gruppe der Nicht-Respondenten unterscheiden sich nicht in der Verteilung der vermuteten Störvariablen. Falsch ist, was die Autorinnen tatsächlich unternommen haben und was Jansen auch moniert: Sie haben nachgewiesen, dass zwischen der Gruppe der Respondenten und

der Grundgesamtheit aller angeschriebenen ehemaligen Klienten in diesen Variablen kein Unterschied besteht. Trivialerweise und von Jansen zu Recht bemerkt wird sich eine Teilmenge von der Obermenge umso weniger unterscheiden, je größer der Anteil der Teilmenge an der Obermenge ist – hier beträgt der Anteil 30 %. Erschwerend kommt bei dieser Studie und bei bereits zitierten ähnlichen Studien hinzu, dass die Rückmeldungen lediglich Angaben im Fragebogen über Vorsätze und Verhalten im Bezug auf Alkoholkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr waren. Unausrottbar haftet diesen Daten der Verdacht der Schönfärberei an. Die Autorinnen versuchen diesen Verdacht dadurch zu entkräften, dass sie ein und denselben Sachverhalt über verschiedene Fragen abgeklärt und die Konsistenz geprüft haben. Offenbar verwechseln die Autorinnen die Konsistenz von Fragebogenantworten mit ihrem Wahrheitsgehalt.

Alles in allem also ist festzuhalten: Solche Studien können die Zweifel an ihrer Internen und Externen Validität nicht ausräumen. Sie sind daher als Belege für die Qualität einer Interventionsmaßnahme wertlos.

Zu Punkt 3: Evaluationsstudien sind erfahrungsgemäß aufwändig und teuer, insbesondere dann, wenn die statistische Auswertung vom KBA als einer neutralen Instanz durchgeführt wird. Ein wesentlicher Kostenfaktor ist der Stichprobenumfang. In bisherigen Evaluationsstudien bleibt unklar, warum welche Stichprobengrößen festgelegt wurden. Anders bei einer Vorgehensweise, die den hier vorgeschlagenen Mindeststandards entspricht: Aus der Zielvorgabe durch den Sollwert lässt sich der optimale Stichprobenumfang berechnen, wenn man zusätzlich noch das α -Risiko, eine Schlegelgrenze und die Wahrscheinlichkeit $1 - \beta$ vereinbart, das Überschreiten dieser Schlegelgrenze nachzuweisen. In die von Meyer [22] hergeleitete Formel geht die zusätzliche Überlegung ein, dass das Ziehen der Zufallsstichprobe ein Ziehen ohne Zurücklegen ist, weil diese Stichprobe im Verhältnis zum Umfang der Grundgesamtheit aller Klienten eines Anbieters groß ist. Die Anwendung dieser Formel zeigt am folgende Beispiel der PRO-NON Evaluation von 2005 [23], dass der mit der Datenerhebung und -auswertung verbundene Aufwand überraschend gering ist: Festgelegt waren folgende Parameter:

- Sollwert: Legalbewährungsquote von mindestens 95 % in einem Bewährungszeitraum von 3 bis 5 Jahren nach Therapieabschluss
- α -Risiko für die ungerechtfertigte Zurückweisung dieser Hypothese bei einseitiger Fragestellung: ≤ 5 %
- Schlegelgrenze und power: Ein Unterschreiten des Sollwerts um 5 % oder mehr soll mit einer Sicherheit von $1 - \beta = 99$ % entdeckt werden.

Daraus errechnete sich ein Stichprobenumfang von 4.7 % der gesamten PRO-NON Klientel der letzten 3 bis 5 Jahre.

Zu Punkt 4: Offenbar hatten die Alkoeva- und die Evagutstudien eine starke Vorbildwirkung auf nachfolgende Evaluationsstudien. Diese Vorbildwirkung schlägt sich nieder in der unreflektierten Übernahme des 3-Jahres-Bewährungszeitraums und in der krassen Fehldeutung einer Aussage über den Verlauf der Rückfallquote als Funktion der Zeit. Ein typisches Beispiel dafür, ist die Studie von Biehl und Birnbaum [3] zur Wirksamkeit eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer, ein EG-KG-Vergleich: Der Bewährungszeitraum betrug nach Angabe der Autoren etwa 2.5 Jahre. Er begann für beide Gruppen bereits mit der Zustellung des negativen MPU-Gutachtens. Nach der Zustellung dieses Gutachtens unterzogen sich die Teilnehmer der EG einem Kurs DRUGS, an den sich ein 21 Monate dauerndes Drogenkontrollprogramm anschloss. Die Autoren fanden

bei der KG einen linearen Anstieg der Rückfallquote, sofort nach Beginn der Bewährungszeit. Bei der Experimentalgruppe verlief der Graph der Rückfallquote zunächst sehr flach und verstärkte sich erst nach 2 Jahren. Alles in allem also, so argumentieren die Autoren, ein früherer Anstieg der Rückfallwahrscheinlichkeit bei der KG und eine höhere Rückfallwahrscheinlichkeit insgesamt¹⁰⁾.

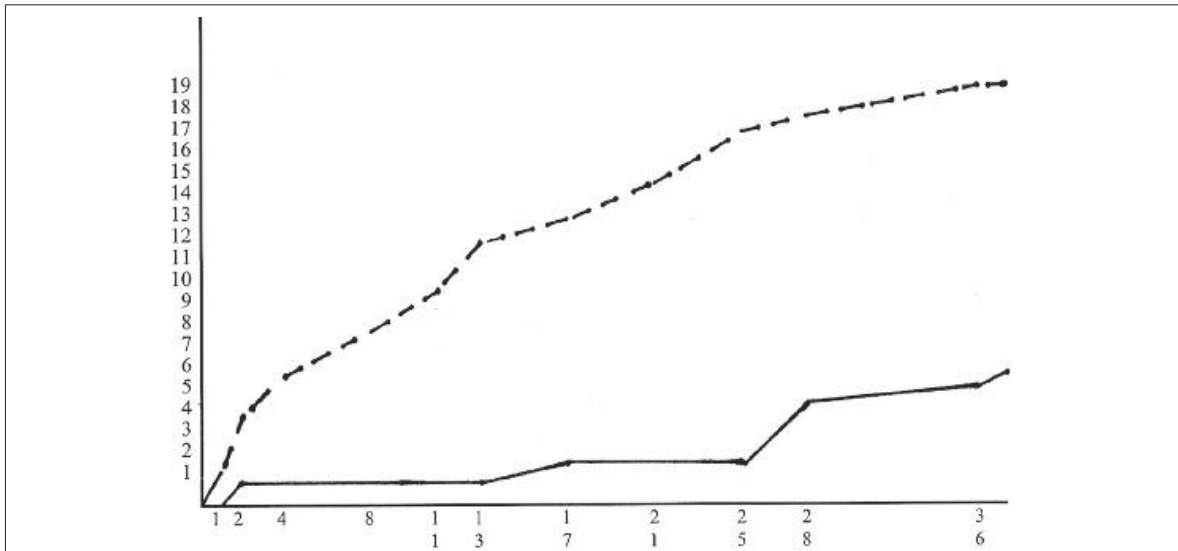


Abb. 1: Die Studie von Biehl & Birnbaum [3]: Verlauf der Rückfallquote bei EG (durchgezogene Linie) und KG (strichliert). Ordinate: Rückfallquote in %. Abszisse: Bewährungszeit in Monaten.

Die methodenkritische Betrachtung dieser Studie muss bereits bei der Linearitätsannahme der Rückfallquote ansetzen: Die Autoren der Alkoeva- und der Evagut-Studie stellten fest, dass die Rückfallquote während der ersten 3 bis 5 Jahre des Bewährungszeitraumes linear anzusteigen scheint. Sie beriefen sich dabei auf folgende Darstellung ihrer Untersuchungsergebnisse:

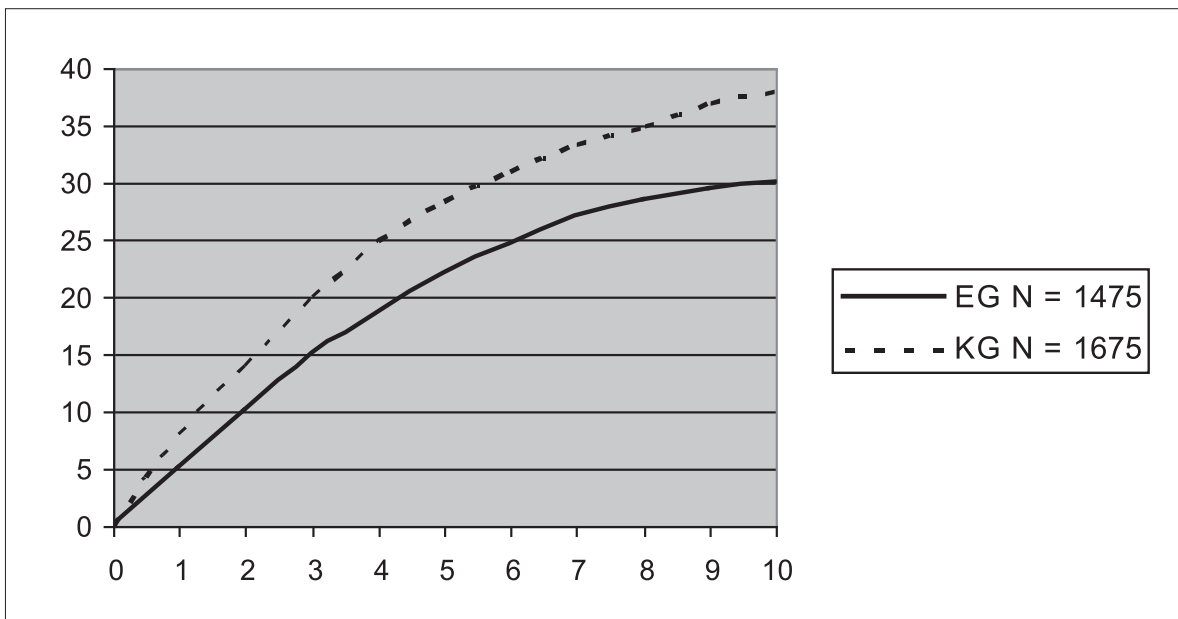


Abb. 2: Empirischer Verlauf der Rückfallquoten von Kursteilnehmern und positiv beurteilten MPU-Klienten als Funktion des Bewährungszeitraumes, entnommen aus Jacobshagen [15, S 258]. Ordinate: Prozent der Rückfälle bei EG und KG, Abszisse: Bewährungszeit in Jahren.

Die Autoren behaupteten allerdings nicht, dass diese Funktion eine lineare Funktion ist. Klar ist nämlich, dass die Rückfallquote (P_t) keine lineare Funktion des Bewährungszeitraumes t sein kann, also keine Funktion der Art $P_t = a + b \cdot t$, denn dann würde die Rückfallquote mit Sicherheit irgendwann den Wert von 100 % überschreiten, was natürlich unmöglich ist. Die Funktion kann also höchstens in einem Intervall ihres Definitionsbereichs (etwa im Intervall 0 bis 3 Jahre Bewährungsdauer) durch eine lineare Funktion angenähert werden. Meyer [24] weist nach, dass die einzige Funktion, die den Ergebnissen in Abb. 2 und auch vergleichbaren Ergebnissen z. B. bei Buikhuisen [5] entspricht, folgende Funktion ist:

$$P_t = P^*(1 - e^{-bt}).$$

Dieser Funktion entsprechend strebt die Rückfallquote mit einer – für jede Intervention charakteristischen – Geschwindigkeit b einem – für diese Intervention charakteristischen – Grenzwert P^* zu. Abb. 3 zeigt vier mögliche Verläufe dieser Funktion. Drei der Verläufe haben den gleichen Grenzwert $P^* = 55\%$, streben ihm aber mit unterschiedlicher Geschwindigkeit zu ($b = 0.1, 0.2, 0.5$). Die vierte Funktion hat einen niedrigeren Grenzwert $P^* = 40\%$, aber einen Geschwindigkeitsparameter von 0.5.

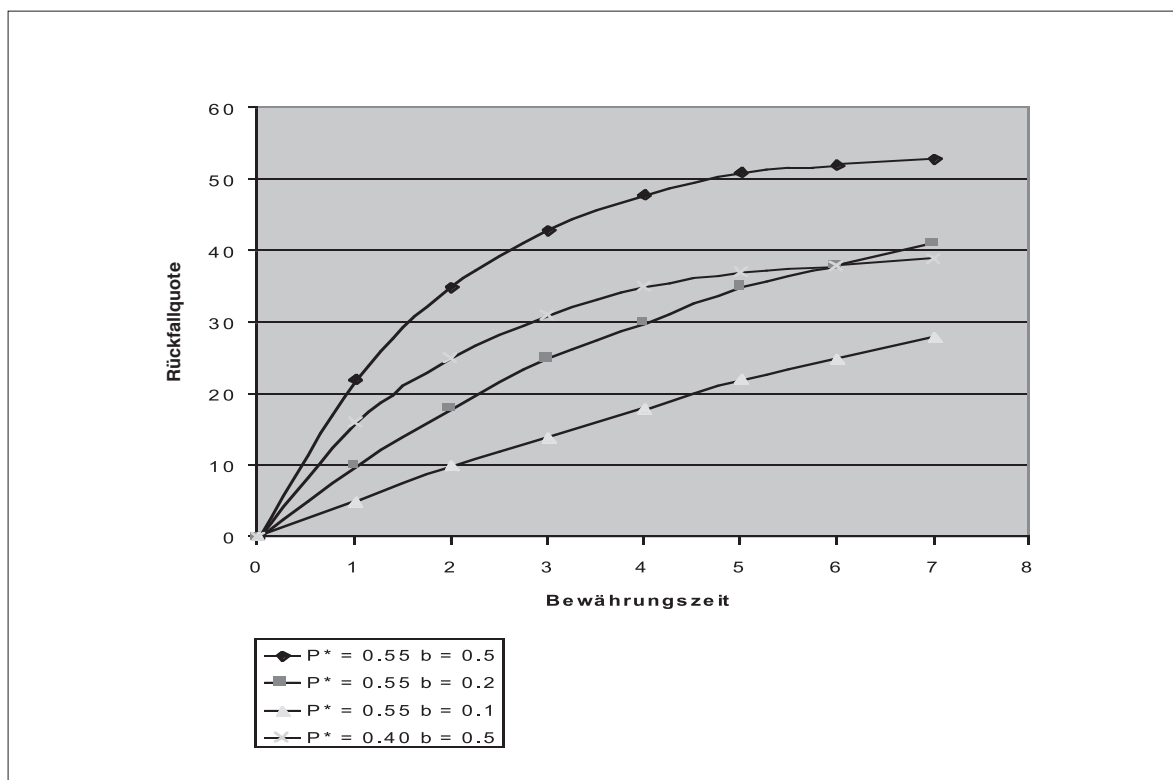


Abb. 3: Mögliche Verläufe der Rückfallquoten von Interventionsmaßnahmen. Ordinate: Prozent der Rückfälle, Abszisse: Bewährungszeit in Jahren.

Wie Abb. 3 zeigt, kann diese Funktion zu Beginn des Bewährungszeitraumes, also im Intervall von 0 bis 3 Jahren, durchaus durch eine lineare Funktion approximierbar sein. Genau das haben die Autoren der Alkoeva- und der Evagut-Studie festgestellt; der Graph scheint linear zu verlaufen. Er flacht sich aber im weiteren Verlaufe ab und konvergiert gegen seinen Grenzwert. Nachdem der Funktionstyp geklärt ist, steht auch fest:

- Für die Einschätzung der Qualität einer Interventionsmaßnahme gibt es zwei Parameter: b , die Steilheit des Anstiegs der Rückfallquote und P^* , den Grenzwert, gegen den die Rückfallquote konvergiert.

Offenkundig hat man das bei Evaluationsstudien bisher übersehen und sich nur für den Grenzwert P^* interessiert¹¹⁾). Dann aber muss der Bewährungszeitraum so lange gewählt werden, dass die Rückfallquote diesem Grenzwert auch nahe kommen kann. Weil diese Annäherung aber auch vom Parameter b abhängt, folgt zunächst einmal

- *Einen für alle Maßnahmen gleichermaßen gültigen Bewährungszeitraum gibt es nicht, meist aber dürfte ein Bewährungszeitraum von 3 Jahren zu kurz sein.*

Damit sind wir beim zweiten Kritikpunkt an der Studie von Biehl und Birnbaum: Ihr Argument, die Rückfallquote sei bei der KG höher als bei der EG, lässt sich durch die Daten nicht belegen, weil der Bewährungszeitraum zu kurz war. *Abb. 3* zeigt beispielsweise, dass der Wert der Funktion mit den Parametern $P^* = 40\%$ und $b = 0.5$ nach drei Jahren Legalbewährungszeit deutlich über dem Wert der Funktionen mit der letztendlich viel höheren Rückfallquote von 55% liegt. Es wäre unsinnig zu behaupten, die Rückfallquote der erstgenannten Funktion wäre höher als die der beiden anderen, nur weil das Ergebnis nach drei Jahren höher ist.

Die Feststellung, dass der Anstieg der Rückfallquote bei der KG früher und steiler beginnt, ist zwar korrekt, aber die Interpretation ist falsch: Der Bewährungszeitraum verlief für die Experimentalgruppe zeitgleich mit dem Kurs und dem Drogenkontrollprogramm. Das erklärt den zunächst flachen Verlauf der Rückfallquote bei dieser Gruppe. Unterstellen wir für einen Moment, dass die Rückfallquote im Beobachtungszeitraum linear angenähert werden kann, und legen wir durch den Graphen der Rückfallquote der KG eine Gerade, so stellt sich heraus, dass sich diese Gerade durch Parallelverschiebung ebenfalls über den Graphen der EG legen lässt, und man kommt zu folgendem, für diese Interventionsmaßnahme wenig schmeichelhaften Ergebnis: Ab etwa 25 Monaten, also nach dem Ende des Drogenkontrollprogramms, verläuft die Rückfallquote der EG mit dem gleichen Anstiegsparameter wie die Rückfallquote der KG. Sie verläuft also nur treatmentbedingt zeitversetzt. Möglicherweise konvergiert sie sogar mit der gleichen Geschwindigkeit gegen den gleichen Grenzwert.

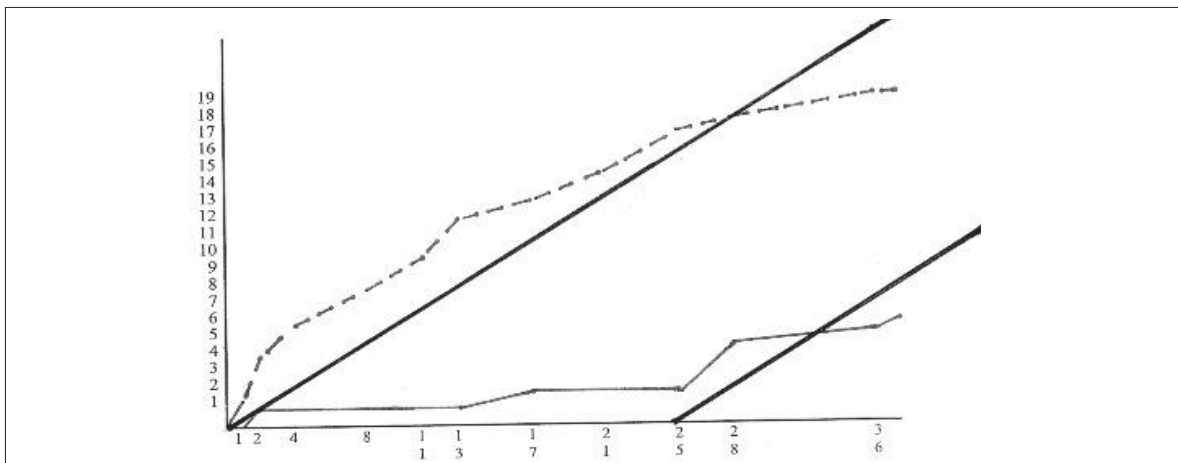


Abb. 4: Lineare Approximation (fett eingezeichnet) der Rückfallquoten bei EG und KG in der Studie von Biehl & Birnbaum [3]. Ordinate: Prozent der Rückfälle, Abszisse: Beobachtungszeit ab Beginn der Maßnahme in Monaten.

Diese Studie und die Überlegungen dazu zeigen sehr deutlich, wie notwendig es gewesen wäre, bei den bisherigen Evaluationsstudien einen deutlich längeren Bewährungszeitraum festzulegen als den von 3 Jahren. Bei den Alkoeva- und Evagut-Studien z. B. scheint die Rückfallquote nach 5 Jahren Bewährungszeit vom Grenzwert noch weit entfernt zu

sein. Dieses Problem wird entschärft, wenn der Sollwert der Rückfallquote niedrig ist, sagen wir 5% beträgt bei 5 Jahren Bewährungszeit: Dass die Rückfallquote irgend einer Maßnahme so langsam und kontinuierlich steigt, dass sie nach 5 Jahren noch nicht signifikant über 5% liegt, aber einem Grenzwert zustrebt, der deutlich höher ist, dieser Fall dürfte in der Realität kaum vorkommen. 5 Jahre Bewährungszeit sind in Kombination mit diesem Sollwert als Mindeststandard vertretbar.

Zu Punkt 5: Die Erfüllung der Forderung, die Auswertung vom KBA vornehmen zu lassen, kostet zwar Geld, dient aber der Objektivität. Vorstellbar wäre eine routinemäßige Auswertung durch das KBA für jeden Anbieter. Dies und das oben beschriebene Stichprobenverfahren sollte die Kosten in Grenzen halten, so dass sie auch für kleinere Organisationen tragbar sind. Aber wie bereits gesagt: Um das gesamte Prozedere politisch zu legitimieren und um ihm die nötige Akzeptanz zu verschaffen, sollte es in einer Experten-Gruppe unter Einladung der betroffenen Institutionen festgelegt werden.

Anhang: Rückfallquoten

Autoren, Stichproben	Pbn, Maßnahmen	Bewährungszeitraum		
		bis 3 Jahre	bis 5 Jahre	bis 10 Jahre
Alkoeva [42, S. 43, 29, S. 158, 15, S. 258] Mehrfach Alkoholauffällige im Verkehr	EG: MPU ⁻¹⁾ , IRAK, IFT oder LEER:	13.4 N = 1569	21.0 N = 1667	30.4 N = 1675
	KG: MPU+	18.8 N = 1344	26.9 N = 1467	36.9 N = 1475
[42, S. 31] Gruppe D: N = 1096 Alkohol-auffällige im Jahr 1979. Vermutlich nur MPU+	Ersttäter N = 669	24.9	34.5	
	Zweittäter N = 334	16.7	23.4	
	Dritt- und Mehrfachtäter N = 93	24.9	31.2	
EVAGUT, Teil A [18, S. 17, 60] N = 230 mehrfach Alkoholauf-fällige im Verkehr 1970 – 72 im Bereich TÜV Hannover dito N = 77	MPU+, FE innerhalb eines Jahres	15.6	20.4	
	MPU-, aber neue FE z. T. ohne erneute MPU	24.6		
EVAGUT, Teil B: N = 3344 mehrfach Alkoholauf-fällige im Verkehr im Bereich TÜV Hannover, R-W-TÜV, TÜV Rheinland,	MPU+	9.5 nach 2 Jahren		
EVAGUT, TEIL C [14, S. 48] N ≠ 3039 alle Auffälligen wg. Trunkenheit N = 3895 Punktetäter im Berich der TÜVe Hannover, R-W, Norddeutschland, Rheinland u.a.	N = 847 MPU+	11.2		
	N = 928 MPU-, NA	13.8		
	N = 329 MPU- ³⁾	21.2		
	N = 1902 MPU+	12.2 ²⁾		
	N = 1114 MPU-, NA	10.8		
	N = 279 MPU- ³⁾	20.1 21.0 32.6		
Modell Buss [17, S. 243] N = 1610 alle insgesamt Reguläre MPU-Fälle (Kontroll-gruppe, N ≠ 584), jeweils erst-mals und mehrfach Alkoholauf-fällige im Verkehr	N = 375 MPU+	4.6 – 6.0		
	N = 809 MPU-, NA	4.8 – 6.8		
	N = 426 MPU-, FE ³⁾	2.4 – 6.2		
	N = 200 MPU+	6.5		
	N = 327 MPU-, NA N = 57 MPU-, FE ³⁾	8.3 4.4		
IVTHÖ [11, S. 216, 7, S. 114], Gruppen- und Einzeltherapie:	N = 193 Klienten Davon N = 188 Klienten	3.6	6.4	
BNV [4, S. 41] Einzeltherapie	N = 453 Klienten (1998) mit Alkoholproblematik, Davon N = 107 Punktetäter Davon N = 132 Mischtäter	3.3 1998 – 2002 1.9 4.6		
PRO-NON e. V. [16, S. 10] Einzeltherapie	2000: N = 437 ehemalige Klienten, MPU+, Anonyme Befragung		1.6	
	2002 Kontrolle: N = 173 zufällig ausgewählte Klienten, MPU+		3.9	
	2005: N = 173 zufällig ausgelesene Klienten der Jahre 2000 – 2002, MPU+	2.7 21 – 71 Monate		

1) MPU- bedeutet negative MPU, MPU+ bedeutet positive MPU.

2) Kriterien: jeweils 1. Wert mindestens 1 Unfall, 2. Wert mind. 7 Punkte nach MPU als wahrscheinl. Interventionsschwelle der FE-Behörde

3) Nur der Anteil der negativ Beurteilten mit erneuter Erteilung einer FE im Beobachtungszeitraum.

Zusammenfassung

Im Interesse der Verkehrssicherheit und vor dem Hintergrund der zu erwartenden europaweiten Vereinheitlichung der Interventionsmaßnahmen war eine kritische Sichtung der Qualität der einzelnen Bestandteile des „deutschen Systems“ notwendig. Sie erbrachte folgende Ergebnisse und Schlussfolgerungen:

1. Das „Deutsche System“ ist u. a. dadurch gekennzeichnet, dass wir neben den offiziellen Interventionsmaßnahmen einen riesigen grauen Markt von Anbietern haben, die wir nach qualitätsrelevanten Merkmalen nicht charakterisieren können, weil sie die relevanten Informationen nicht bereitstellen, von denen wir aber vermuten können, dass sie über Billigpreisangebote und die vordergründige Zielsetzung, nur auf das Bestehen der MPU vorzubereiten, einen Großteil der „Kunden“ vom Markt abziehen – sehr zum Schaden der Verkehrssicherheit und zum Schaden des deutschen Systems.

2. Die veröffentlichten, wissenschaftlich einwandfreien Evaluationsergebnisse am Kriterium der Legalbewährung weisen die Verkehrstherapie als best practice aus und sie belegen Nachholbedarf z. B. bei den § 70 Kursen und die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Evaluation. Diese Studien zeigen deutlich auf, dass es falsch wäre, den Erfolg einer Maßnahme allein dieser Maßnahme zuzuschreiben, sondern dass vielmehr berücksichtigt werden muss, welche Interventionsmaßnahme bei welchem Prozesszustand der Klientel erfolgreich sein kann und ab wann sie langfristig wirkungslos bleiben wird.

3. Mit Rücksicht auf die Selbstverpflichtung, bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren und mit dem Ziel, Verkehrssicherheit und individuelle Mobilität gleichermaßen zu gewährleisten, sollten folgende Schritte unternommen werden:

- Der Prozesscharakter der Verkehrsauffälligkeit ist mehr zu berücksichtigen und das Gebot der Passung von Prozesszustand und Interventionsangebot ist konsequenter anzuwenden als bisher. Die Evaluationsergebnisse der Anbieter liefern hierfür die empirische Grundlage.
- Auf dieser Grundlage ist bei den Interventionsmaßnahmen „die Spreu vom Weizen zu trennen“. Maßnahmen bei Nicht-Erreichen der vorgegebenen Erfolgskriterien können reichen von einer Neu-Bestimmung der geeigneten Zielgruppe bis zur verschärften Prüfung der Klientel bei der MPU und der Verpflichtung zu qualitätsverbessernden Veränderungen der Maßnahme selbst.
- Als Unterstützung für diesen Prozess muss die MPU mehr als bisher als Endprüfung verstanden werden, die je nach Qualität des Anbieters die Klientel mit unterschiedlicher Schärfe prüft.
- Den dann übrig bleibenden Interventionsangeboten ist eine valide und von wirtschaftlichen Interessen unabhängige Zuweisungsdiagnostik voranzustellen.

4. Um diese Ziele zu erreichen und auch im Interesse der Überlebenschancen des „deutschen Systems“, ist es notwendig, dass alle Anbieter von Interventionsmaßnahmen zur regelmäßigen Evaluation in festen Zeitabständen und nach allgemein verbindlichen Mindeststandards verpflichtet werden, die die Aussagekraft der Evaluationsergebnisse gewährleisten. Um die Vorgehensweise und die Mindeststandards politisch zu legitimieren und um ihnen die nötige Akzeptanz zu verschaffen, sollte diese Aufgabe einer Expertengruppe unter Einladung der betroffenen Institutionen überlassen werden. Die flächendeckende Anwendung dieser Evaluation würde sicherstellen, dass zunächst einmal in Deutschland, dann aber auch im Zuge der europäischen Vereinheitlichung länderübergreifend, die Überlebenschancen einer Interventionsmaßnahme in erster Linie von ihrem Beitrag für die Verkehrssicherheit abhängen und erst in zweiter Linie vom Geschick des Managements, Netzwerke auf- und auszubauen oder von der Cleverness der Marketingabteilung.

Schlüsselwörter

Verkehrstherapie – Interventionsmaßnahmen – Evaluation – Qualitätsmanagement – Qualitätskriterien – Legalbewährung – Rückfallquote – MPU

Summary

In the interest of traffic safety and prior to the expected european standardization of driver improvement methods, a critical examination of the elements of the “German system” is necessary. The conclusions are the following.

1. The “German System” is characterized by the coexistence of officially accredited improvement methods (e. g. the methods according to § 70 FeV) with a large shadow market of unofficial service providers. The latter communicate so little information about their interventions that content and methods are not available for meaningful comparison. Presumably, these unofficial providers attract a large portion of consumers with low-price-offers and the promise to prepare them solely for rapid access to the medical psychological assessment (MPU).

2. The few scientifically acceptable studies in Germany which report evaluation-results concerning driver improvement methods on the basis of long-term relapse-rates (Legalbewährung) point to “Verkehrstherapie” (individual psychotherapeutic intervention with traffic-offenders) as best practice and underscore the necessity of improving the officially accredited improvement methods and continually evaluating all improvement methods.

These studies make evident that it would be wrong to attribute the success of any intervention method solely to the method itself. Much more we have to direct our awareness to the process-character of every violation of traffic rules, and we have to ask which kind of intervention method can be successful at each state of the process.

3. In order to achieve the goal of halving the number of traffic deaths by 2010, while preserving individual mobility and traffic safety in the same time interval, the following steps should be taken.

- a. The process-character of a violation of the traffic rules has to be more respected and the demand of fit between process-state and intervention method has to be applied more consequent than until now. The results of the evaluation studies provide the empirical basis for that.
- b. Effective drive improvement methods should be reliably discriminated from ineffective methods. Consequences of not reaching the success-standards can reach from new-definition of the target group to stronger MPU-test of the clients and the demand to improve the quality of the intervention method.
- c. In order to support this process the MPU, more than was previously the case, has to be applied as a final examination with different stringence according to the quality of the service provider.
- d. The indication for effective interventions is to be formulated in an expert report on the basis of diagnostic methods of established validity.

4. Both the chances of achieving this goal and the chances of integrating the "German System" into coming European standards depend on obligating service providers to evaluate their interventions at fixed intervals according to minimally acceptable scientific standards. In order to politically legitimate the evaluation and to secure its acceptance the definition of the standards should be made by a team of experts and relevant institutions. This would insure the survival of those interventions that contribute primarily to traffic safety and only secondarily reflect the ability of service providers' management to implement clever marketing strategies and organize service delivery networks.

Key words

driver improvement methods – traffic-psychotherapy – intervention methods – evaluation – quality management – criteria of quality – relapse rate – MPU

Fußnoten

- 1) Im Interesse der Lesbarkeit wird im Text ohne geschlechtsspezifische Unterscheidung von „Klienten“, „Beratern“ etc. gesprochen.
- 2) Genau die gleiche Perspektive nehmen auch die Autoren der Erhebung der psychologischen Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs ein [8, S. 26]. Ihr Merkmalskatalog deckt sich mit dem nachfolgend vorgeschlagenen in wesentlichen Teilen. Allerdings unterscheiden sich die Schlussfolgerungen beider Veröffentlichungen bezüglich des Verbesserungspotenzials beim deutschen System.
- 3) Während also hier der finanzielle Aufwand durchaus ins Kalkül eingeht, scheint er beim Führerschein-Tourismus keine Rolle zu spielen. Offenbar ist dem FS-Touristen die Umgehung der MPU jeden Preis wert.
- 4) Damit sind nicht die amtlich anerkannten verkehrspsychologischen Berater nach § 71 FeV gemeint.
- 5) Mit einer Ausnahme: War der Anbieter ehemaliger oder noch tätiger BfF-Gutachter, hob er das meist sehr deutlich hervor. Vermutlich wollte er damit seine Kompetenz unterstreichen, die Klienten optimal auf die MPU vorzubereiten. Die Neufassung der FeV verbietet noch tätigen BfF-Gutachtern diese Tätigkeit, was sehr zu begrüßen ist.
- 6) Die Reliabilität ist eine *notwendige* Voraussetzung für die Validität. Eine Beeinträchtigung der Reliabilität würde daher eine Validitätseinbuße zwangsläufig nach sich ziehen. Die von den Kritikern ins Feld geführte Dunkelziffer führt jedoch zu einem systematischen Fehler und daher nicht zu einer Reliabilitätsbeeinträchtigung.
- 7) Auf diese Kriterien beruft sich die internationale ANDREA-Studie [2] an erster Stelle, ebenso der Erfahrungsbericht von Spoerer und Kratz [36] über den Nachschulungserfolg bei alkoholauffälligen Fahranfängern und die Studie neuen Datums von Scheucher, Eggerdinger und Aschersleben [28] über eine Kurzzeit-Verkehrstherapie. Sie sind auch im Akkreditierungsleitfaden der BAST für § 70 Nachschulungen aufgeführt.
- 8) Die Behauptung über die nicht sehr hohe Validität der Fragebögen stützt sich auf die wenigen Ergebnisse zur prognostischen Validität, die in den Manuals der marktgängigen Verkehrstests nachzulesen sind. Mit gutem Grund also spielen Fragebogendaten in den Beurteilungskriterien nur eine untergeordnete Rolle. Über die Validität des Abschlussgesprächs und des MPU-Ergebnisses als Kennwerte für Wissens- und Einstellungsänderung sind keine aktuellen Studien bekannt.
- 9) Man beachte, dass der Leitfaden lediglich vorschreibt, dass die Legalbewährungsergebnisse der Experimentalgruppe nicht signifikant schlechter ausfallen dürfen als die der Kontrollgruppe bzw. als die Referenzwerte. Interessant sind daher die noch tolerierbaren Rückfallquoten, die die Signifikanzschanke nicht überschreiten: Diese Signifikanzschanke hängt bekanntlich vom Umfang der Evaluierungsstichprobe ab. Der Referenzwert

von 18.8 % Rückfällen bei Alkoholtätern wird bei einer Losgröße von $n = 100$ erst ab 27.9 % überschritten (einseitige Fragestellung und α -Risiko = 1 %); bei $n = 500$ dürfen es immer noch 22.8 % Rückfälle sein. Der Referenzwert von 32.6 % bei Punktetätern wird bei $n = 100$ erst mit einer Rückfallquote von 43.5 % überschritten, bei $n = 500$ wäre eine Rückfallquote von 37.4 % noch mit den Forderungen des Leitfadens vereinbar.

- ¹⁰⁾ Die Darstellung des Verlaufs der Rückfallquote in der Originalpublikation von Biehl und Birnbaum ist irreführend: Die Beobachtungszeitpunkte auf der Abszisse sind äquidistant eingezeichnet, obwohl sie unterschiedlich weit auseinander liegen, wie die Abszissenbeschriftung belegt. *Abb. 1* gibt die Verhältnisse korrekt wider.
- ¹¹⁾ z. B. Utzelmann [40, S. 453] argumentiert: Bei Buikhuisen seien nach 2 Jahren Bewährungszeitraum bereits 1/3 der Fahrer rückfällig geworden, die nach 10 Jahren rückfällig geworden waren. In der Utzelmann-Studie zum Modell 77 waren nach 2 Jahren 5 % rückfällig. Folglich müssten nach 10 Jahren 15 % rückfällig werden. Diese Argumentation ignoriert offenkundig den Anstiegsparameter b . und sie geht von der unzutreffenden Linearitätsannahme aus.

Literatur

- [1] Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W.-R., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E. (2007) PASS; Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa, ZVS 1 (207, 6–8.
- [2] Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., Willmes-Lenz, G. (2002) EU-Projekt „Andrea“. Analysis of Driver Rehabilitation Programmes. Published by Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien/Austria
- [3] Biehl, B., Birnbaum, D. (2004) Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. ZVS, 1/2004, 28–32
- [4] Born, R. (2004) Ergebnisse der BNV-Evaluation. Schriftenreihe des BNV. ISSN 1614-8258
- [5] Buikhuisen, W. (1971) Criminological and psychological aspects of drunken drivers. In: Den manskliga faktorn i vägtrafiken. Statens offentliga utredningar, 81, S. 30–51
- [6] Bundesanstalt für Straßenwesen (2002) Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. ZVS, 3/2002, 134–135
- [7] Echterhoff, W. (1998) Legalbewährung von alkoholauffälligen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern fünf Jahre nach Abschluss der Verkehrstherapie IVT-Hö. ZVS, 3/1998, 113–118
- [8] Follmann, W., Heinrich, E., Corvo, D., Mühlensiep, M., Zimmermann, Ch., Klipp, S., Bornwasser, M., Glitsch, E., Dünkel, F. (2008) Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 196
- [9] v. Hebenstreit, B., Heinrich, H.C., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W., Wuhler, H. (1980) Zur Evaluation der Kurse für auffällige Kraftfahrer. ZVS, 26 (2), 71–72
- [10] Heinrich, H.Ch., Poschen, K.M. (1988) Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. ZVS, 34 (3), 129–131
- [11] Höcher, G. (1994) Alkoholauffällige Kraftfahrer nach Abschluss einer Langzeitrehabilitation Modell IVT-Hö. Blutalkohol, 31, 201–221
- [12] Iffland, R. (1998) Wie zuverlässig ist die Dunkelfeldbestimmung nach dem „Deutschen Roadside Survey“? Blutalkohol, 35, 258–274
- [13] Iwersen-Bergmann, S., Stein, S., Schmoldt, A. (2004) Drogen und Medikamente bei Straßenverkehrsteilnehmern in Hamburg 1992 – 2000. Blutalkohol, Blutalkohol, 41, 499–506
- [14] Jacobshagen, W. (1996a) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktstand. Forschungsberichte des VdTÜV e. V. ISBN: 3-8249-0355-5
- [15] Jacobshagen, W. (1996b) ALKOEVA und kein Ende? Eine 10-Jahres-Nachlese zu einer Evaluationsstudie. Blutalkohol, 33, 257–265
- [16] Jacobshagen, W. (1997) Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger (NAFA): Kurspraxis, Wirksamkeit und Akzeptanz. Forschungsberichte des VdTÜV e. V. ISBN: 3-8249-0424-1
- [17] Jacobshagen, W. (2001) Die Wirksamkeit des Modells BUSS – Beratung, Untersuchung und Schulung in der Sperrfrist – bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Blutalkohol, 38, 233–248
- [18] Jacobshagen, W., Nickel, W.R., Winkler, W. (1987) Evaluation von medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtungen. A: Retrospektive Analyse einer Datensammlung des TÜV Hannover e. V. Bericht zum Forschungsprojekt des VdTÜV Nr. 178
- [19] Jansen, J. (2003) Verkehrstherapeutische Interventionen: Methodische Aspekte und grundlegende Fragen am Beispiel einer Wirksamkeitskontrolle. Blutalkohol, 40, 5–14
- [20] Klipp, S., Bukasa, B. (2009) EU-Projekt DRUID: Erste Ergebnisse – Rehabilitation alkohol- und drogenauffälliger Fahrer. ZVS, 2/2009, 59 – 63.

- [21] Mattern, R., Schubert, W., Skopp, G., Weinmann, W. (2009) Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. Vortrag auf dem 5. Gemeinsamen Symposium des DGVP und DGVM am 23./24. 10. 2009 in Weimar. (siehe auch BA 2009, SUP II–13)
- [22] Meyer, H. (2003) Eine vereinfachte Methode zur Erhebung der Legalbewährung. Vortrag beim 38. BDP-Kongress in Regensburg. www.bdp-verkehr.de
- [23] Meyer, H. (2005) Ergebnisevaluation bei PRO-NON – die Erhebung der Legalbewährung beim Kraftfahrtbundesamt Flensburg. PRO-NON Jahresbericht 2005, S. 4–10
- [24] Meyer, H. (2008) Evaluation von Interventionsmaßnahmen in der Verkehrspsychologie – das Problem des optimalen Legalbewährungszeitraums. Publikation in Vorbereitung
- [25] Müller, H.E. (1999) Das Dunkelfeld der Alkoholfahrten und die Atemalkoholmessung in § 24a Abs. 1 StVG. Blutalkohol 36, 313–328
- [26] Nickel, W.R., Jacobshagen, W., Winkler, W. (1985) Die Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. ZVS, 2/1985, 67–74
- [27] Schade, F.-D. (2005) Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsrisikos. ZVS, 2005, Heft 1, 7–13
- [28] Scheucher, B., Eggerdinger, Ch., Aschersleben, G. (2002) 5 Jahre danach – Welche überdauernden Veränderungen werden durch eine Verkehrstherapie für alkoholauffällige Kraftfahrer erreicht? Blutalkohol, 39, 154–173
- [29] Scheucher, B., Eggerdinger, Ch., Aschersleben, G. (2003) Lässt sich die Wirksamkeit von verkehrstherapeutischen Interventionsmaßnahmen prüfen? Eine Erwiderung auf die vorherige Stellungnahme von J. Jansen. Blutalkohol, 40, 15–19
- [30] Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., Stephan, E. (2005) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung. Kommentar. Bonn: Kirschbaum Verlag
- [31] Schubert, W., Reschke, K., Glaser, D., Kranich, U. (2007) Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter – ein Beitrag zur Ethik in der (Verkehrs-)psychologie und (Verkehrs-)medizin. ZVS 53: 188–194
- [32] Schubert, W., Mattern, R. (2006) Kriterien der Bewertung zukünftiger Modelle zur Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern. Vortrag auf dem 1st International Traffic Expert Congress, Berlin, 3.–5. Mai 2006.
- [33] Schubert, W., Mattern, R. (2009) Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Beurteilungskriterien. Bonn: Kirschbaum Verlag
- [34] Schülken, Th., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2006) Zur Wirksamkeit der verkehrspsychologischen Rehabilitationsprogramme CONTROL und REAL für alkoholauffällige Fahrer. ZVS, 4/2006, 194–201
- [35] Sohn, J.-M., Meyer-Gramcko, F. (1998) Evaluation der Verkehrstherapie. ZVS, 1998/4, 170–173
- [36] Spoerer, E., Kratz, M. (1991) Vier Jahre Erfahrungen mit der Nachschulung von alkoholauffälligen Fahrfängern (Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe). Blutalkohol, 28, 333–342
- [37] Stefan, E. (1984) Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. ZVS, 1/1984, 28–34
- [38] Stefan, E. (1989) Trunkenheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmissbrauch. Blutalkohol, 25, 201–227
- [39] Stefan, E., Funke, W., Tank, R., Follmann, W., Opitz, D. (1988) Wirksamkeit der Nachschulungskurse bei erstmals alkoholauffälligen Kraftfahrern – Bestandsaufnahme nach drei Jahren. Bereich Unfallforschung, Forschungsbericht Nr. 170 der BASt
- [40] Utzelmann, H.D. (1983) Rückfallquote von Teilnehmern an Kursen nach dem Modell „Mainz 77“. Blutalkohol, 20 (5), 449–455
- [41] Vollrath, A., Kazenwadel, J. (1997) Das Dunkelfeld der Trunkenheitsfahrten. Blutalkohol, 34, 344–359
- [42] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.R. (1988) Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. ISBN: 3-86314-733-8
- [43] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.R. (1990a) Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Untersuchungen nach 60 Monaten Bewährungszeit. Blutalkohol, 27, 154–174
- [44] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.R. (1990b) Rückfälligkeit von Teilnehmern an Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer nach fünf Jahren. Bericht zum Forschungsprojekt 7714/10 der BASt. Bergisch Gladbach, Januar 1991

Anschrift des Verfassers

Dipl. Psych. Dr. Harald Meyer
Erlenweg 1
96120 Bischberg
Email: harald.meyer@uni-bamberg.de

Dokumentation I

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

„Veranstalter und Logo in neuem Gewande! Keine umwälzenden Neuerungen, aber eine konsequentere Ausrichtung auf die Ziele des Kongresses. Unter unserem neuen Namen „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.“ veranstalten wir vom 27. bis 29. Januar 2010 den 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar.“ Diese Worte fand der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages KAY NEHM zur Begrüßung und bedankte sich dann bei dem Tagungspräsidenten vergangener Jahre, PROF. DR. FRIEDRICH DENCKER, für die Zusammenarbeit. Trotz der vereinsinternen Neuausrichtung soll es bei den bewährten Prinzipien und Regularien bleiben: Ein Meinungsaustausch aller am Verkehrsrecht interessierten Kreise „ohne einseitige Interessenvertretung“. In dem letzten Punkt sollte die Hoffnung allerdings getrübt werden, wie der weitere Bericht zeigen wird.

In der *Begrüßungsansprache* ging NEHM wie gewohnt auf verschiedene Probleme des Verkehrsrechts ein. Ausführlich äußerte er sich zu dem aus § 81a Abs. 2 StPO resultierenden Richtervorbehalt im Rahmen einer Blutprobenentnahme. Ohne Not, so NEHM, lasse sich auf dieser neuen Spielwiese über Anordnungs Kompetenzen und Beweisverwertungsverbote streiten. „Ohne Not deshalb, weil der einfachrechtliche Richtervorbehalt weder vom Grundgesetz diktiert, noch von verfassungswegen geboten ist. § 81a Abs. 2 StPO überlässt die Anordnung dem Polizeibeamten, wenn durch die Einschaltung des Richters eine Gefährdung des Untersuchungszwecks droht.“ Dies wiederum beurteile sich nach dem Zweck der Untersuchung, der exakten Feststellung der Fahruntüchtigkeit, und nach den Umständen des Einzelfalls. Hierbei verwies er im Hinblick auf die besondere Eilbedürftigkeit der Blutentnahme auf die bekannten Grenzbereiche von 1,1 ‰ und 1,6 ‰. Dann ging er auf die durch die Obergerichte herausgearbeiteten Vorgaben ein: Der Polizeibeamte vor Ort müsse sich die Frage stellen, „ob dem Procedere der richterlichen Entscheidung mit vorheriger Fertigung eines Vermerks, der Einschaltung des Staatsanwalts und den notwendigen Übermittlungswegen Vorrang vor der Genauigkeit der Feststellungen“ einzuräumen ist. Sieht der Beamte hierbei eine Gefährdung des Untersuchungszwecks, bestehe regelmäßig kein Grund zur Beanstandung. Allein aus dem Versäumnis, die Voraussetzungen der Anordnungsbefugnis nicht aktenkundig gemacht zu haben, lasse sich ein Beweisverwertungsverbot aber schwerlich ableiten. Von einem gravierenden Verstoß, der zu einem Beweisverwertungsverbot führen würde, könne auch deshalb nicht die Rede sein, weil nicht ersichtlich sei, aus welchem Grund ein Richter einem gestellten Antrag nicht hätte entsprechen sollen. Nach diesen Ausführungen kommt NEHM zu dem Ergebnis: „Demnach haben wir es ... hier mit einer rechtsstaatlichen Arabeske zu tun, deren Nutzlosigkeit wenn schon nicht deutschen Obergerichten, so doch zumindest dem Gesetzgeber Anlass zur alsbaldigen Korrektur geben sollte.“

Dann wandte sich NEHM dem „bunten Blech“ auf deutschen Straßen zu. Er sieht in den rund 20 Millionen Schildern aus dem Katalog von über 600 Verkehrszeichen eine drohende Überforderung des Kraftfahrers und begrüßt deshalb ausdrücklich die am 1. September 2009 in Kraft getretene 46. Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die sich „die Lichtung des Schilderwaldes zum Ziel gesetzt hat“.

Zum Abschluss der *Begrüßungsansprache* überreichte er dem früheren Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, PROF. DR. PETER MACKE, die diesem von dem Veranstalter verliehene Goslar Medaille.

Der *Arbeitskreis I* „Halterhaftung in Europa“ wurde geleitet von DR. HELMUT SEITZ, Leitender Ministerialrat im Bayerischen Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, München, und beschäftigte sich insbesondere mit verfassungsrechtlichen Fragen in Bezug auf die Einführung der Halterhaftung in Deutschland. Spätestens seit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verkehrssicherheitsvorschriften, der sog. Enforcement-Directive, stehe dieses Thema auch im Fokus deutscher Rechtspolitik, so der Referent PROF. DR. MICHAEL BRENNER, Universität Jena. In den Empfehlungen erteilte der Arbeitskreis diesem Vorhaben aber eine klare Absage: „2. Im Hinblick auf die Halterhaftung für Verstöße im fließenden Verkehr stellt der Arbeitskreis fest, dass deren Einführung verfassungsrechtliche Grenzen aufgezeigt sind. So verbietet der unabänderliche verfassungsrechtliche Grundsatz ‚Keine Strafe ohne Schuld‘ die strafrechtliche oder auch nur strafrechtsähnliche Ahndung einer Tat ohne Schuld des Täters. Dies gilt auch für Bußgeldverfahren wegen Verstößen im Straßenverkehr. Diese Grenzen gelten nach der Lissabon-Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts auch im Hinblick auf Rechtsakte der Europäischen Union.“ In der dritten Empfehlung formulierte der Arbeitskreis, dass eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit aber grundsätzlich möglich sei, um sich dann in Empfehlung Nummer fünf direkt an die Bundesregierung zu wenden: „Die Bundesregierung wird aufgefordert, europäischen Initiativen, die den oben aufgeführten Grundsätzen widersprechen, entgegenzutreten...“.

Unter der Leitung von HERMANN MEYER, Geschäftsführer ERTICO, Brüssel wurden im *Arbeitskreis II* das „Neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020“ Maßnahmen diskutiert, die aus deutscher Sicht einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Europäischen Union leisten können. Die konkreten Maßnahmen orientieren sich dabei an den Hauptunfallursachen Geschwindigkeit und Alkohol und konzentrieren sich auf die Handlungsfelder Mensch-Fahrzeug-Infrastruktur. Das fand auch Niederschlag in den Empfehlungen des Arbeitskreises (siehe hierzu den Informationsbeitrag „Bundesministerium plant neues Verkehrssicherheitsprogramm“ in diesem Heft).

Die *Arbeitskreise III und IV* unter Leitung von PROF. DR. ANSGAR STAUDINGER, Universität Bielefeld, bzw. ANGELA DIEDRICHSEN, Richterin am Bundesgerichtshof, Karlsruhe, beschäftigten sich mit den Themen „Fahrgastrechte im Land- und Luftverkehr“ bzw. „Hausführungsschaden“.

PROF. DR. GEPPERT, Freie Universität Berlin, leitete den *Arbeitskreis V* „Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot“. Europarechtliche Bezüge im Blick wurden hier verkehrspsychologische Aspekte und das Spannungsverhältnis zwischen Verkehrssicherheit und Erhaltung des Arbeitsplatzes thematisiert. DR. DR. JAN BACKMANN, Richter am Landgericht Kiel, stellte in seinem Referat ausdrücklich fest, dass sich durch

die 2. EG-Führerscheinrichtlinie an der vor ihrem Inkrafttreten geltenden Rechtslage in Deutschland für die vorläufige und endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis sowie die Fahrverbote gem. § 44 StGB und § 25 StVG nichts geändert hat. Diese Feststellung schlug sich dann so auch in der ersten Empfehlung des Arbeitskreises nieder. Ferner heißt es in dieser Empfehlung: „Der Strafrichter hat weiterhin die ihm aus Gründen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbotes eingeräumten Möglichkeiten, für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen nach § 69a Abs. 2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist zu gewähren, soweit dies mit Belangen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist.“ Hier aber ergibt sich das Problem, dass nach der Umsetzung der 2. EG-Führerscheinrichtlinie die richterliche Entscheidung über die Ausnahme von der Sperrfrist nicht mehr ausgeführt werden kann, da in § 9 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Verwaltungsbehörde eine entsprechend beschränkte Fahrerlaubnis nicht mehr erteilen darf. Aus diesem Grunde wird vom Arbeitskreis dann weiter empfohlen: „2. ... Um den strafrichterlichen Gestaltungsraum zu erhalten, empfiehlt der Arbeitskreis mit knapper Mehrheit, dem Strafrichter durch eine Änderung des § 69 StGB zu ermöglichen, bei endgültiger Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil oder Strafbefehl bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen auszunehmen.“ Weiterhin appellieren die Teilnehmer an Bußgeldstellen und Strafrichter, zur Vermeidung von Existenzgefährdungen, insbesondere bei Regelfahrverboten, die Ausnahmemöglichkeiten stärker zu beachten. Die Empfehlung „4. Der Arbeitskreis empfiehlt dringend, die anerkannten Möglichkeiten, die die Verkehrspsychologie zur Einstellung, Verhaltensänderung und Eignungsbegutachtung anbietet, intensiver zu nutzen.“ führt uns zu dem von DIPL.-PSYCH. DR. HORST SCHULZ, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, geleiteten *Arbeitskreis VI* „Idioten-Test‘ auf dem Prüfstand“. Einleitend wurde übereinstimmend festgestellt, dass die reißerische Bezeichnung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) als „Idiotentest“ verfehlt und wohl nur der Tatsache größerer Öffentlichkeitswirksamkeit geschuldet sei. Größter Streitpunkt, auch in der sich an die Referate (in diesem Heft) anschließenden Diskussion, war das Problem der fehlenden Transparenz der Begutachtung, insbesondere der stattfindenden Exploration. HARALD GEIGER, Präsident des Verwaltungsgerichts München, führte dazu aus, dass sich eine mögliche Reform auf Ablauf und Dokumentation der Exploration beziehen sollte. Ton- und Videoaufzeichnungen wären hilfreich und würden die Akzeptanz der MPU bei den Betroffenen und in der Bevölkerung allgemein erhöhen. Rechtsanwalt FRANK ROLAND HILLMANN unterstrich die Forderung seines Vorredners und verwies darauf, dass die Dokumentation auch dem Schutz der Prüfer vor unberechtigten Vorwürfen der Probanden diene. Weiterhin sollte, so HILLMANN, in allen Fällen, in denen eine MPU zu erfolgen hat, eine kombinierte Maßnahme in Form einer Langzeitschulung (verkehrspsychologische Schulung) mit Abschlussbegutachtung (MPU) eingeführt werden. „Dazu sollte während der Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis eine MPU-vorbereitende verkehrspsychologische Schulung zu absolvieren sein.“ Diese eigne sich auch als Bewährungsaufgabe oder als Auflage bei einer Verfahrenseinstellung nach § 153a StPO (vgl. dazu HILLMANN, BA 2003, 114 ff.). Einen Weg in die Empfehlungen des Arbeitskreises fanden all diese Forderungen nicht.

PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT, Berlin, stellte die fachlichen Grundlagen (Akkreditierungsanforderungen, Begutachtungs-Leitlinien, Beurteilungskriterien etc.) und die Ausgangshypothesen in der Begutachtung dar und erörterte Alternativen und Reformvorschläge zur MPU (der ausführliche Beitrag erscheint im nächsten Heft).

Es schloss sich eine lebhafte Diskussion an, die die eingangs dargestellte Hoffnung des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages NEHM auf einen Meinungs austausch ohne einseitige Interessenvertretung leider nicht erfüllte. Es wurde schnell klar, dass sich zwei Lager gegenüberstehen – die überwiegende Mehrheit der anwesenden Psychologen konnte wohl nicht verstehen, dass es aus juristischer Sicht ein Bedürfnis gibt, die Untersuchung, insbesondere die Exploration, transparenter zu gestalten. Es musste in diesem Rahmen zwangsläufig der Eindruck entstehen, die anwesenden Psychologen wehren sich mit aller Macht gegen die Überprüfung ihrer Gutachten. Das allerdings war von den Juristen gar nicht gefordert worden. Es ging hier lediglich darum, die Nachprüfung der Exploration zu ermöglichen, wenn das erforderlich werden sollte.

Die einhellige Forderung der anwesenden Juristen, die Exploration per Tonband oder Video zu dokumentieren, um diese wenn nötig konkret überprüfen zu können, sollte der Proband später behaupten, das Gutachten gehe von falschen Grundlagen aus (das habe er nicht so gesagt, und anderes sei so nicht gemeint gewesen), wurde von der Mehrheit der anwesenden praktizierenden Psychologen zurückgewiesen. Es erfolge bereits eine Überprüfung der Mitschriften durch den Probanden direkt nach der Befragung und der Proband unterzeichne dann für die Richtigkeit. Eine Dokumentation sei also nicht erforderlich. Natürlich muss an dieser Stelle die Frage erlaubt sein, aus welchem Grund sich viele Gutachter mit Händen und Füßen gegen die Dokumentation wehren. Selbst das vorgebrachte Argument der befürchteten Doppelbegutachtung greift zu kurz, wenn die Gutachten qualitativ tatsächlich so hochwertig sind, wie von den Psychologen dargestellt. Bei den heutigen Möglichkeiten der Datenspeicherung kann nur Unverständnis übrig bleiben über das Verschenken einer ganz einfachen Möglichkeit, hier für Klarheit und Transparenz zu sorgen. HILLMANN brachte es auf den Punkt als er, an die Psychologen im Arbeitskreis gerichtet, meinte: „Wir sprechen verschiedene Sprachen.“

So blieb von den durchaus positiven Ansätzen der Diskussion in den Empfehlungen lediglich übrig:

- „1. Das System der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Kraftfahrereignung ist ein wichtiges und bewährtes Instrument zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung der Mobilität des Einzelnen.
2. Im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung kommt der Exploration zentrale Bedeutung zu. Diese diagnostische Methode ist unter Berücksichtigung des aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstandes weiterhin kontinuierlich zu verbessern.
3. Die Zulassung von Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung sollte geregelt werden. Die Prüfung der Güte der Testverfahren soll durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium anhand eines angemessenen Testbeurteilungssystems erfolgen.
4. Die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Überprüfung der Fahreignung sollte regelmäßig wissenschaftlich überprüft und die Ergebnisse sollten veröffentlicht werden.
5. Rehabilitationsmaßnahmen zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen sollten möglichst frühzeitig eingeleitet und deren Erfolg durch eine Fahreignungsbegutachtung überprüft werden.
6. Die Anbieter der unter Punkt 5 genannten Maßnahmen sollten ebenfalls einem Qualitätssicherungssystem unterliegen und in keinem wirtschaftlichen und personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen.

7. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung sind im Straßenverkehrsgesetz und in der Fahrerlaubnis-Verordnung teilweise unklar formuliert. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, die entsprechenden Vorschriften zu reformieren.“

Und nun mag man sich bei der Lektüre der Empfehlungen wundern, wo die „Transparenz der Exploration“ geblieben ist? Noch im Jahre 2003 hatte sie es in die Empfehlungen des *Arbeitskreises III* „Zweifel an der Fahreignung“ geschafft: „2. Akzeptanz und Transparenz der Fahreignungsbegutachtung können durch das Angebot von Tonbandmitschnitten weiter verbessert werden.“

Auf Nachfrage in der Pressekonferenz äußerte sich der Leiter des Arbeitskreises, PROF. DR. EISENMENGER, München, missgestimmt: Er sei tief enttäuscht über das Abstimmungsergebnis, das von Vertretern psychologischer Berufsgruppen „unterlaufen“ worden sei. Die Forderung der praktizierenden Juristen, die Exploration auf Tonband zu dokumentieren, sei von den Psychologen „torpediert“ worden, die Juristen seien „niedergestimmt“ worden. „Alle Ansätze zu einer Verbesserung werden unterlaufen. Das ist mangelnde Selbstkritik von Leuten, die andere beurteilen wollen.“ Es gelte, dem Lobbyismus in den Arbeitskreisen und bei den Abstimmungen entgegenzuwirken (ausführlich zu dieser Problematik bereits: HALECKER/NATHOW, BA 2006, 93, 96; SCHEFFLER, BA 2005, 116, 119).

Im *Arbeitskreis VII* beschäftigten sich die Teilnehmer unter der Leitung von PROF. DR. HEINZ SCHÖCH, Ludwig-Maximilians-Universität München, mit dem „Unfallrisiko ‚junge Fahrer‘“. Der Arbeitskreis hatte sich zum Ziel gesetzt, eine Ursachenanalyse zu betreiben, eine Bilanz bisheriger Maßnahmen zu ziehen und neue Lösungsansätze aufzuzeigen. Hervorzuheben sind an dieser Stelle die Ausführungen von PROF. DR. DIETMAR STURZBECHER, Universität Potsdam, der verschiedene Maßnahmen des letzten Jahrzehnts gegenüberstellte: Danach wurden im Jahr 1999 die Probezeitregelungen für Fahranfänger verschärft. Ein Rückgang der durch junge Fahrer verursachten Verkehrsunfälle sei allerdings nicht erkennbar. Auch durch das im Jahr 2004 eingeführte Modellprojekt „Fortbildungsseminar für Fahranfänger“ seien weder nennenswerte Einstellungsänderungen junger Fahrer noch eine Sicherheitswirksamkeit der Maßnahme zu belegen. Allerdings habe sich das 2007 eingeführte absolute Alkoholverbot für Fahranfänger während der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres bewährt. Auch das Modellprojekt „Begleitetes Fahren ab 17“ wirke sich positiv aus. Es sei eine deutliche Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos sowie eine hohe Akzeptanz bei der angesprochenen Zielgruppe erkennbar. Diese Ausführungen schlugen sich dann auch in den Empfehlungen des Arbeitskreises nieder. Darauf aufbauend werden dann neue Ansätze zur Verringerung des Unfallrisikos „junge Fahrer“ (weitere Verbesserung der erzieherischen Präventionsarbeit, verstärkte Nutzung „technischerer Intelligenzen“) empfohlen. Weiterhin drängte der Arbeitskreis auf eine Verbesserung der technischen Ausstattung der Kraftfahrzeuge junger Fahrer. Immerhin seien über die Hälfte dieser Fahrer mit Fahrzeugen unterwegs, die älter sind als acht Jahre und bei denen 80 % gravierende Sicherheitsmängel aufwiesen. Aus diesem Grunde sei es geboten, die hohe Quote mangelbehafteter älterer Kraftfahrzeuge bei jungen Fahrern drastisch zu reduzieren (Empfehlung 3c)).

Der „*Schifffahrtsarbeitskreis*“ VIII thematisierte in diesem Jahr „Neue Haftungs- und Entschädigungsregelungen in der Schifffahrt“. Auch in diesem, von PROF. DR. DR. H. C. PETER EHLERS, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg, geleiteten

Arbeitskreis war die europarechtliche Schwerpunktsetzung deutlich und schlug sich auch in den umfangreichen Empfehlungen nieder.

Statt des traditionellen Schlussvortrages fand sich erstmalig im Programm des Verkehrsgerichtstages der sog. „Nachschlag“ – ein Streitgespräch über ein aktuelles Thema, das erst kurzfristig bekannt gegeben wurde. Über „Nun auch bei uns – Maut für PKW?“ diskutierten unter der Moderation von KARL-DIETER MÖLLER, ARD-Fernsehredaktion Recht und Justiz, Karlsruhe, NICOLE RAZAVI (CDU), MdL, Stuttgart, und ULRICH KLAUS BECKER, ADAC-Vizepräsident für Verkehr, München. Dieses „Experiment“, so der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages KAY NEHM auf der abschließenden Pressekonferenz, sei gut verlaufen. Ob es sich etablieren wird, oder ob man zum bewährten Schlussvortrag zurückkehrt, wird der 49. Verkehrsgerichtstag vom 26. bis 28. Januar 2011 in Goslar zeigen.

Rechtsanwalt Dan Benjamin, Schwedt/Oder

Arbeitskreis VI:
„Idiotentest“ auf dem Prüfstand

HARALD GEIGER

Die medizinisch-psychologische Untersuchung: Untersuchungsanlässe, inhaltliche Anforderungen, Reformansätze*)

I. Wesentliche Untersuchungsanlässe

Das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrerlaubnisverordnung sehen an vielen Stellen¹⁾ Rechtsgrundlagen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung²⁾ vor. Nicht alle erweisen sich von ihren Voraussetzungen her als rechtlich unproblematisch. Die wichtigsten sollen im Folgenden beschreiben werden.

1. Alkohol

Der häufigste Anlass für die Anordnung einer MPU ist Alkoholmissbrauch. Ausgangspunkt für die Frage, ob bei Alkoholmissbrauch ein Fahreignungsgutachten verlangt werden kann, ist § 13 Nr. 2 lit. a) FeV. Nach dieser Bestimmung ist eine MPU anzufordern, wenn sich aus einem nach § 13 Nr. 1 FeV angeordneten ärztlichen Gutachten zwar keine Abhängigkeit von Alkohol ergibt, aber Anzeichen für einen Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme hierfür begründen. Im Regelfall genügt dabei eine psychologische Untersuchung, weil eine zweifache ärztliche Untersuchung nur in seltenen Fällen objektiv nötig ist³⁾. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung enthält keine abschließende Definition des Begriffs Alkoholmissbrauch. Der Hinweis auf die fehlende Fähigkeit, Trinken und Fahren trennen zu können, ist nicht dahin zu verstehen, es müsse bereits zu einer Trunkenheitsfahrt gekommen sein. Nach zutreffender Ansicht genügt auch ein „privater Alkoholmissbrauch“, wenn dieser in einem inneren Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht⁴⁾. Das ist etwa anzunehmen, wenn ein Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und Nüchternheitsgebot vorliegt⁵⁾.

Eine MPU ist nach § 13 Nr. 2 lit. b) FeV dann nötig, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Das setzt mindestens zwei verwertbare, aktenkundige Verstöße voraus. Eine Zuwiderhandlung gegen § 24 c StGB bleibt nach § 13 S. 2 FeV außer Betracht. Dabei sind die Tilgungsvorschriften des § 29 Abs. 2 StVG zu beachten. Ist eine Zuwiderhandlung getilgt oder tilgungsreif, ist der Betreffende zu behandeln, als ob die Tat nie geschehen wäre. Das ist in § 29 Abs. 8 S. 1 StVG zwar nur für gerichtliche Entscheidungen ausdrücklich ausgesprochen, gilt aber als allgemeiner Grundsatz auch für andere der Tilgung unterliegende Vorgänge.

Nach § 13 Nr. 2 lit. c) FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ und mehr (oder einer entsprechenden Atemalkoholkonzentration) geführt wurde. Es muss sich nicht um ein Kraftfahrzeug gehandelt haben; es genügt auch eine Verkehrsteilnahme mit einem anderen Fahrzeug⁶⁾. Der Grund hierfür

*) Langfassung des Vortrags des Verfassers im Rahmen des Arbeitskreises VI des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2010 in Goslar.

liegt in der Erkenntnis, dass der so genannte Geselligkeitstrinker alkoholische Getränke allenfalls bis zu einem Blutalkoholwert von 1,0 oder 1,3 Promille verträgt oder zu sich nehmen kann, und dass Personen, die Blutalkoholwerte von über 1,6 Promille erreichen, regelmäßig an einer dauerhaft ausgeprägten Alkoholproblematik leiden⁷⁾).

Ein medizinisch-psychologisches Gutachten ist nach § 13 Nr. 2 lit. d) FeV auch dann zu fordern, wenn die Fahrerlaubnis bereits einmal aus einem der vorstehend genannten Gründe entzogen worden ist. Das Gleiche gilt schließlich, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch nicht mehr besteht oder eine Abhängigkeit überwunden wurde (§ 13 Nr. 2 lit. e) FeV).

Die Reichweite von § 13 Nr. 2 lit. a) FeV und sein Verhältnis zu anderen Rechtsgrundlagen zur Beibringung einer MPU sind umstritten. Die Auslegung der Vorschrift hat sich am Gesamtzusammenhang der Vorschrift des § 13 Nr. 2 FeV zu orientieren. Weder die Systematik noch der Sinn und Zweck dieser Bestimmung lässt den Schluss zu, dass § 13 Nr. 2 lit. a) FeV die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens grundsätzlich in allen Fallkonstellationen erlauben würde, die von den Buchstaben b) bis e) nicht erfasst werden. Vielmehr ist § 13 Nr. 2 FeV so zu verstehen, dass er in seinen Buchstaben a) bis e) grundsätzlich voneinander unabhängige Fälle normiert, in denen wegen ähnlich gewichtiger Hinweise auf eine alkoholbedingte Straßenverkehrgefährdung die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens als erforderlich anzusehen ist⁸⁾. Der Gesetzgeber hat mit den Regelungen in § 13 Nr. 2 FeV gezeigt, dass der Alkoholgenuss auch in schädlich großen Mengen solange er nicht in wenigstens mittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht, die Fahreignung nicht ausschließt⁹⁾. Aus den Regelungen der § 13 Nr. 2 lit. b) und c) FeV folgt, dass nach dem Willen des Ordnungsgebers ein einmaliges Fahren unter Alkoholeinfluss erst dann die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigt, wenn dabei eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr nachgewiesen wurde. Es ist daher nicht zulässig schon bei einmaligen Alkoholfahrten mit niedrigeren Blutalkoholkonzentrationen eine MPU zu verlangen¹⁰⁾.

Zu klären ist das Verhältnis von § 13 FeV zu § 11 Abs. 3 S. 1 FeV. Richtigerweise wird man hier die letztgenannten Vorschriften zur Anordnung einer MPU als subsidär anzusehen haben¹¹⁾. Dafür spricht schon § 11 Abs. 3 S. 2 FeV. Das bedeutet etwa, dass eine Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB mit weniger als 1,6 ‰ nicht als eine erhebliche Straftat im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr im Sinne von § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV angesehen werden kann, um auf dieser Grundlage eine MPU zu fordern.

Die vorstehend skizzierten Unklarheiten wirken sich auf alle Betroffenen nachteilig aus. Eine baldige Reform durch den Gesetzgeber ist geboten.

2. Drogen

Die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann nach § 14 Abs. 1 S. 4 FeV gefordert werden, wenn eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen die Zweifel an der Eignung begründen. Wann das der Fall ist, lässt sich unter Rückgriff auf die Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung beantworten. Das ist insbesondere anzunehmen, wenn keine strikte Trennung von Cannabiskonsum und Fahren möglich ist. Legen Tatsachen den Schluss auf regelmäßige Einnahme von Cannabis nahe, ist nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 FeV eine MPU anzuordnen. Regelmäßige Einnahme ist bei täg-

lichem oder nahezu täglichem Cannabiskonsum anzunehmen¹²). Gelegentliche Einnahme ist jede dahinter zurückbleibende, nach überwiegender Meinung in der Rechtsprechung¹³) nicht aber ein einmaliger Konsum.

Die bestehenden Zweifelsfragen müssten den Gesetzgeber auf den Plan rufen, denn es ist nicht zu erwarten, dass die Rechtsprechung all das klärt, was er zu regeln verabsäumt hat.

3. Mehrfachtäter

Das Mehrfachtäter-Punktsystem des § 4 StVG sieht eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung dann vor, wenn die Fahrerlaubnis wegen Erreichens von 18 Punkten oder mehr (§ 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG) entzogen wurde; hier wird vor einer Neuerteilung im Regelfall die Vorlage eines – positiven – Fahreignungsgutachten vorangehen müssen (§ 4 Abs. 10 S. 3 StVG). Das Punktsystem findet gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 StVG keine Anwendung, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer Maßnahmen aufgrund anderer Vorschriften, insbesondere der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG, ergibt; hier kann gemäß § 11 Abs. 3 Nr. 4 FeV eine MPU verlangt werden. Wann das möglich ist, ist weitgehend ungeklärt¹⁴). Bei Fahranfängern ist anstelle der sonst vorgesehenen Maßnahmen eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen, wenn der Betreffende während der Probezeit Verkehrszu widerhandlungen begangen hat, die nach den Umständen des Einzelfalls Anlass zu der Annahme geben, dass Fahruneignetheit vorliegt. Bei einer Fahrerlaubnisentziehung nach § 2a Abs. 3 S. 1 Nr. 3 StVG ist vor einer Wiedererteilung nach § 2a Abs. 5 S. 5 StVG regelmäßig eine Begutachtung in einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle anzuordnen. Auch hier besteht noch erheblicher Klärungsbedarf. Ein Tätigwerden des Gesetzgebers ist unumgänglich.

II. Anforderungen an eine MPU

Die verwaltungsgerichtliche Praxis zeigt, dass in nicht wenigen Fällen medizinisch-psychologische Gutachten Schwachpunkte aufweisen; nicht alle davon werden von der Rechtsprechung akzeptiert.

1. Fragestellung (§ 11 Abs. 6 S. 1 und 4 FeV)

Nach § 11 Abs. 6 S. 1 FeV legt die Behörde in ihrer Anordnung die Fragen fest, die im Rahmen der Begutachtung beantwortet werden sollen¹⁵). Durch den Hinweis, dass dabei die Besonderheiten des Einzelfalls zu würdigen sind, ist sichergestellt, dass keine pauschalen Fragen gestellt werden dürfen, also nicht „ins Blaue hinein“ ermittelt wird. Das verbietet es etwa, dass undifferenziert nach dem Vorliegen von Krankheiten oder Mängeln nach den Anlagen 4 und 5 zur FeV gefragt wird. Die Fragestellung muss dem Betreffenden mitgeteilt werden. Zwar schreibt das § 11 Abs. 6 S. 2 FeV nicht ausdrücklich vor; aus Sinn und Zweck der Vorschrift ist das aber geboten¹⁶). Denn der Adressat muss wissen, was genau von ihm verlangt wird; er trägt schließlich das Risiko, dass die Behörde bei einer Weigerung auf § 11 Abs. 8 FeV zurück greift¹⁷). Durch die Wendung, in der Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens müsse festgelegt werden, „welche Fragen“ im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind, wird klargestellt, dass es nicht genügt, lediglich auszusprechen, es sei die Kraftfahreignung einer bestimmten Person zu untersuchen. Die Gutachtensanordnung hat zu bestimmen, was genau in der konkreten Sachverhaltsgestaltung Gegenstand der Überprüfung der Fahreignung

sein soll. Die Spezifizierung des Beweisthemas darf nicht dem eingeschalteten Sachverständigen oder der Begutachtungsstelle überlassen werden, sondern obliegt der Fahrerlaubnisbehörde.

Nach § 11 Abs. 6 S. 4 FeV teilt die Fahrerlaubnisbehörde der untersuchenden Stelle mit, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zu klären sind. Die bei der Anforderung eines Fahreignungsgutachtens dem Betroffenen und die dem Gutachter gegenüber aufgestellten Vorgaben müssen identisch sein. Eine Diskrepanz zwischen der gemäß § 11 Abs. 6 S. 1 FeV festgelegten und der nach § 11 Abs. 6 S. 4 FeV dem Gutachter mitgeteilten Fragestellung rechtfertigt dann die Aufhebung eines auf § 11 Abs. 8 S. 1 FeV gestützten Entziehungsbescheids, wenn die Abweichung geeignet war, Rechte des Betroffenen zu beeinträchtigen; nur unter dieser Voraussetzung entfällt die Befugnis der Behörde, aus der Nichtvorlage des angeforderten Fahreignungsgutachtens gemäß § 11 Abs. 8 S. 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen zu schließen.

Der Gutachter ist an die ihm übermittelten Fragen gebunden. Er darf die ihm der Mitteilung der Fahrerlaubnisbehörde formulierten Fragen nicht verändern¹⁸⁾. Geschieht das, liegt hierin eine Missachtung der Nummer 1 lit. a) Satz 2 der Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung, was zur Unverwertbarkeit des Gutachtens führt.

Bei der Festlegung der Fragestellung ist vor allem bei medizinischen Sachverhalten darauf zu achten, dass für die Beantwortung der selbe Sachverständige „zuständig“ ist; denn es ist auch Aufgabe der Behörde, die Art des Gutachters¹⁹⁾ zu bestimmen (§ 11 Abs. 2 S. 3 FeV). Insbesondere bei Mehrfacherkrankungen kommen verschiedene Fachärzte (§ 11 Abs. 2 S. 3 Nr. 1 FeV) in Betracht. Besteht etwa eine – altersbedingte – Schwerhörigkeit (Nr. 2.1 der Anlage 4 zur FeV) und gibt es zusätzliche Hinweise auf Altersdemenz (Nr. 7.3 der Anlage 4 zur FeV), sind Gutachten verschiedener Fachärzte einzuholen. Nicht möglich ist es, bei Anforderung eines ärztlichen Gutachtens wegen Hinweisen auf Alkoholabhängigkeit (Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV) zusätzlich zu fragen, ob Alkoholmissbrauch (Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) betrieben wird. Denn für die letztgenannte Fragestellung ist nicht – isoliert – ein Arzt zuständig, sondern eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (§ 13 S. 1 Nr. 2 lit. a) FeV).

Nach § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 4 FeV kann bei einem erheblichen Verstoß oder wiederholten Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften eine MPU verlangt werden. Dabei stellt sich die Frage nach der Verwertbarkeit der Verurteilungen. Insofern darf die Gutachtensauforderung wegen des umfassenden Verwertungsverbotes nach § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG keine nicht verwertbaren Taten enthalten, da es nicht dem Gutachter überlassen bleiben kann, zu bestimmen, welche Taten der Beurteilung noch zu Grunde gelegt werden dürfen. Das ist ausschließlich Sache der Fahrerlaubnisbehörde.

Die im Zusammenhang mit § 11 Abs. 6 FeV entstandenen Probleme werden sich nicht abschließend von den Verwaltungsgerichten lösen lassen. Es wäre sinnvoll, die zu den wichtigsten Untersuchungsanlässen relevanten Fragestellungen festzulegen; denkbar wäre hier eine – weitere – Anlage zur FeV.

2. Inhaltliche Anforderungen an ein MPU – Gutachten

Die Anforderungen, denen die Gutachten genügen müssen, sind in § 11 Abs. 5 FeV und der Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung enthalten²⁰⁾. Nach Nr. 2 lit. a) der Anlage 15 müssen sie in allgemeinverständlicher Form abgefasst sein. Die Ergebnisse sind so zu be-

gründen, dass sie nachvollzogen und nachgeprüft werden können. Nachvollziehbarkeit bedeutet in erster Linie, dass der Sachverständige die Tatsachen anzugeben hat, auf denen seine Schlussfolgerungen beruhen; es müssen alle wesentlichen Befunde aufgeführt werden. Die Nachprüfbarkeit bezieht sich auf die Wissenschaftlichkeit der Begutachtung. Sie erfordert, dass die Untersuchungsverfahren, die zu den Befunden geführt haben, angegeben und, soweit die Schlussfolgerungen auf Forschungsergebnisse gestützt wurden, die entsprechenden Fundstellen zitiert werden. Diese Anforderungen gelten sowohl für den medizinischen als auch den psychologischen Teil der Untersuchung. Die Anforderungen an die Ärzte und Psychologen, die sie durchführen dürfen sind hoch; auf die Anlage 14 zur FeV kann hier verwiesen werden. Insbesondere ist festzustellen, dass die von der Bundesanstalt für Straßenwesen akkreditierten Untersuchungsstellen – und nur diese sind zur Durchführung einer MPU berechtigt – zu einem regelmäßigen bundesweiten Erfahrungsaustausch verpflichtet sind. Auf diese Weise ist weitgehend sicher gestellt, dass die Ergebnisse der MPU valide sind.

Der medizinische Teil hat die Ergebnisse der körperlichen Untersuchung des Probanden zu enthalten. Das bedeutet etwa bei der Feststellung einer Abhängigkeit von Alkohol, Drogen oder Medikamenten, dass die Gesichtspunkte, die dieser Diagnose zugrunde liegen, im Einzelnen dargelegt werden. Bei Drogenauffälligen muss das Ergebnis eines Screenings mitgeteilt werden; dabei ist auch anzugeben, unter welchen Umständen die Probe genommen wurde. Denn nur bei einer unter Aufsicht genommenen Probe, deren Zeitpunkt für den Betroffenen nicht vorhersehbar war, ist das Ergebnis verwertbar. Bei Begutachtung wegen Alkoholdelikten sind die Laborwerte anzugeben. Bei Auffälligkeiten in diesen Bereichen müssen diese beschrieben und etwaige Erklärungen für die Abweichung von Normwerten diskutiert werden.

Werden Leistungstests durchgeführt, ist deren Ablauf zu schildern und die Ergebnisse, sofern sich diese nicht von selbst erschließen, sind zu erläutern²¹). Das kann unmittelbar in Anschluss an die Wiedergabe des Testverlaufs geschehen oder in einem Anhang zum Gutachten.

Der wesentliche Inhalt des psychologischen Untersuchungsgesprächs muss mitgeteilt werden. Dabei ist nicht erforderlich, dass dieses in wörtlicher Rede dargestellt wird. Es genügt auch eine Zusammenfassung in indirekter Rede²²). Es empfiehlt sich aber, die Äußerungen des Betroffenen, auf die letztlich die abschließende Bewertung gestützt wird, wörtlich zu zitieren; das erhöht die Transparenz des Gutachtens. Wird das Ergebnis mit Zweifeln an der Glaubwürdigkeit des Probanden begründet, müssen die Beobachtungen nonverbaler Art im Gutachten wiedergegeben werden. Dass diese Anforderungen der geltenden Rechtslage entsprechen, ist anerkannt; gleichwohl sind die derzeitigen Verhältnisse Anlass für eine nicht zu überhörende Kritik, so dass insoweit Reformbedarf besteht.

3. Verstoß gegen Trennungsgrundsatz (Trennung Schulung/Begutachtung)

Mit Wirkung vom 1. Juli 2009²³) wurde die Anlage 15 zur FeV geändert. Danach darf ein – medizinischer oder psychologischer – Gutachter keine Fahreignungsuntersuchung durchführen, wenn er mit Unternehmen oder sonstigen Institutionen vertraglich verbunden ist, die Personen hinsichtlich der typischen Fragestellungen bei einer MPU beraten, betreuen, behandeln oder auf die Begutachtung vorbereiten, oder die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung anbieten. Der Gesetzgeber hat es dabei versäumt klarzustellen, welche Folgen ein Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz hat. Es gibt bisher keine

Judikate, ob und wie sich ein Verstoß rechtlich auswirkt, insbesondere ob ein medizinisch-psychologisches Gutachten fehlerhaft und damit nicht verwertbar ist. Man wird das wohl bejahen müssen. Sinn der Regelung ist, die Neutralität und Objektivität des Gutachters sicher zu stellen; es soll verhindert werden, dass ein Klient, der bei der entsprechenden Institution einen Kurs besucht hat, anders behandelt wird als einer, der das unterlassen hat. Es spricht also bei einem Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz einiges dafür anzunehmen, dass das Gutachten nicht unbeeinflusst erstellt wurde und deshalb eine Vermutung für seine Unrichtigkeit spricht. Es besteht auch keine Möglichkeit zu prüfen, ob das Gutachten anders ausgefallen wäre, wenn der Betreffende das Schulungsangebot wahrgenommen bzw. nicht wahrgenommen hätte. Ein unter Verstoß gegen Nr. 4 der Anlage 15 zur FeV zustande gekommenes Gutachten darf deshalb weder von der Fahrerlaubnisbehörde noch vom Verwaltungsgericht anerkannt werden. Eine gesetzliche Klarstellung wäre angezeigt.

III. Auswirkungen auf das Verwaltungsstreitverfahren

Bei Erstellung eines Fahreignungsgutachtens sind die Verwaltungsgerichte anders als die Fahrerlaubnisbehörden nicht auf eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung beschränkt. Hier gilt vielmehr gemäß § 98 VwGO, § 404 Abs. 2 ZPO der Grundsatz, in erster Linie amtlich bestellte und vereidigte Sachverständige mit einer Begutachtung zu beauftragen. Die Antwort auf die Frage, wie sich ein fehlendes oder ein fehlerhaftes Fahreignungsgutachten auf den Verwaltungsprozess auswirkt, hängt wesentlich mit dem maßgeblichen Zeitpunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer behördlichen Ordnungsverfügung zusammen. Es ist zwischen Entziehungs- und Neuerteilungsverfahren zu differenzieren.

1. Entziehungsverfahren

Maßgeblicher Zeitpunkt ist derjenige der letzten Behördenentscheidung²⁴). Bis zu diesem muss der Betreffende ein – zu Recht gefordertes – Fahreignungsgutachten vorgelegt haben. Das Anerbieten, im gerichtlichen Verfahren eine MPU zu machen, ist daher unbeachtlich; ein etwaiger Beweisantrag wäre wegen fehlender Entscheidungserheblichkeit abzulehnen. Das ist wegen der manchmal längeren Verfahrensdauer für den Betroffenen, der zwischenzeitlich die Fahreignung wieder gewonnen hat, ungut, weil er auf ein mit neuen Kosten verbundenes Wiedererteilungsverfahren verwiesen werden muss.

2. Wiedererteilungsverfahren

Maßgeblicher Zeitpunkt im Wiedererteilungsverfahren ist derjenige der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz²⁵). Liegt ein Fahreignungsgutachten aus dem Verwaltungsverfahren vor und ist dieses nachvollziehbar, wird grundsätzlich keine neue Untersuchung im gerichtlichen Verfahren durchgeführt²⁶). Eine Ausnahme gilt dann, wenn nachträglich Umstände eingetreten sind, die eine andere Beurteilung rechtfertigen können. Wurde im Wiedererteilungsverfahren trotz ordnungsgemäßer Aufforderung keine MPU durchgeführt, wird im gerichtlichen Verfahren regelmäßig keine entsprechende Beweisaufnahme durchgeführt. Denn die aufgrund der Nichtvorlage anzunehmende Nichteignung (§ 11 Abs. 8 FeV) wirkt grundsätzlich fort. Der Betreffende kann sich somit nicht „aussuchen“, ob er sich im Verwaltungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren einer MPU unterzieht.

3. Besonderheiten

Daneben gibt es noch weitere maßgebliche Zeitpunkte. Ein Beispiel ist das Mehrfachäther-Punktsystem. Der Streit, ob als maßgeblicher Zeitpunkt der Eintritt der Rechtskraft einer Verkehrszuwerhandlung anzusehen ist (Rechtskraftprinzip) oder die Lage am Tag der Zuwerhandlung (Tattagprinzip) wurde höchstrichterlich im letzteren Sinne entschieden²⁷); die obergerichtliche Rechtsprechung²⁸) und das Schrifttum²⁹) sahen das teilweise anders. Insbesondere in den Fällen des § 13 Nr. 2 lit. b) FeV stellt sich die Frage des maßgeblichen Zeitpunkts für die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung, und zwar dann, wenn nach Zugang des entsprechenden Verlangens für eine der Verkehrszuwerhandlungen unter Alkoholeinfluss Tilgungsreife eingetreten ist. Im Hinblick auf die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung als Vorbereitungsmaßnahme für eine Verwaltungsentscheidung ist nach Maßgabe des materiellen Rechts auf den Zeitpunkt der Gutachtensanforderung abzustellen³⁰).

Diese Beispiele belegen, dass ein in sich stimmiges System hinsichtlich des Zeitpunkts der Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer behördlichen Maßnahme fehlt; eine klare gesetzliche Regelung erscheint erforderlich. Dann wären auch die MPU-Gutachter in die Lage versetzt festzustellen, welche Vorgänge sie bei Erstellung es Gutachtens Berücksichtigen dürfen oder müssen.

IV. Reformansätze

Die Durchführung einer MPU nach den derzeit geltenden Standards erscheint wegen der nicht verstummenden Kritik als reformbedürftig. Das gilt insbesondere für die Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung³¹), die das Verfahren – rudimentär – regelt. Hinsichtlich des Ablaufs der Untersuchung schreibt Nr. 1 lit. d) der Anlage 15 vor, dass der Betroffene zu Beginn über deren Gegenstand und Zweck aufzuklären ist; das sollte näher spezifiziert werden. Über die Untersuchung sind nach Nr. 1 lit. e) Aufzeichnungen zu führen. Das Gesetz überlässt es dem Gutachter zu entscheiden, in welcher Form das zu geschehen hat. Vielfach werden handschriftliche Notizen gemacht oder der Ablauf der Exploration stichwortartig im PC gespeichert. Ob diese Art der Aufzeichnung für den Probanden störend ist, bedürfte näherer rechtstatsächlicher Untersuchungen, ist aber zu vermuten. Es erscheint durchaus vorstellbar, dass das „Klappern“ der Tastatur die Konzentration des Probanden ebenso beeinträchtigen kann, wie das Fehlen von Blickkontakt, wenn der Gutachter sich handschriftliche Notizen macht. Außerdem dürfte die Aufmerksamkeit des Sachverständigen abgelenkt sein, wenn er neben der Führung des Untersuchungsgesprächs auch noch dessen Verlauf im PC aufnimmt. Sinn der Regelung ist es, im Zweifelsfall nachweisen zu können, in welcher Weise sich der Betroffene geäußert oder wie er sich in bestimmten Situationen verhalten hat. Das beste Beweismittel – jedenfalls was eine mündliche Exploration angeht – ist eine Tonaufnahme³²). Dass eine solche gemacht wird, kann nach derzeitiger Rechtslage nicht verlangt werden. Es ist bekannt, dass einige Untersuchungsstellen das anbieten. Erforderlich ist die Zustimmung des Betroffenen. Wird das Untersuchungsgespräch aufgezeichnet, ist es nicht notwendig, dem Gutachter eine komplette Abschrift beizufügen; eine solche ist nur zu machen, wenn Zweifel über den Inhalt der Exploration bestehen und hierüber Beweis erhoben werden muss. Dazu ist die Aufnahme für einen angemessenen Zeitraum – datengesichert – aufzubewahren. Wird die Exploration nur stichwortartig vom Sachverständigen mitgeschrieben, ist es unumgänglich,

dem Betroffenen nach Abschluss des Untersuchungsgesprächs den Inhalt der Aufzeichnung zur Kenntnis zu bringen, ihm Gelegenheit für etwaige Einwendungen zu geben und das in geeigneter Form zu vermerken. Das kann – bei Fehlen einer Tonaufnahme – den leidigen und im Nachhinein kaum zu klärenden Streit darüber verhindern, was der Untersuchte gesagt hat und was nicht. In dem später zu erstellenden Gutachten darf dann aber auch nur das enthalten sein, was dem Klienten vorher mitgeteilt wurde.

Eine Tonbandaufnahme ist allerdings ebenfalls nur ein unvollkommenes Hilfsmittel. Das gilt insbesondere, wenn es um Fragen der Glaubwürdigkeit geht. Das wird erfahrungsgemäß bei Drogenauffälligen relevant. Im Hinblick auf die Strafdrohung bei Besitz der meisten Drogen ist im Hinblick hierauf oft mit falschen oder jedenfalls geschönten Antworten zu rechnen, in der Hoffnung, dass strafrechtliche Sanktionen ausbleiben. Mit absoluter Sicherheit kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Gutachten, in denen möglicherweise der Besitz erheblicher Mengen an Rauschmitteln eingestanden wird, auf dem Weg über die Fahrerlaubnisbehörde den Strafverfolgungsbehörden zur Kenntnis gelangen. Das im angemessenen Umfang zu berücksichtigen stellt den Verkehrspsychologen vor schwierige Probleme, deren Lösung allein mit sprachlichen Mitteln oft nicht gelingt; hier sind andere Methoden gefragt.

Es ist bekannt, dass nur ein Teil der Kommunikation über die rein verbale Schiene läuft und die gesamte andere Ebene bei einer Tonaufzeichnung fast ausgeblendet wird³³). Hörbar wäre allenfalls, ob der Betroffene „flüssig“ antwortet oder um Antworten ringt, ob er wie auswendig gelernt spricht oder ob er seine Worte mit Bedacht wählt; auch Pausen würden erkennbar. Nicht nachzuvollziehen wären aber wichtige Erkenntnisquellen wie Mimik, Körperhaltung, Schweißausbrüche, Blickkontakt mit dem Psychologen und ähnliche Gesichtspunkte. Denkbar wäre es, derartige Elemente über eine Videoaufzeichnung³⁴) festzuhalten. Eine solche könnte zwar auch nur einen Teilbereich festhalten; was sich außerhalb des Aufnahmewinkels abspielt, bliebe unsichtbar. So können bei einer Aufnahme des Gesichtsausdrucks die nervöse Bewegung der Beine wegfallen oder bei einer „Totale“ Feinheiten der Mimik nicht erkennbar werden. Zu bedenken ist auch, dass viele Menschen, die sich von einer Kamera „beobachtet“ fühlen, anders reagieren als sonst. Gleichwohl wäre eine Bildaufnahme vor allen in problematischen Fällen, bei denen sich in erster Linie Glaubwürdigkeitsfragen stellen, hilfreich, um die Nachvollziehbarkeit einer Begutachtung zu gewährleisten. Ob die Fertigung einer Videoaufnahme bei der gegenwärtigen Gesetzeslage ohne Zustimmung des Betroffenen möglich ist, erscheint durchaus zweifelhaft. Zwar ist der in Nr. 1 lit. e) der Anlage 15 zur Fahrerlaubnisverordnung verwendete Begriff „Aufzeichnung“ auslegungsfähig. Allerdings besteht zwischen handschriftlichen Notizen und Videoaufnahmen eine derartige Spannbreite, was den Eingriff in das Persönlichkeitsrecht des Probanden angeht, dass man ohne eine klarstellende Entscheidung des Gesetzgebers wohl kaum zu einer „zwangsweisen“ Bildaufzeichnung kommen kann. Eine nicht gewollte Videoaufzeichnung stellt einen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Bei einem solchen hat der parlamentarische Gesetzgeber über die Zulässigkeit eines derartigen Eingriffs zu bestimmen und Voraussetzungen sowie Umfang der Beschränkungen klar und für den Bürger erkennbar festzulegen³⁵).

Wenn Ton- oder Videoaufzeichnungen gemacht werden stellt sich die Frage nach der Honorierung für solche Leistungen, die – wohl – in der allgemeinen Gebühr für eine MPU nicht enthalten sind. Bis zu einer Änderung der Gebührenordnung wird der Betreffende

vor der Exploration über die auf ihn – zusätzlich – zukommenden Kosten informiert werden und sein Einverständnis schriftlich festgehalten werden müssen.

Der Einwand, Ton- oder Bildaufzeichnungen dienen der „Überwachung“ des Gutachters, sind nicht stichhaltig. Es geht nicht um Kontrolle, sondern um Herstellung von Transparenz und damit um Schaffung von Vertrauen in das Institut der MPU bei den Betroffenen. Außerdem kann im gerichtlichen Verfahren, in denen die Mangelhaftigkeit eines Gutachtens geltend gemacht wird, unschwer der Beweis geführt werden, ob es ordnungsgemäß erstellt wurde. Die Einführung von Ton- oder Bildaufzeichnungen ist somit geeignet, die MPU aus der „Schmutzdecke“ heraus zu führen, in die sie von manchen gestellt wird.

V. Fazit

Grundsätzlich ist die MPU ein geeignetes Mittel, die Fahreignung festzustellen. In der Praxis erkennbare von vielfach von Betroffenenseite kritisierte Schwachstellen werden nur teilweise von der Rechtsprechung akzeptiert. Die Anlässe, wann sie anzuordnen ist, sind partiell reformbedürftig. Das gilt auch für die Vorschriften, nach denen ein Fahreignungsgutachten zu erstellen ist.

Fußnoten

- 1) Eine Zusammenstellung findet sich bei Geiger, Die Bedeutung der medizinisch-psychologischen Untersuchung im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2007, 489.
- 2) Kurz MPU.
- 3) VG München vom 13. 01. 1999 NJW 2000, 893 [LS]; vgl. auch BVerwG vom 13. 11. 1997 NZV 1998, 300.
- 4) So auch OVG Saarlouis vom 03. 05. 2007 BA 2008, 330; Geiger, Fahreignung bei nur „privatem“ Alkoholmissbrauch? DAR 2002, 347; a. A. Himmelreich, Alkoholkonsum – privat und ohne Verkehrsteilnahme: Fahrerlaubnis-Entzug im Verkehrs-Verwaltungsrecht wegen Alkoholmissbrauchs? DAR 2002, 60.
- 5) VGH Baden-Württemberg vom 24. 06. 2002 DAR 2002, 523 = zfs 2002, 504: Berufskraftfahrer; vom 29. 07. 2002 DAR 2002, 570 = zfs 2002, 555: Taxifahrer.
- 6) Z. B. ein Fahrrad; BVerwG vom 24. 01. 1989, NJW 1989, 1623; vom 22. 06. 1994, VD 1995, 47; vom 06. 07. 1994, VD 1995, 46; vom 27. 09. 1995, NZV 1996, 84; OVG Mecklenburg-Vorpommern vom 01. 02. 2006, BA 2007, 52; OVG Berlin-Brandenburg vom 31. 01. 2003, NJW 2003, 442 [LS], VGH Mannheim vom 16. 07. 1997 NZV 1998, 519; VG Neustadt (Weinstraße) vom 16. 03. 2005, zfs 2005, 123; vom 16. 03. 2006, BA 2007, 70; einschränkend OVG Koblenz vom 25. 08. 2009, BA 2009, 437.
- 7) BVerwG [Fn. 4] NZV 1996, 84; OVG Münster vom 09. 08. 1991 NZV 1992, 127; ständige Rechtsprechung.
- 8) Vgl. BayVGH vom 11. 06. 2007 Az. 11 CS 06.3023.
- 9) BayVGH vom 04. 01. 2006 Az. 11 CS 05.1878; vom 04. 04. 2006 Az. 11 CS 05.2439.
- 10) BVerwG, Urteil vom 26. 02. 2009 NZV 2009, 357 = zfs 2009, 354 = BA 2009, 289; BayVGH vom 20. 03. 2009 BA 2009, 299.
- 11) In diesem Sinne auch Mahlberg, Anforderung von fahreignungsgutachten im Zusammenhang mit einer „Alkoholproblematik“ DAR 2010, 1.
- 12) BVerwG, Urteil vom 26. 02. 2009 NZV 2009, 357 = zfs 2009, 354 = SVR 2009, 432 = BA 2009, 289; OVG Münster vom 15. 05. 2009 BA 2009, 292.
- 13) OVG Lüneburg vom 10. 02. 2009 zfs 2009, 358; BayVGH vom 25. 01. 2006 DAR 2006, 349 = zfs 2006, 294; OVG Brandenburg vom 13. 12. 2004 BA 2006, 161; a. A. OVG Hamburg vom 23. 06. 2005 zfs 2005, 626; vom 15. 12. 2005 NJW 2006, 1367 = BA 2006, 165.
- 14) OVG Koblenz vom 27. 05. 2009 DAR 2009, 478.
- 15) Hierzu Geiger, Die Fragestellung für die Erstellung von Fahreignungsgutachten (§ 11 Abs. 6 FeV), SVR 2008, 405.
- 16) Gehrmann in Berz/Burmann 19 B Rdnr. 10; a. A. VGH Baden-Württemberg NZV 2002, 294 = DAR 2002, 183 = BA 2002, 141.
- 17) Vgl. BayVGH Beschluss vom 28. 09. 2006 – 11 CS 06.732 juris.

- ¹⁸⁾ BayVGH Beschluss vom 14. 04. 2009 – 11 CS 08.3428 juris.
- ¹⁹⁾ Hinweise finden sich bei Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, Erl. zu Nr. 2.1–2.3 S. 33.
- ²⁰⁾ Zu den Einzelheiten vgl. Geiger, Anforderungen an medizinisch-psychologische Gutachten aus verwaltungsrechtlicher Sicht, NZV 2002, 20; zum Ablauf einer MPU Müller, Begutachtung und Förderung der Fahreignung, SVR 2009, 409.
- ²¹⁾ Gehrman, Bedenken gegen die Kraftfahrereignung und Eignungszweifel in ihren grundrechtlichen Schranken, NZV 2003, 10/17.
- ²²⁾ BVerwG vom 16. 08. 1994 DAR 1995, 36.
- ²³⁾ Verordnung vom 18. 07. 2008, BGBl. I S. 1338.
- ²⁴⁾ BVerwG vom 09. 06. 2005 NJW 2005, 3081 = BA 2006, 49; ständige Rechtsprechung.
- ²⁵⁾ Vgl. z.B. BVerwG vom 12. 07. 2001 NVwZ-RR 2002, 93.
- ²⁶⁾ Hierzu Eyermann/Geiger, VwGO, 12. Aufl. 2006, § 98 Rn. 22.
- ²⁷⁾ BVerwG vom 25. 09. 2008 NJW 2009, 612 = zfs 2009, 113 = SVR 2009, 272 = DAR 2009, 46 = NZV 2009, 96.
- ²⁸⁾ OVG Lüneburg vom 24. 01. 2007 NJW 2007, 1300; VGH Baden-Württemberg vom 09. 01. 2007 DAR 2007, 412; OVG Schleswig vom 06. 12. 2005 DAR 2006, 174.
- ²⁹⁾ Insbesondere Janker, Wann ergeben sich die Punkte SVR 2004, 1; ders. Tattag- oder Rechtskraftprinzip bei der Punktereduzierung durch Teilnahme an verkehrspsychologischer Beratung oder Aufbauseminar DAR 2007, 374.
- ³⁰⁾ OVG Mecklenburg-Vorpommern vom 13. 02. 2007 SVR 2007, 354.
- ³¹⁾ Hierzu schon Geiger, Überlegungen zur Weiterentwicklung der medizinisch-psychologischen Untersuchung DAR 2003, 494.
- ³²⁾ In diesem Sinne auch Weibrecht, Nachweisfragen – MPU – Rechtsprobleme BA 2003, 130/138.
- ³³⁾ In diese Richtung auch Weibrecht [Fn. 32 BA 2003, 130/138.
- ³⁴⁾ Vgl. hierzu auch Hillmann Zweifel an der Fahreignung DAR 2003, 106/107; ders. Nachweisfragen – MPU – Rechtsprobleme (Verhältnismäßigkeit/Rechtsnatur) BA 2003, 114/116.
- ³⁵⁾ Vgl. BVerfG Beschluss vom 11. 08. 2009 – 2 BvR 941/08 – juris.

Anschrift des Verfassers

Präsident des Bayerischen Verwaltungsgerichts München
Harald Geiger
Bayerstr. 30
80335 München
Email: praesident@vg-m.bayern.de

FRANK-ROLAND HILLMANN

Die MPU in der heutigen Form bedarf einer Korrektur!*)

1. MPU als Instrument für Verkehrssicherheit

Zur Klarstellung ein uneingeschränktes Bekenntnis vorweg: Die MPU-Begutachtung ist unzweifelhaft ein sehr wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit¹⁾. Sie wird ganz sicher – und dies vollkommen zu Recht – von der Masse der Bevölkerung mit Hinblick auf die Verkehrssicherheit als unbedingt notwendig und daher unverzichtbar angesehen. Niemand will, dass die Sicherheit der Bürger durch ungeeignete Fahrzeugführer auch nur abstrakt gefährdet sein könnte. Kurz gesagt: Ungeeignete Fahrzeugführer haben auf unseren Straßen nichts zu suchen und deshalb ist berechtigten Zweifeln an der Fahreignung in geeigneter Weise, z. B. mittels MPU nachzugehen.

Auf der anderen Seite möchte niemand freiwillig einen derartigen Eingriff in seine Persönlichkeitsrechte hinnehmen, wie es die MPU nun einmal unbestreitbar darstellt²⁾. Deshalb ist es zu begrüßen, dass die Verwaltungsgerichtsbarkeit die Verwaltungsbehörden immer wieder dann in seine Schranken weist, wenn der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt ist oder die Persönlichkeitsrechte des Bürgers in anderer Weise durch die MPU bedroht sind.

Auch wenn sicherlich niemand die MPU-Begutachtung grundsätzlich in Frage stellt, fällt jedoch auf, dass immer wieder, insbesondere auf den Verkehrsgerichtstagen, die Notwendigkeit gesehen wird, sie kritisch zu durchleuchten. Diese kritische Sicht erfolgt nun nicht nur vonseiten der Betroffenen, sondern vor allem auch von mit dem Thema der Fahreignung befassten Juristen. Warum ist das so? Lässt dies die Vermutung zu, dass die MPU in der gegenwärtigen Form nicht der Weisheit letzter Schluss ist? Und bejahendenfalls: Woran liegt das?

Jährlich müssen sich weit über 100.000 Verkehrsteilnehmer, die durch ihr Verhalten Anlass zu Zweifeln an ihre Fahreignung gegeben haben, einer MPU unterziehen. Nach Erkenntnissen des ADAC fällt aber etwa die Hälfte dieser Fahreignungsgutachten negativ aus, gefühlt sind es sogar mehr. Vor allem solche Probanden, die sich zuvor keiner verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahme unterzogen haben, haben erfahrungsgemäß nur eine geringe Chance, die MPU zu bestehen. Es hält sich sogar hartnäckig das Gerücht, dass sich die Begutachtungsstellen auf eine Mindestdurchfallquote geeinigt haben könnten.

Die MPU hat in der Bevölkerung einen unguuten Ruf. Der Begriff ist negativ belastet, sie gilt als etwas außerordentlich Unangenehmes. Bei denjenigen, die sich ihr unterziehen mussten – und nicht nur bei den „Durchgefallenen“ – ist von „Schikane“ die Rede, von „Willkür“, „Lotterie“ und „Geldschneiderei“. Es ist bezeichnend, dass die MPU im Volksmund abschätzend als „Idioten-Test“ bezeichnet wird.

Das Bild der MPU in der Bevölkerung ist geprägt von Misstrauen, gepaart mit Unwissenheit, aber auch angereichert durch mummenschanzartiges Verhalten der Psychologen und durch allerlei Gerüchte und Halbwahrheiten³⁾. Alle Versuche der Begutachtungsstel-

*) Langfassung des Vortrages des Verfassers im Rahmen des Arbeitskreises VI des Deutschen Verkehrsgerichtstages 2010 in Goslar.

len, ihre Arbeit und vor allem die Notwendigkeit der Prüfungen in den Medien positiv darzustellen, sind bislang weitestgehend erfolglos geblieben. Die MPU wird unverändert als reines Glücksspiel angesehen und bei negativem Ausgang wird allenthalben berichtet, es habe von vorneherein festgestanden, dass der Proband überhaupt keine Chance hatte. Wer durchfallen solle, der falle auch durch und so wird immer wieder die wehrlose Abhängigkeit von der Laune des übermächtigen Prüfers beklagt, der mutwillig und machtbesessen mit dem in einem hoffnungslosen Abhängigkeitsverhältnis stehenden Probanden alles machen könne, was er wolle.

2. Muss der Prüfer geprüft werden?

So stellt sich also die Frage, ob die MPU-Prüfer tatsächlich die „letzte Instanz“ sein dürfen, deren Beurteilung ebenso ungeprüft bleibt, wie bereits zuvor die Anordnung der Führerscheinstellen noch immer nicht justiziabel ist⁴). Denn dann wäre der allseitigen Kritik an dem bisherigen System der Fahrerlaubnis, machtlos der Willkür der Führerscheinstellen ausgeliefert zu sein, als ein weiterer Kritikpunkt hinzuzufügen, dass die möglicherweise schon rechtswidrig angeordnete MPU im weiteren Verfahrensablauf auch noch fachlich fehlerhaft ausgeführt wurde, was aber wiederum keiner Prüfungsinstanz unterliegt. Dies wiederum hat dann ja allein schon aus dem Grunde weitreichende Konsequenzen, weil ein negatives Gutachten nach § 11 Abs. 8 FeV als „neue Tatsache“ die etwaige Rechtswidrigkeit der zugrunde liegenden verwaltungsrechtlichen MPU-Anordnung heilen würde.

Wie stellt sich die gegenwärtige Situation dar?

a. Überprüfung nur der Gutachten

Die Gutachter selbst unterliegen nur in eingeschränktem Maße einer regelmäßigen Kontrolle. Es werden nur die schriftlichen Gutachten durch die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) überprüft.

Aber wie ist der Fall zu lösen, bei dem der Betroffene unbeirrt daran festhält, zu Unrecht verurteilt worden, also objektiv unschuldig zu sein (was vielleicht sogar zutrifft)? Hält er daran im Verlaufe der MPU-Begutachtung fest, wird ihn der Prüfer als „unbelehrbar, uneinsichtig, realitätsfern“ und somit als „negativ“ einstufen. Soll er aber eine bewusst unwahre Geschichte erzählen, nur um die MPU bestehen zu können? Wie kann die BASt diesen Konflikt überhaupt bemerken, geschweige denn lösen? Wie die Gutachten tatsächlich zustande gekommen sind, ob der Inhalt auch dem tatsächlich Gesagten entspricht, ob der Prüfer die notwendige Objektivität gewahrt hat, bleibt ungeprüft. Eine Überprüfung der jeweiligen Explorationssitzungen vor Ort, die stichprobenartig und konsequent erfolgen könnte, findet nicht statt.

b. Überprüfung der Begutachtungen

Eine Zertifizierung der Gutachter allein reicht ebenso wenig mehr aus, wie das bloße Überprüfen der fertigen schriftlichen Gutachten. Stets dort, wo Menschen etwas zu beurteilen haben, sind Fehler immanent. Frei von subjektiven Gefühlen und Einstellungen ist niemand. Deshalb wird in der Technik jeder wichtige Baustein doppelt ausgelegt, ist ein Flugzeug mit zwei Piloten ausgestattet und der Mensch tut gut daran, nach dem bewährten „Vier-Augen-Prinzip“ zu verfahren. Auch der Prüfer muss daher überprüft werden. Er

kann und darf bei der Beurteilung einer so wichtigen Frage, wie der Fahreignung, nicht die einzige und zugleich letzte Instanz sein. Der grundsätzlich mögliche, ausschließlich jedoch zivilrechtliche Schadensersatzanspruch des Betroffenen gegen die Begutachtungsstelle ist ein ganz und gar stumpfes Schwert und in der Praxis vollkommen ungeeignet, dem Betroffenen auch nur ansatzweise, vor allem aber schnell und effektiv zu helfen.

c. Überprüfung durch die BAST

Als Überprüfungsinstitution sind derzeit nur die BAST oder die bundesweite Wiedereinführung der Obergutachter denkbar. Seitens der BAST wird in diesem Zusammenhang daher zu Recht gefordert, die Akkreditierungs- und Überwachungsbefugnisse gegenüber den Trägern der Begutachtungsstellen auszuweiten⁵). Denkbar ist hierbei z. B. die Teilnahme von Begutachtern der BAST insbesondere an den psychologischen und ärztlichen Untersuchungsgesprächen im Rahmen medizinisch-psychologischer Untersuchungen vor Ort in den Begutachtungsstellen.

Die BAST ist eine nicht rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts und als solche Teil des Bundesverkehrsministeriums⁶). Bei der Akkreditierung wird die BAST dementsprechend in Erfüllung der ihr hoheitlich übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben selbst hoheitlich tätig. Sie handelt in Ausübung öffentlicher Gewalt.

Die Begutachtungsstellen respektive deren Träger sind dagegen weder Behörden noch Beliehene oder Verwaltungshelfer. Als rein kommerzielle juristische Personen des Privatrechts erstellen sie Privatgutachten allein aufgrund eines Werkvertrags mit dem Fahrerlaubnisinhaber, dem es freigestellt ist, ob er das Gutachten der Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen des fahrerlaubnisrechtlichen Verwaltungsverfahrens zur Verfügung stellt. Die dort von der Fahrerlaubnisbehörde abschließend zu treffende Entscheidung bezieht sich auf das MPU-Gutachten als Entscheidungshilfe, dessen verwaltungsverfahrenrechtliche Würdigung somit völlig unabhängig ist von der Gutachterbewertung seitens BAST im Rahmen der Auditierung⁷). Der BAST könnte daher die Rechts- und Fachaufsicht über Träger von Begutachtungsstellen respektive Begutachtungsstelle selbst zugeteilt werden. Schließlich handelt es sich bei der Tätigkeit der Begutachtungsstellen trotz ihrer Bindung an öffentlich-rechtliche Vorschriften und trotz des Umstandes, dass sich der Staat bei der Erfüllung öffentlicher Aufgaben ihrer Mithilfe bedient, um eine reine privatrechtliche Tätigkeit. Es ist daher wegen der öffentlich-rechtlichen Konsequenzen dringend geboten, diese Tätigkeit auf fachliche Korrektheit hin staatlich zu überprüfen.

d. Möglichkeit der Oberbegutachtung

Das oben erwähnte „Vier-Augen-Prinzip“ könnte durch eine weitere Begutachtung gewährleistet werden. Gegen eine MPU-Begutachtung findet eine Oberbegutachtung gegenwärtig grundsätzlich (eine Ausnahme gibt es wohl noch in einigen Bundesländern) nicht statt. Dieses Institut könnte bundesweit einheitlich (wieder) eingeführt werden. Die Oberbegutachtung sollte wieder – wie früher – sowohl auf Wunsch der Verwaltungsbehörde, wie auch des Betroffenen im Interesse der Rechtsgleichheit und -sicherheit möglich sein. Die Oberbegutachtung ist ein sehr taugliches Instrument zur Qualitätssicherung der Basisgutachten. Immerhin wurde seinerzeit ein beachtlicher Teil der MPU-Gutachten im Zuge der Oberbegutachtung aufgehoben.

Die gegenwärtig einzig gegebene Möglichkeit, sich immer wieder aufs Neue ausschließlich von der gleichen Institution, nämlich einer Begutachtungsstelle für Fahreignung

nung prüfen zu lassen, nährt allenfalls den Vorwurf seitens der Betroffenen, es handele sich doch bloß um „Abzockerei“. So wird die Akzeptanz der MPU-Gutachten nur reduziert, keinesfalls aber gefördert. Aus gutem Grund gibt es in unserem Justizsystem stets ein Rechtsmittel gegen erstinstanzliche Entscheidungen, über das ausschließlich durch ein übergeordnetes Gericht entschieden wird.

e. Rechtliche Kontrolle

Es ist zu überlegen, ob die „Begutachtungsleitlinien“ und „Beurteilungskriterien“ unverändert nicht unter rechtlicher Kontrolle stehen sollen. Bekanntlich wurde die BAST seitens des BMV beauftragt, ein neues und zeitgemäßes Konzept für die Fortschreibung der „Begutachtungsleitlinien“ zu entwickeln. Dem von der BAST vorgeschlagenen Konzept, das im wesentlichen darauf basiert, dass mit der Fortschreibung der einzelnen Kapitel unter Federführung der BAST themenspezifische interdisziplinäre Expertengruppen zusammengesetzt werden, erhielt die Zustimmung der beiden zuständigen Fachministerien.

Zum 01.07.2009 haben sich so durch die 2. Auflage der „Beurteilungskriterien“ weitreichende Änderungen für die Beratungspraxis der Anwaltschaft ergeben, wenn es um den Nachweis eines geänderten Konsumverhaltens oder einer Alkoholabstinenz für die MPU geht. Das führt z. B. dazu, dass diejenigen Betroffenen, deren Tat vor dem 01.07.2009 begangen wurde und die sich innerhalb der Verkehrstherapie nach den bis dahin geltenden Richtlinien verhielten, nun plötzlich nach den neuen Anforderungen zu beurteilen sind. Für manchen Betroffenen bedeutet das, nun plötzlich einen Abstinenznachweis führen zu müssen, der zuvor gar nicht gefordert war. Es kann weiter bedeuten, mit der geforderten einjährigen Abstinenz bei den Hypothesen 1 und 2 erst ab dem Zeitpunkt beginnen zu können, ab dem er die ersten EtG-Werte vorliegen hat. Von Übergangsregelungen keine Spur!

Hier muss korrigierend eingegriffen werden, z. B. durch eine juristische bzw. gerichtliche Kontrollinstanz. Es kann nicht richtig sein, dass Bestimmungen mit weitreichenden Konsequenzen für den Betroffenen ohne Einschaltung des Gesetzgebers und ohne jede gerichtliche Überprüfungsmöglichkeit Bindungswirkung erlangen. So hat das z. B. die Konsequenz, dass die seitens der Strafgerichte nach den §§ 69, 69a StGB festgesetzte Sperrfrist vollkommen irrelevant wird, solange der Betroffene faktisch vor Ablauf der in den „Beurteilungskriterien“ festgeschriebenen Zeiten ohnehin keine positive MPU erlangen kann. Die Autoren solcher Richtlinien bestimmen somit das gesamte MPU-System, dem der Betroffene machtlos gegenübersteht.

3. Alternativen zur (isolierten) MPU

Alternativen zur MPU sind allenfalls in der Weise denkbar, dass das Problem von einer anderen Seite angegangen wird.

a. Nachschulung und anschließende MPU

Die MPU hat den Nachteil, dass sie eine lediglich temporär eingegrenzte Beurteilung der medizinischen Situation und bei nur ca. halbstündiger Untersuchung einen nur unvollkommenen Einblick in die Psyche des Probanden zulässt. Es ist daher daran zu denken, anstelle der isolierten MPU in allen bisherigen Fällen, in denen die MPU rechtmäßig zu erfolgen hatte, eine kombinierte Maßnahme in Form einer Langzeitschulung (verkehrpsychologische Schulung) mit Abschlussbegutachtung (MPU) einzuführen.

Dies könnte in der Weise geschehen, dass der Gesetzgeber eine solche Maßnahme bei den jeweiligen gesetzlich vorgeschriebenen Fällen der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlichen Fahreignungsbedenken vorschreibt, indem z. B. jedem Trunkenheitstäter ab 1,6 Promille bzw. dem Drogentäter, bei dem die MPU zu fordern ist, bei anderen Straftätern⁸⁾ sowie den 14-Punkte-Kandidaten auferlegt wird, während der Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis eine solche Verkehrspsychologische Schulung zu absolvieren. Zu denken ist auch daran, sie als Bewährungsaufgabe oder als Auflage bei einer Verfahrenseinstellung nach § 153a StPO z. B. bei Radfahrern vorzusehen. Dem in diesem Zusammenhang immer wieder geäußerten Einwand, dies sei von manchem Betroffenen, z. B. Hartz IV- Empfänger, nicht zu finanzieren, ist zu entgegenen, dass es schon immer Rechtsprechung aller Gerichte war, wer ein Kfz fahre, müsse auch das entsprechende Geld dafür haben⁹⁾. Dies ist Folge der Beibringungslast, die § 2 Abs. 8 StVG, §§ 11, 13, 14 FeV dem Betroffenen auferlegen. Schließlich hat sich derjenige, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr führt, von vornherein den Pflichten und den Kosten dieser Verkehrsart unterworfen. Zudem haben Individualinteressen hinter der Sicherheit der Bevölkerung unbestreitbar zurückzustehen.

Allerdings mehren sich die Berichte von Probanden, dass ihnen von den Nachschulungstherapeuten ausdrücklich geraten wird, unzutreffende persönliche Sachverhalte darzustellen, weil anderenfalls eine positive MPU nicht zu erwarten sei. So berichtete z. B. ein Mandant, der 1996 mit einem Pkw mit 1,4 Promille, 2001 mit einem Fahrrad mit 2,4 und 2008 mit einem Fahrrad mit 2,7 Promille am Straßenverkehr teilgenommen hatte, von seinem Nachschulungstherapeuten bestimmt worden zu sein, sich bei der MPU dahingehend einzulassen, dass er in der Zwischenzeit auch mit einem Pkw unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilgenommen habe, obwohl das vollkommen unzutreffend war, er im Gegenteil ja gerade deshalb immer wieder auf das Fahrrad zurückgegriffen habe, weil er nicht mit einem Pkw am Straßenverkehr teilnehmen wollte, wenn er Alkohol getrunken habe. In anderen Fällen wird berichtet, dass den Teilnehmern an verkehrspsychologischen Schulungsmaßnahmen geradezu abenteuerliche Geschichten in den Mund gelegt werden, die weit ab von jeder Realität stehen und daher auf massive Aversionen seitens der Probanden stoßen.

Die verkehrspsychologischen Schulungsinstitute sollten daher staatlich lizenziert und akkreditiert sein. Sie sollten auch einer Überwachung, z. B. durch die BAST unterliegen. Solche Institute müssen absolut seriös und über jeden Zweifel der „Mauschelei“ oder „Scharlatanerie“ erhaben sein.

Sie dürfen daher in absolut keinem wirtschaftlichen oder personellen Zusammenhang mit den Begutachtungsstellen stehen. Der in Anlage 15 zur FeV jüngst verschärfte „Trennungsgrundsatz“ ist somit auch auf Schulungsinstitute auszudehnen.

Die Gefahr, dass der Proband die spätere MPU-Entscheidung nicht akzeptiert, weil er sich ungerecht behandelt fühlt, ist so wohl weitestgehend auszuschließen.

b. Neue Gewichtung Medizin zu Psychologie

Auch ist an eine neue Gewichtung des medizinischen Anteils der Untersuchung zum psychologischen Teil zu denken. Eine möglichst gründliche Auswertung der Alkoholisierungsmarker während der gesamten Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis, wie das jetzt schon durch die EtG-Werte geschieht, könnte dabei förderlich sein. Gefürchtet sind bei

einer MPU ja auch nie die Mediziner, sondern ausschließlich die Psychologen. Es könnte daher der Akzeptanz der Begutachtung insgesamt zuträglich sein, wenn dem medizinischen Teil mehr Bedeutung zukäme.

4. Verbesserungsvorschläge

a. Audio- bzw. Videomitschnitt

Von allen Seiten wird seit vielen Jahren immer wieder mehr Transparenz der MPU-Begutachtung gefordert. Der Betroffene hat zweifelsfrei Anspruch auf ein faires und nachvollziehbares Verfahren. So kann kein Verständnis erwartet werden, wenn die Verkehrspsychologen es immer wieder mit teilweise fadenscheinigen Argumenten ablehnen, ausnahmslos und ungefragt Tonband- und/oder Videomitschnitte anzufertigen. Da werden Datenschutzgründe ins Feld geführt, prüfungspsychologische Argumente bis hin zu Kostengründen. Das alles überzeugt nicht. Im Gegenteil: Nach der Rechtssprechung des Bundesverfassungsgerichtes¹⁰⁾ bedeutet die MPU die „Erhebung höchstpersönlicher Befunde“, die unter den Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts fallen. Dann hat der Betroffenen auch das Recht, für die ausschließlich objektiv zutreffende Verwendung dieser so gewonnenen Befunde Sorge zu tragen, indem ihm die Möglichkeit des Nachweises unkorrekter Datenerhebung offen steht.

Trotz festgelegter Standards bei medizinisch-psychologischen Untersuchungen ist der Untersuchungsablauf nur mangelhaft nachprüfbar, weil das Gespräch nicht als Video- oder Tonbandprotokoll aufgezeichnet wird. Die Teilnehmer eines vom ADAC durchgeführten Rechtsforums zum Thema MPU¹¹⁾ gelangten einhellig zu der Empfehlung, die Untersuchungsgespräche künftig aufzuzeichnen. Bei Bedarf können diese dann als schriftliches Ablaufprotokoll herangezogen werden. Dadurch kann die Qualität der Gutachten verbessert werden.

Allerdings wird von Seiten der Begutachtungsstellen stets eingewandt, der Mitschnitt sei ja schon derzeit möglich. Der Proband könne zu Beginn der Exploration den Wunsch äußern, das Gespräch solle aufgezeichnet werden. Das geschehe dann auch. Oft wird sogar behauptet, ein solcher Mitschnitt werde zu Beginn des Gespräches ausdrücklich angeboten. Das löst aber das Problem nicht: Der Proband weiß zu Beginn der Untersuchung selbstverständlich nicht, ob er positiv oder negativ beurteilt wird. Erst im Falle eines negativen Begutachtungsergebnisses stellt sich überhaupt nur die Notwendigkeit einer Überprüfung der Begutachtung. Denn nur dann begehrt der Betroffene anwaltlichen Rat und behauptet, die Prüfung habe „nur 5 Minuten gedauert“, die ganze „Art der Befragung sei tendenziös gewesen“ und all das, was dort in dem Gutachten zitiert sei, „habe er niemals gesagt“.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit¹²⁾ des Explorationsgespräches, aber auch zum eigenen Schutz der Prüfer vor unberechtigten Vorwürfen der Probanden sollte daher ohne jede Ausnahme ein Tonband und/oder Videomitschnitt erfolgen, übrigens eine regelmäßige Forderung aller bisherigen Arbeitskreise derjenigen Verkehrsgerichtstage, die sich mit dieser Problematik befasst haben: 1992¹³⁾, 1994¹⁴⁾, 1997¹⁵⁾ und 2003¹⁶⁾, bislang jedoch ohne jede Realisierung in der Praxis. Technisch ist das im Zeitalter der Möglichkeit digitaler Aufzeichnung überhaupt kein Problem, der Kostenaufwand ist minimal. Es wird lediglich ein Mikrofon und Speicherplatz benötigt (denn mit einem Laptop arbeitet ohnehin jeder Gutachter) und die Speicherung als Digital-Datei erfordert nur wenige Handgriffe. Ansons-

ten bleibt es unverändert bei der gewohnten Art der Arbeit der MPU-Prüfer. Es wird auch keine Abschrift benötigt. Der Betroffene soll ausschließlich in die Lage versetzt werden, eine Kopie der Aufzeichnung per E-Mail oder auf CD anfordern zu können.

Ein solcher Mitschnitt sollte einer Aufbewahrungsfrist von mindestens 6 Monaten unterliegen. Die Kopie sollte – selbstverständlich auf Kosten des Betroffenen – innerhalb dieser Frist jederzeit (ausschließlich) von ihm oder – bei Vorlage einer Schweigepflichtsentscheidungsurkunde – auch von dem Anwalt angefordert werden können. Nach Ablauf der Frist muss das Band vernichtet bzw. die Datei gelöscht werden.

Jedenfalls dürfte dies die bessere Alternative gegenüber der Möglichkeit sein, eine Vertrauensperson während des Explorationsgespräches hinzuziehen zu können.

Derartige Gesprächsmitschnitte helfen dann sicher auch, überflüssige Prozesse zu vermeiden. Wenn der Betroffene seinem Anwalt erzählt, diese und jene Passage in dem Gutachten habe er gar nicht oder zumindest nicht so gesagt, kann diese Behauptung sogleich anhand des Mitschnitts überprüft und ggf. widerlegt werden. Das dient in erheblichem Maße der Rechtsklarheit und -wahrheit. Und sie dient auch der Rehabilitierung der Prüfer, die sich so von jedem Zweifel an der Qualität ihrer Begutachtung befreien könnten. Es ist unerklärlich, weshalb in dieser Frage kein Konsens mit den MPU-Psychologen erreicht werden kann. Jedenfalls hat dieses Thema nichts mit Begriffen wie „Überwachung“ oder „Kontrolle“ der begutachtenden Psychologen zu tun, sondern lediglich mit „Nachvollziehbarkeit“ und „Nachprüfbarkeit“ deren Gutachten. Anderenfalls kann nicht geklärt werden, ob das Gutachten auch objektiv richtig ist.

Der Gesetzgeber ist daher aufzufordern, die erforderlichen rechtlichen Grundlagen für die Verpflichtung zur Anfertigung derartiger Audio- und Videomitschnitte zu schaffen und dabei aber zugleich auch den Schutz der Persönlichkeitsrechte der Betroffenen sicherzustellen.

b. Gerichtliche Überprüfbarkeit

Darüber hinaus sollte dem Betroffenen auch eine praktikable Möglichkeit eingeräumt werden, das jeweilige Gutachten inhaltlich durch ein Gericht überprüfen zu lassen. Sowohl unter werkvertraglichen wie unter verwaltungsrechtlichen Aspekten ist eine gerichtliche Überprüfung wiederum nur dann möglich, wenn der Gang der Exploration anhand eines Mitschnitts verfolgt werden kann. Es darf sicherlich erwartet werden, dass der größte Teil der Begutachtungen ohnehin beanstandungsfrei sein wird. Wenn aber auch nur eine einzige Begutachtung mangelhaft ist, dann hat der Bürger das Recht, dies gerichtlich klären und sich sein Recht herstellen zu lassen. Sicherlich wird das auch zur – begrüßenswerten – Folge haben, dass die Gutachter größtmögliche Sorgfalt walten lassen, was der generellen Qualität der Begutachtungen zugute kommen dürfte.

c. MPU nach Nachschulungsempfehlung

In jedem Falle sollte stets dann, wenn die MPU mit einer Nachschulungsempfehlung geendet hat, zwar – wie bisher – die Fahrerlaubnis ohne Weiteres sofort erteilt werden, aber es sollte eine Nachbegutachtung im Anschluss an die Nachschulungsmaßnahme angedacht werden. So kann der tatsächliche Eintritt des Nachschulungserfolges besser überprüft werden. Ggf. ist dann entweder der Erfolg zu bestätigen oder es müsste eine Verlängerung der Nachschulungsmaßnahme mit weiter Nachbegutachtung angeordnet werden.

d. Verarbeitung von Vorbegutachtungen

Ganz und gar unerfreulich ist die Situation zum Thema „Berücksichtigung von Vorbegutachtungen“. Während die Verwaltungsbehörden in der Regel nicht verlangen, ein vorher einmal erstelltes – negatives – Gutachten vorzulegen, weigern sich MPU-Psychologen regelmäßig, mit der Begutachtung zu beginnen, solange das Vorgutachten nicht vorgelegt worden ist. Zumindest aber erfolgt trotz eines eigentlich positiven Ergebnisses kein abschließendes Beurteilungsvotum. Alleiniger Grund dafür ist die bloße Vermutung, dass das Vorgutachten negativ war und ein Kollege die Begutachtung des anderen Kollegen nicht aufheben will. Zu fordern ist eine ganz und gar unabhängige Begutachtung. Niemand ist verpflichtet, gegen sich gerichtete negative – wohlmöglich auch noch falsche – Erkenntnisse zu offenbaren und sich selbst zu belasten. So ist zu fordern, dass stets dann, wenn eine Folgebegutachtung stattfinden soll, die Führerscheineakte vor deren Versendung an den MPU-Prüfer von allen Schriftstücken zu befreien ist, die irgendeinen Hinweis auf eine stattgefundene Vorbegutachtung enthält. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Folgeprüfer nicht der Versuchung erliegt, den Vorbegutachter anzurufen und sich nach dem Ergebnis des nicht zur Führerscheineakte gereichten (negativen) Gutachtens zu erkundigen oder sich gar das Gutachten zuzufaxen zu lassen.

5. Fazit

Es gibt noch viel zu tun rund um die MPU. Sie kann und muss noch weiter perfektioniert werden. Der Gesetzgeber ist aufgerufen, sich damit schnellstmöglich zu befassen.

Fußnoten

- 1) Vgl. hierzu Blocher/Winckler/Rösler/Foerster „Zur derzeitigen Praxis der Fahreignungsbegutachtung alkoholisierten Kraftfahrers, DAR 1998, 302 ff mit umfassender Literaturübersicht.
- 2) Besonders ausführlich hierzu: BVerfG, Beschluss vom 20.06.2002, ZfS 2002, 454 = DAR 2002, 405 ff.
- 3) Hillmann, 41. VGT 2003, S. 143 ff.
- 4) Siehe die Ergebnisse des 44. VGT 2006, AK III, Seite 77 ff.
- 5) A. A. Scheufen/Müller-Rath/Schubert, Kontrollteilnahme von Begutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU, NZV 2008, 332 ff.
- 6) BGH, NJW 1983, 2371 ff.
- 7) Scheufen/Müller-Rath/Schubert, a. a. O.
- 8) Vergleiche hierzu die aktuelle Fassung des § 11 Abs. 1, Nr. 4 bis 7 FeV.
- 9) Haus, Das verkehrsrechtliche Mandat, Bd. 3 Verkehrsverwaltungsrecht, 1. Aufl. § 17, Rn. 142 m. w. N.
- 10) Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.06.1993, DAR 1993, 427.
- 11) DAR 2002, 95 ff.
- 12) Vgl. hierzu Leverenz „Das nachvollziehbare Eignungsgutachten“, DAR 1992, 50 ff.
- 13) 30. VGT 1992, AKJ IV, Seite 142 ff.
- 14) 32. VGT 1994, AKVI, Seite 234 ff.
- 15) 35. VGT 1997, AKVII, Seite 248 ff.
- 16) 41. VGT 2003, AK III, Seite 143 ff.

Anschrift des Verfassers

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verkehrsrecht
Frank-Roland Hillmann
Gartenstraße 14
26122 Oldenburg
Email: hillmann3@hillmann-partner.de

WOLFGANG SCHUBERT

„Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“ auf dem Prüfstand – Kurzfassung –*)

Der Schutzpflicht des Staates kommt im Bereich der Verkehrssicherheit eine herausragende Rolle zu.

Durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen und anderen Transportmitteln gehen vom Fahrzeug und vom Fahrzeugführer erhöhte Gefahren für die Allgemeinheit aus.

2008 wurden ca. 103.000 Betroffene in der Begutachtungsstelle für Fahreignung untersucht. Bei etwa 54 Mio. Führerscheininhabern in Deutschland sind demnach lediglich 0,2 % Bewerber bzw. Inhaber einer Fahrerlaubnis betroffen.

Das System der Bewertung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern steht auf Grund der hohen Bedeutung des Führerscheines im Fokus des öffentlichen, medialen und privaten Interesses. In der Sache entzündet sich der Streit häufig an der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU). Sie ist als Chance des Betroffenen für die Beseitigung behördlicher Zweifel an der Fahreignung auf Grund gesundheitlicher oder verhaltensbezogener Auffälligkeiten (Betäubungsmittel, Alkohol, erhöhtes Aggressionspotenzial etc.) im Straßenverkehr zu verstehen. Die an der interdisziplinären Begutachtung beteiligten Ärzte, Diplom-Psychologen und ggf. Diplom-Ingenieure leisten einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Referent stellt die fachlichen Grundlagen (Akkreditierungsanforderungen, Begutachtungs-Leitlinien, Beurteilungskriterien etc.) und die Ausgangshypothesen in der Begutachtung dar. Durch die Begutachtungs-Leitlinien wurde die seinerzeit ausschließliche – häufig zum Nachteil der Betroffenen ausfallende – Krankheitsorientierung und Atomisierung der Begutachtung („das Auge“, „das Ohr“, „die Alkoholabhängigkeit“, „der Diabetes“ etc.) überwunden. Dadurch konnte die ganzheitliche Betrachtung der bio-psycho-sozialen Einheit Mensch unter Berücksichtigung von Kompensationsmöglichkeiten erreicht werden. Der Wandel von einer merkmalsorientierten klassischen Diagnostik hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik steht nicht im Widerspruch zur Anlassbezogenheit der Begutachtung.

Der Referent erörtert Alternativen zur MPU und stellt Maßnahmen in Ländern vor, die kein interdisziplinäres Begutachtungssystem kennen. Ferner werden Reformvorschläge diskutiert.

Der entscheidende Vorteil der MPU besteht in der Ausrichtung aller medizinischen, psychologischen und ingenieurtechnischen Maßnahmen auf die Einzelfallgerechtigkeit und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Wolfgang Schubert
DEKRA Automobil GmbH
Ferdinand-Schultze-Str. 65
13055 Berlin
Email: wolfgang.schubert@dekra.com

*) Die Langfassung des auf dem 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010 gehaltenen Referats des Verfassers erscheint aus redaktionellen Gründen in der nächsten Ausgabe.

LOTHAR SCHMIDT-ATZERT

Die medizinisch-psychologische Untersuchung aus Sicht der wissenschaftlich fundierten Psychologischen Diagnostik*)

Die Gesellschaft hat ein berechtigtes Interesse daran, dass Menschen, die wahrscheinlich andere durch ihre Teilnahme am Straßenverkehr gefährden, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abgehalten werden. Bei einer Begutachtung sind zwei Arten von Fehlern möglich: tatsächlich geeignete Kraftfahrer werden als „ungeeignet“ eingestuft und tatsächlich ungeeignete werden positiv begutachtet („geeignet“). Aus Sicht einer wissenschaftlich fundierten Psychologischen Diagnostik können aber Wege aufgezeigt werden, wie die Fehler minimiert werden können: (1) durch die Auswahl „guter“ diagnostischer Verfahren, (2) durch sachgerechte Anwendung dieser Verfahren und (3) durch fundierte Gutachten, in denen die diagnostischen Informationen angemessen zu einem abschließenden Urteil verarbeitet werden. Diese Forderungen nach Qualität werden im Folgenden erläutert und begründet.

1. Qualität durch psychometrisch gute Verfahren

Für diagnostische Verfahren gibt es anerkannte Qualitätsstandards, die einer Überprüfung zugänglich sind. Diese Standards finden sich in fast allen Lehrbüchern der Psychologischen Diagnostik (z. B. AMELANG & SCHMIDT-ATZERT, 2006; KUBINGER, 2009) und sind auch Gegenstand der DIN 33430 (siehe KERSTING, 2008; Grundwissen dazu bei WESTHOFF et al., 2005). Diese Norm bezieht sich auf berufliche Eignungsbeurteilungen, die jedoch wesentliche Gemeinsamkeiten mit der Beurteilung der Fahreignung aufweist.

1.1 Objektivität der Durchführung, Auswertung und Interpretation

Die Erkenntnis, die man mit der Anwendung eines Tests, eines diagnostischen Interviews, einer Verhaltensbeobachtung oder -beurteilung etc. gewinnt, soll nicht davon abhängen, wer das Verfahren durchführt, auswertet und das Ergebnis interpretiert. Welche Maßnahmen dazu erforderlich sind, ist bekannt: Klare Anweisungen, wie ein Verfahren durchzuführen, auszuwerten und dessen Ergebnis zu interpretieren ist. Das nennt man Standardisierung.

Bei *Tests* steht in den Verfahrenshinweisen (Testmanual), wie der Test durchzuführen ist (Ablauf, eventuell räumliche Bedingungen, zu verwendendes Material, Instruktionen, Zeitbegrenzungen, Umgang mit Fragen etc.). Für die Auswertung gibt es genaue Vorgaben, die z. B. regeln, wann eine Antwort als richtig oder falsch zu werten ist, wie die Antworten zu einem Gesamtwert verrechnet werden, wie mit Auslassungen oder Mehrfachankreuzungen (wenn nur eine Antwort vorgesehen ist) umzugehen ist. Die Objektivität der Interpretation wird durch Normtabellen, in denen das individuelle Testergebnis vor dem Hintergrund der Leistungen anderer Personen relativiert wird, sowie eine Beschreibung dessen, was mit dem Test gemessen wird, sichergestellt. Die Verfahrenshinweise sollen Angaben zur Objektivität, gegliedert nach Durchführung, Auswertung und Interpretation,

*) Leicht überarbeitete Version des von dem Verfasser auf dem 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010 gehaltenen Referats.

enthalten. Normalerweise wird die Objektivität argumentativ begründet, indem auf Maßnahmen verwiesen wird, die der Standardisierung dienen. Gute, standardisierte Testverfahren – kompetent angewandt – bieten in der Regel eine sehr hohe Objektivität.

Beim *diagnostischen Interview*, das in der Verkehrseignungsdiagnostik auch als Exploration bezeichnet wird, dient ein gut ausgearbeiteter Interviewleitfaden der Standardisierung der Durchführung und eventuell auch der Auswertung und Interpretation. Werden einem Interview die „Beurteilungskriterien“ (SCHUBERT & MATTERN, 2009) zugrunde gelegt, wird ein halbstandardisiertes Interview resultieren, das per Definition nicht sehr objektiv ist, da den Interviewern bewusst keine Vorschriften bis ins Detail gemacht werden.

Anders als bei Tests genügt es nicht, die Objektivität eines Interviews alleine durch Hinweise auf ein standardisiertes Vorgehen zu begründen. Das Verhalten eines Interviewers lässt sich nicht wie ein Test standardisieren. Deshalb ist es angemessen, die Abhängigkeit des Interviewergebnisses von der Person des Interviewers empirisch zu ermitteln. Beispielsweise nimmt ein zweiter Interviewer teil, beide Interviewer geben ihre Beurteilungen unabhängig voneinander ab und die Übereinstimmung wird berechnet (oft als „Interviewerreliabilität“ bezeichnet, obwohl es sich definitiv um Objektivität handelt).

Da keine systematische Forschung zur Objektivität von verkehrseignungsdiagnostischen Interviews vorliegt, soll ein Blick auf Interviews in anderem Kontext geworfen werden. Bei der Feststellung der Berufseignung wurde über viele Studien eine Übereinstimmung von $r = .75$ ermittelt. Dieser Wert bezieht sich auf die Übereinstimmung von Interviewern in Interviews mit einer mittleren bis hohen Standardisierung (Stufe 3 und 4 auf einer Skala von 1 bis 5; (CONWAY, JAKO & GOODMAN, 1995). Selbst bei maximaler Standardisierung der Fragen (Stufe 5) war die Übereinstimmung mit $r = .92$ nicht perfekt. Strukturierte (hoch standardisierte) Interviews zur Diagnostik psychischer Störungen weisen je nach Störung unterschiedlich hohe Übereinstimmungen auf. Die Mitte liegt etwa zwischen $.70$ und $.80$ (SEGAL, HERSEN & VAN-HASSELT, 1994).

Fazit ist, dass die Beurteilung, die Klienten selbst in einem relativ stark standardisierten Interview erfahren, etwa zu 25 Prozent durch unsystematische Faktoren („Messfehler“) bedingt ist (entspricht $r = .75$). Das bedeutet, dass in vielen Fällen die Beurteilung anders ausgefallen wäre, wenn eine andere Person das Interview durchgeführt und ausgewertet hätte.

Die Objektivität von diagnostischen Interviews kann im Wesentlichen durch zwei Maßnahmen erhöht werden: durch stärkere Standardisierung der Durchführung (ausformulierte Fragen, feste Reihenfolge etc.) und durch Schulung der Interviewer. Ein völlig standardisiertes diagnostisches Interview würde in der Praxis ein neues Problem aufwerfen: die Fragen würden sehr bald bekannt. Als etwa an einer bayrischen Universität ein Interview zur Auswahl von Studienbewerbern eingesetzt wurde, konnte man bald die Fragen in „focus online“ nachlesen, nebst Empfehlungen zur „richtigen“ Antwort. Die gegenwärtige Praxis, mit halbstandardisierten Interviews zu arbeiten, stellt also vermutlich einen guten Kompromiss zwischen zwei kaum zu vereinbarenden Anforderungen dar: hohe Durchführungsobjektivität und hohe Verfälschungssicherheit. Durch Schulung der Interviewer wird die Objektivität von Interviews erhöht. Im Bereich der beruflichen Eignungsbeurteilung konnte eine Verbesserung nachgewiesen werden; der Effekt ist jedoch nicht groß (CONWAY et al., 1995). Damit bleibt als Fazit festzuhalten, dass in der Verkehrseignungsdiagnostik nur geringe Chancen bestehen, die Objektivität der diagnostischen Interviews zu erhöhen. Durch eine gute *Dokumentation* des Interviews kann die Angemessenheit der Durchfüh-

rung, Auswertung und Interpretation jedoch einer nachträglichen Überprüfung zugänglich gemacht werden. Dies ist vermutlich die einzige konstruktive Lösung für den Umgang mit der begrenzten Objektivität.

1.2 Messgenauigkeit

Die Messgenauigkeit (Reliabilität) ist von großer Bedeutung, wenn ein Verfahren im Einzelfall angewandt wird. Das ermittelte Ergebnis (der beobachtete Messwert) ist immer mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet. Mit dem sogenannten *Konfidenzintervall* wird angegeben, wie stark der „wahre“ Messwert vom beobachteten abweichen kann. Neben der gewählten Urteilssicherheit (z. B. 90 Prozent) ist die Messgenauigkeit des Verfahrens entscheidend. Je höher sie ist, desto kleiner ist die mögliche Abweichung des „wahren“ Messwertes vom beobachteten. Ein Messwert liegt vielleicht knapp unter einer als kritisch definierten Grenze und der Klient erfüllt damit eine Mindestanforderung nicht. Unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit des Verfahrens kann der „wahre“ Messwert aber auch über dem kritischen Wert liegen. In diesem Fall ist die Aussage, dass der Klient die Mindestanforderung nicht erfüllt, fragwürdig. Es könnte sehr gut sein, dass seine Fähigkeit doch ausreicht, sein tatsächlicher Messwert also möglicherweise über der kritischen Grenze liegt. Umgekehrt bietet ein Messwert über dem kritischen Wert keine Gewähr dafür, dass der Klient bei dem Merkmal tatsächlich über das notwendige Ausmaß verfügt. Unter Umständen liegt sein „wahrer“ Messwert doch unterhalb des Grenzwertes.

Anhand konkreter Zahlen wird die Problematik veranschaulicht. Den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung zufolge wird bei allen relevanten Verfahren zur Beurteilung der psychischen Leistungsfähigkeit als Eignungsvoraussetzung für bestimmte Fahrerlaubnisklassen mindestens ein Prozentrangwert von 16 verlangt (UTZELMANN & BRENNER-HARTMANN, 2005). Der Klient muss also bei dem untersuchten Merkmal mindestens 15,9 Prozent der Vergleichspersonen mit seinem Testwert übertreffen. Mit einem Prozentrangwert von 16 hat er die kritische Grenze überschritten und gilt bezüglich des Merkmals als geeignet. Sicher ist die Aussage aber nur, wenn das Verfahren eine Messgenauigkeit von 1 hat – was in der Praxis nicht vorkommt.

Nehmen wir an, dass ein Test mit einer Messgenauigkeit von .90 eingesetzt wurde und dass der „wahre“ Testwert mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 95 Prozent wirklich über der kritischen Grenze liegt soll. (Für die folgenden Überlegungen wurden Prozentrangwerte in Standardwerte transformiert, damit Konfidenzintervalle berechnet (siehe z. B. AMELANG & SCHMIDT-ATZERT, 2006) und der resultierende Standardwert wieder in einen Prozentrang rücktransformiert.) Unter den genannten Bedingungen könnte man erst ab einem Prozentrangwert von 32 annehmen, dass der wahre Messwert tatsächlich über der kritischen Grenze von 16 liegt. Auf der anderen Seite kann man bei einem sehr niedrigen Testwert fragen, ob der wahre Wert sehr wahrscheinlich unter der kritischen Grenze liegt. Bei einem Prozentrang von 7 reicht das Konfidenzintervall knapp über den kritischen Prozentrangwert von 16 hinaus. Unter Berücksichtigung der Messgenauigkeit des Tests könnte man also nicht ausschließen, dass die tatsächliche Testleistung noch „im grünen Bereich“ liegt.

Die Messgenauigkeit kann auf unterschiedliche Weise geschätzt werden. Eine Methode besteht darin, das gleiche Verfahren erneut durchzuführen und den Zusammenhang zwischen erster und zweiter Messung zu berechnen (Retest-Reliabilität). Bei der Kraftfahrer-

eignung wird eine Aussage für die Zukunft gemacht, weshalb diese Methode sehr angemessen ist. Im Testmanual sollte man also eine verlässliche Angabe zur Retest-Reliabilität finden. „Verlässlich“ bedeutet, dass die Untersuchung an einer angemessenen und hinreichend großen Stichprobe mit einem adäquaten Zeitabstand durchgeführt wurde. Um einmal Zahlen zu nennen: wenigstens 100 Personen und ein Zeitabstand von einem Jahr wären angemessen. Bei Leistungstests liegen die Werte für die Retest-Reliabilität unter den genannten Bedingungen in der Größenordnung von .90.

Fazit ist, dass bei einer niedrigen Messgenauigkeit kaum noch sichere Aussagen möglich sind. Der festgestellte Messwert gilt dann nur als ungefähre Schätzung des tatsächlichen Wertes. Deshalb ist eine möglichst hohe Messgenauigkeit anzustreben. Bei Testverfahren haben die Testautoren eine Bringschuld; sie sollen brauchbare Angaben zur Reliabilität ihres Verfahrens machen. Für die Kraftfahrereignung ist in der Regel die Retest-Reliabilität von Bedeutung. Die berichteten Werte sind mit denen ähnlicher Verfahren zu vergleichen – absolute Aussagen über die angemessene Höhe solcher Koeffizienten sind nicht sinnvoll.

1.3 Validität

Die Validität oder Gültigkeit eines Verfahrens besagt, in welchem Maße tatsächlich das gemessen wird, was man eigentlich messen will. Es gibt verschiedene Methoden, die Validität zu bestimmen. Für die praktische Anwendung ist entscheidend, ob das mit einem Verfahren vorhergesagte Verhalten (z. B. Unfallfreiheit, Fahrfehler, kein Alkohol mehr am Steuer) tatsächlich eintritt. Bevor ein Verfahren zur Messung der Kraftfahrereignung oder spezieller Aspekte wie Reaktionsfähigkeit, selektiver Aufmerksamkeit etc. eingesetzt wird, sollten überzeugende Nachweise zu seiner *Kriteriumsvalidität* vorliegen.

Eine entscheidende Frage ist, an *welchem* Kriterium ein Verfahren validiert wird. Um sie angemessen beantworten zu können, ist die Messintention zu beachten. Wurde ein Test entwickelt, um die Aufmerksamkeit zu erfassen, kann eine standardisierte Fahrprobe zur Validierung herangezogen werden. Bei einer Fahrprobe können Fahrfehler auftreten, die auf mangelnde Aufmerksamkeit zurückzuführen sind. Eine Fahrprobe ist dagegen ungeeignet, um ein Interview zu validieren, welches das Risiko erfassen soll, alkoholisiert am Straßenverkehr teilzunehmen. Zu einer Fahrprobe werden fast alle Teilnehmer unalkoholisiert erscheinen und wenn ein Merkmal nicht variiert, ist es zur Validierung ungeeignet. Unfallhäufigkeiten sind schwer zu interpretieren, da sie u. a. vom Ausmaß der Verkehrsteilnahme abhängen. Wer viel fährt, hat ein größeres Risiko, aber auch mehr Fahrpraxis als Wenigfahrer (vgl. BERG, KIESCHKE & SCHUBERT, 2008). Deshalb müssen solche Faktoren mit erfasst und statistisch kontrolliert werden.

In der Praxis ist es meist sehr schwierig, belastbare Daten zu beschaffen. Der Aufwand ist weitaus größer als bei der Bestimmung der Reliabilität. Die Erforschung der Validität kann nicht den Testautoren alleine aufgebürdet werden. Vielmehr sollten sich auch andere Wissenschaftler beteiligen, zumal die Validierung auch mit anderen Forschungsfragen kombiniert werden kann. Die Validierung eines Verfahrens ist ein nie endender Prozess. Idealerweise wird ein Verfahren an mehreren Kriterien validiert, die Generalisierbarkeit der Ergebnisse auf andere Populationen ist zu prüfen (z. B. gilt das auch für ältere Verkehrsteilnehmer?) und die Frage ist zu beantworten, wie valide das Verfahren im Vergleich zu anderen ist und ob es zusätzliche Erkenntnisse bringt (inkrementelle Validität).

Zu den im deutschen Sprachraum verfügbaren Tests, die zur Verkehrseignungsdiagnostik eingesetzt werden können, liegen einige Validierungsstudien vor. Kriterium ist meist das Fahrverhalten in einer standardisierten Fahrprobe und als Probanden dienen meist Kraftfahrer, welche die Tests und die Fahrprobe unter „Ernstfallbedingungen“ im Rahmen einer Begutachtung absolvieren. Dieses Vorgehen ist der Fragestellung angemessen. Die Personenstichprobe muss nicht repräsentativ sein; ist die Streuung der Testwerte größer oder kleiner als in einer repräsentativen Normstichprobe (siehe unten), so kann dieser Störfaktor rechnerisch leicht korrigiert werden (Korrektur für Varianzeinschränkung). BUKASA und UTZELMANN (2009) berichten, dass die korrelativen Zusammenhänge „bis zu einer Höhe von $r = .40$ “ (S. 258) reichen. In einer in dieser Übersichtsarbeit nicht zitierten Studie von RISSER, SOMMER, GRUNDLER, CHALOUKKA und KAUFMANN (2007) fanden sich für 50 Personen, die wegen verschiedener Verkehrsauffälligkeiten begutachtet wurden, Korrelationen zwischen $r = .07$ (Gesichtsfeld) und $.42$ (Tachistoskopischer Verkehrsauffälligkeitstest), wobei der Mittelwert der 8 Validitätskoeffizienten bei $r = .26$ lag. Für eine größere Stichprobe von Freiwilligen ($N = 222$) lagen die Korrelationen in ähnlicher Höhe.

Die praktische Bedeutung von Validitätskoeffizienten lässt sich daran ablesen, wie viele ungeeignete Kraftfahrer mit einem solchen Test erkannt werden. Dazu nehmen wir an, dass 100 Kraftfahrer untersucht werden und davon 16 Prozent tatsächlich nicht geeignet sind. Ferner nehmen wir an, dass die Gutachter genau 16 Prozent der Klienten aufgrund eines niedrigen Testwertes als ungeeignet einstufen (die Prozentwerte ergeben sich aus den Vorgaben der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung). Mit Hilfe der Taylor Russell Tafeln (vgl. AMELANG & SCHMIDT-ATZERT, 2006, S. 405) kann man ermitteln, dass bei einer Validität von $r = .30$ nur 5 (exakt 4,6) der 16 Ungeeigneten entdeckt würden. Das entspricht einer Trefferquote von 29 Prozent. Zugleich würden von den 84 Geeigneten 11 fälschlicherweise als ungeeignet zurückgewiesen. (Für die Berechnung wurde eine frei verfügbare Software benutzt: www.ki-bit.com/taylorrussell/.) Diagnostische Entscheidungen sollten unter diesen Bedingungen nicht alleine mit dem Testwert begründet werden!

Eine erhebliche Verbesserung der Kriteriumsvalidität ist zu erwarten, wenn man nicht einen einzelnen Test, sondern eine ganze Testbatterie verwendet. Voraussetzung ist, dass die einzelnen Tests sich „ergänzen“, also zusätzliche Kriteriumsvarianz aufklären und optimal gewichtet werden. Die Gewichte werden üblicherweise mit Hilfe einer multiplen linearen Regression empirisch ermittelt. Neuerdings kommt mit den Künstlichen Neuronalen Netzen (KNN) auch ein Verfahren zum Einsatz, das nicht lineare Zusammenhänge optimal verwertet und komplexe Beziehungen zwischen den Prädiktoren (z. B. Testwerten) entdeckt. Idealerweise wird das KNN am Datensatz einer Stichprobe trainiert und die Verrechnungsregeln für die Prädiktoren werden dann auf eine neue Stichprobe angewandt. RISSER et al. (2007) haben ihre Daten mit einem KNN analysiert und eine Validität von $R = .62$ ermittelt. Mit solchen Modellen entfernt man sich von dem Konzept multipler Mindestwerte, die zu erfüllen sind, ebenso wie von einer hypothesengeleiteten Diagnostik. Die Prädiktoren werden auf inhaltlich nicht oder zumindest sehr schwer nachvollziehbare Weise verrechnet. BERG et al. (2008) kritisieren zu Recht die mangelnde Nachvollziehbarkeit. Dennoch: wenn ein solches Modell in der Praxis gut funktioniert, also unverändert (!) auf relevante Stichproben angewandt immer wieder Validitätskoeffizienten in der gleichen Größenordnung hervorbringt, ist sein Nutzen anzuerkennen.

Zum *diagnostischen Interview*, das bei der Begutachtung von verkehrsauffälligen Kraftfahrern einen großen Stellenwert hat, fehlen aussagekräftige Validierungsstudien aus dem

verkehrspsychologischen Bereich. Es liegen aber Forschungsergebnisse zu Interviews vor, die auch für die Exploration zur Kraftfahrereignung von Bedeutung sind. Die Beurteilung in einem Interview wird systematisch verzerrt. In einer Metaanalyse der einschlägigen Forschungsergebnisse haben BARRICK et al. (2009) festgestellt, dass (1) die physische Attraktivität, (2) die Strategie, einen guten Eindruck zu machen (impression management) und (3) der Einsatz von nonverbalen Signalen wie Lächeln oder Blickkontakt aufnehmen in einem deutlichen Zusammenhang mit der Beurteilung durch die Interviewer stehen ($r = .54, .55, .40$). Die Effekte erwiesen sich als umso größer, je weniger strukturiert die Interviews waren. Interviews sind anfällig für absichtliche Verfälschungen seitens der Interviewer, allerdings weniger stark als Persönlichkeitsfragebogen (VAN IDEKINGE, RAYMARK & ROTH, 2005). Befragungen zeigen, dass Bewerber in Einstellungsinterviews ein umfangreiches Repertoire an Verhaltensweisen einsetzen, um einen positiven Eindruck zu erzeugen (LEVASHINA & CAMPION, 2007). Dieser Befund dürfte auch für die Verkehrseignungsdiagnostik relevant sein.

Fazit zur Validität ist, dass für jedes eingesetzte Verfahren aussagekräftige Belege verlangt werden sollen, wie hoch der Zusammenhang mit einem praktisch und theoretisch relevanten Kriterium ist. Die bekannten Kriteriumsvaliditäten von Leistungstests reichen nicht aus, um die 16 Prozent der Personen zu entdecken, die die niedrigste Fähigkeit aufweisen. Die Trefferquote ist unter diesen Bedingungen zu gering. Deshalb kann ein niedriger Testwert nur ein Hinweis unter anderen sein. Durch Kombination mehrerer Tests, die zudem optimal gewichtet werden, können relativ hohe Validitäten erzielt werden, die aber eventuell inhaltlich nicht gut nachvollziehbar sind; man versteht unter Umständen nicht mehr, was eigentlich gemessen wird. Für diagnostische Interviews im Rahmen der Kraftfahrereignung liegen keine belastbaren Validitätsbelege vor. Hier besteht also dringender Forschungsbedarf.

1.4 Normen

Testwerte werden üblicherweise interpretiert, indem man das individuelle Testergebnis mit den Ergebnissen vieler anderer Personen vergleicht. Die Testautoren stellen dazu Normtabellen zur Verfügung, in denen man die relative Position der untersuchten Person direkt ablesen kann. Die Position wird in Form von standardisierten Werten wie IQ-, T-, Standardwerten oder auch Prozenträngen angegeben.

Für die meisten Anwendungen ist (1) eine möglichst repräsentative Stichprobe von Personen erstrebenswert. Die Stichprobe muss (2) hinreichend groß sein (mehrere hundert Personen) und die Erhebung der Daten soll (3) nicht allzu lange zurückliegen, da sich einige Testleistungen im Laufe der Zeit verändern. In der DIN 33430 wird daher gefordert, dass die Angemessenheit der Normen spätestens nach acht Jahren überprüft werden soll. Bei der Normierung muss der Test (4) unter den gleichen Bedingungen durchgeführt werden wie im späteren Einsatz.

Da eine gute Normierung sehr aufwändig ist, finden sich immer wieder unzulänglich normierte Verfahren. Im Testmanual ist u. a. dazulegen, nach welchen Kriterien die Eichstichprobe zusammengesetzt wurde (z. B. Zusammensetzung nach Bildungsstand wie in der Gesamtbevölkerung) und wo und wie die Daten erhoben wurden.

In den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung werden für bestimmte Verfahren kritische Prozentrangwerte (33 bzw. 16) verlangt. Mängel bei der Normierung können

dazu führen, dass diese Grenzen mit dem Test falsch ermittelt werden. Die Zusammensetzung der Normstichprobe ist von entscheidender Bedeutung. Zur Beantwortung der Frage, ob der Klient zu den schlechtesten 16 Prozent der Bevölkerung gehört, ist eine repräsentative Stichprobe zwingend erforderlich. Ungeeignet wäre eine Stichprobe von Personen, die eine Begutachtungsstelle aufsuchen – auch wenn deren Motivation bei der Testdurchführung möglicherweise typischer ist als die von Freiwilligen (vgl. SCHUHFRIED, 2004). Die Normierung sollte auch nicht an einer Stichprobe erfolgen, welche die gesamte Bevölkerung repräsentiert. Sinnvoll ist eine Eingrenzung auf den Altersbereich ab 18 Jahren. Kinder, die bei vielen Leistungstests deutlich schlechtere Leistungen erzielen als Erwachsene, sind für den Vergleich nicht relevant, zumal sie auch nicht als Kraftfahrer auftreten.

Auch wenn für viele Fragestellungen alters- oder geschlechtsspezifische Normen sinnvoll sind, so nicht für die Feststellung der Mindestanforderungen (Prozentrang 16 bzw. 33). Für diese Frage muss eine Normstichprobe zur Verfügung stehen, in der alle Altersgruppen ab 18 Jahren anteilmäßig so vertreten sind, wie es die Bevölkerungsstatistik ausweist. Das stellt Testautoren vor ein schwer lösbares Problem: Menschen im hohen Alter, vor allem die mit körperlichen und geistigen Einschränkungen, sind meist schwer für eine Untersuchungsteilnahme zu gewinnen – sie sind aber Teil der Bevölkerung und sollten deshalb mit ihren in der Regel schlechten Testleistungen in die Normierung einfließen. Vor dem Einsatz eines Tests ist folglich genau zu prüfen, wie sich die Normstichprobe zusammensetzt.

Es gibt eine Alternative zu Normen: Kriterien. Wenn bestimmte Kriterien vorliegen, wird damit festgestellt, dass ein Merkmal hinreichend ausgeprägt ist. Die Diagnostik psychischer Störungen nach DSM-IV und ICD-10 folgt dieser Logik. Liegen bestimmte Symptome oder eine bestimmte Anzahl von definierten Symptomen vor, spricht dies für das Vorliegen der Störung. Kriterien werden immer von Menschen festgelegt, auch wenn sie empirische Befunde zur Begründung heranziehen. Es wäre denkbar, für die Kraftfahrereignung bestimmte Mindestleistungen in Tests festzulegen. Als Begründung könnte dienen, dass viele Personen, die schwere Unfälle verursacht haben, diese Mindestleistung nicht erbringen, wohl aber fast alle unauffälligen Fahrer. Dazu wären Risikotabellen erforderlich, wie sie aus der forensischen Psychologie zur Vorhersage des Rückfallrisikos bei der Entlassung bekannt sind.

1.5 Beurteilung der Qualität von Tests

Die Anforderungen an gute Tests sind, wie die Ausführungen oben gezeigt haben, sehr komplex. Selbst für Experten ist es schwer, sich anhand der Angaben im Testmanual ein genaues Bild zu machen und mehrere zur Auswahl stehende Verfahren vergleichend zu bewerten. Informationen über Tests finden sich in Testrezensionen, einigen Lehrbüchern sowie in Testkompendien (z. B. BRÄHLER, HOLLING, LEUTNER & PETERMANN, 2002). Allerdings sind die Beurteilungen nicht einheitlich und damit schwer zu vergleichen. Die beiden großen Psychologenverbände Deutsche Gesellschaft für Psychologie (DGPs) und Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) haben daher über ihre gemeinsame Einrichtung „Testkuratorium“ ein Instrumentarium zur möglichst objektiven Bewertung von Tests geschaffen (siehe Testkuratorium, 2007). Das „Testbeurteilungssystem“ sieht die Beurteilung von Tests nach einem festen Schema vor. Zwei zunächst völlig unabhängig voneinander arbeitende Experten beschreiben und bewerten den Test nach be-

stimmten Vorgaben (z. B. Aussagen zur Reliabilität). Die beiden Experten erstellen dann auf der Grundlage der nun ausgetauschten Berichte eine gemeinsame Beurteilung. Diese wird den Testautoren vorgelegt, die eine Stellungnahme dazu abgeben können. Deren Einwände können, müssen aber nicht zwingend in der endgültigen Testbeurteilung berücksichtigt werden. Die Testbeurteilungen werden durch Publikation in Fachzeitschriften sowie auf einer Internetplattform (www.zpid.de/index.php?wahl=Testkuratorium) öffentlich zugänglich gemacht.

Diese Testbeschreibungen und -beurteilungen werden für potentielle Testanwender aus sehr unterschiedlichen Berufsfeldern angefertigt. Zudem wurden bisher nur wenige Tests rezensiert. Es könnte für die Verkehrseignungsdiagnostik von Nutzen sein, nach dem Vorbild des Testkuratoriums ein eigenes Testbeurteilungssystem zu etablieren. Damit könnte auch geprüft werden, wie gut ein Test für die Beantwortung der speziellen Fragestellungen geeignet ist, die bei der Beurteilung der Kraftfahrereignung eine Rolle spielen.

2. Qualität durch sachgerechte Anwendung der Verfahren

Die Objektivität gilt als Gütekriterium eines *Verfahrens*, das so angewandt wird, wie es in den Anweisungen steht. Es gibt aber auch Selbstverständlichkeiten, die normalerweise nicht im Manual stehen, die aber im Rahmen einer guten Diagnostikausbildung vermittelt werden. Neben der Qualität der Verfahren kommt der Qualifikation der Anwender eine große Bedeutung zu. In der DIN 33430 zur beruflichen Eignungsbeurteilung (siehe oben) werden daher konsequenterweise Qualifikationsanforderungen an die Personen gestellt, die ein Verfahren durchführen (die „Mitwirkenden“) sowie an diejenigen, die die Untersuchung planen, die Ergebnisse interpretieren etc. (die „Auftragnehmer“).

Bestimmte Verhaltensweisen wie die nachfolgend genannten verletzen die Objektivität eines Verfahrens und zum Teil auch die Gültigkeit der Ergebnisse – selbst wenn sie gutgemeint sind:

- Abweichungen von der Instruktion (z. B. Hinweis auf Lösungsstrategien), die nicht explizit erlaubt sind.
- Hilfestellung bei der Testbearbeitung (z. B. „denken Sie über diese Antwort noch einmal nach“), die nicht explizit im Manual als zulässig genannt sind.
- Abweichung von den Zeitbegrenzungen (z. B. Zugabe, um eine „Benachteiligung“ der Testperson auszugleichen).
- Wiederholung des Tests bei schlechtem Ergebnis (bei Leistungstests treten Übungsgewinne auf).
- Bei der Auswertung bestimmte Fehler nicht mitzählen („die Aufgabe war für den Klienten zu schwer“).
- Bei der Auswertung andere Gewichtung als vorgeschrieben vornehmen („diese Art von Aufgaben ist für die Fragestellung nicht so wichtig; deshalb werte ich sie nur halb“).
- Verwendung anderer Normtabellen als vorgeschrieben (z. B. „der Klient wird bald fünfzig – deshalb nehme ich schon einmal die Normen für 50- bis 60-Jährige“).
- Suggestivfragen im Interview.

Die sachgemäße Anwendung von Verfahren kann durch eine gute Ausbildung, Schulungen, Training, Supervision und weitere Maßnahmen sichergestellt werden. Bei Bedarf kann durch eine Prüfung festgestellt werden, dass jemand über die notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügt. Im Rahmen der Berufseignungsdiagnostik nach DIN 33430

wurde eine Personenlizenzierung eingeführt, der eine erfolgreich abgelegte Prüfung vorausgehen muss (siehe KERSTING, 2008). In der verkehrspsychologischen Diagnostik werden die Träger von Begutachtungsstellen bei einer Akkreditierung verpflichtet, die erforderliche Ausbildung und notwendige Weiterbildung ihrer Mitarbeiter nachzuweisen. Die Gutachter müssen mindestens drei Tage pro Jahr an einschlägigen Fortbildungsmaßnahmen teilnehmen (HEINRICHS, BARTMANN, HOFFMANN & WEINAND, 2009).

3. Qualität durch fundierte Gutachten

Der Begutachtungsprozess beginnt damit, dass der Gutachter entscheidet, welche Informationen er zur Beantwortung der Fragestellung benötigt und welche Verfahren dazu am besten geeignet sind. In einem medizinisch-psychologischen Gutachten werden Erkenntnisse aus *mehreren* Quellen (insbesondere Tests, medizinische Befunde, Akten, diagnostisches Interview) zur Beantwortung der Fragestellung integriert und bewertet. Sorgfältig erhobene Informationen sind noch kein Garant für ein sachgerechtes Gutachten. Zur Beantwortung der Fragestellung müssen Übereinstimmungen und Widersprüche zwischen den vorliegenden Informationen erkannt und interpretiert werden und eingangs aufgestellte Hypothesen sind anhand der gewonnen Erkenntnisse zu beantworten (ausführliche Information dazu bei PROYER & ORTNER, 2009, sowie WESTHOFF & KLUCK, 2008). Damit wird deutlich, dass hohe Anforderungen an die Gutachter gestellt werden.

In der Fahreignungsdiagnostik erhalten die Gutachter durch die „Beurteilungskriterien“ (SCHUBERT & MATTERN, 2009) sowie die Kommentare zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung (SCHUBERT, SCHNEIDER, EISENMENGER & STEPHAN, 2005) eine sehr gute Hilfestellung. Die Erfahrung aus der universitären Lehre zeigt, dass selbst trotz klarer Anleitungen, Übungen und individueller Rückmeldungen am Ende nicht immer qualitätsvolle Gutachten verfasst werden. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass auch bei Gutachten zur Fahrereignung zum Teil erhebliche Mängel festgestellt wurden (WITTKOWSKI & SEITZ, 2004).

Die stichprobenartige Überprüfung von Gutachten, wie sie im Rahmen der Akkreditierung von Begutachtungsstellen für Fahreignung vorgesehen ist (HEINRICH et al., 2009), ist eine notwendige und auch angemessene Maßnahme zur Qualitätssicherung. Die Tatsache, dass die Überprüfung von Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vorgenommen wird, weist auf zwei Seiten der Medaille hin. Einerseits wird damit eine kompetente Kontrolle gewährleistet. Andererseits wird damit deutlich, dass es Experten bedarf, um die Qualität von Gutachten bewerten zu können.

Wünschenswert wäre, dass auch die Empfänger der Gutachten in der Behörde, die Klienten und deren Anwälte sowie Richter die Qualität selbst beurteilen können. Diese Forderung ist nicht überhöht, zumal in Anlage 15 der Fahrerlaubnisverordnung verlangt wird, dass die Gutachten in allgemeinverständlicher Sprache abgefasst und nachvollziehbar sein sollen. Zur Beurteilung von medizinisch-psychologischen Gutachten durch psychologische Laien sind Hilfestellungen in Form von allgemeinverständlichen Anleitungen mit Beispielen, Checklisten etc. erforderlich. In diesem Sektor ist „Aufklärungsarbeit“ nötig. Eine Qualitätskontrolle durch die Abnehmer der Gutachten hätte vermutlich eine positive Rückwirkung auf die Qualität der Gutachten.

Neben der Qualität der einzelnen Gutachten sind die Qualität und der Nutzen der Begutachtungen allgemein von Interesse. Hat die Begutachtung von Kraftfahrern bei bestimm-

ten Anlässen dazu geführt, dass sich das Fahrverhalten und damit verbunden die Anzahl der Unfälle zum Positiven verändert haben? Die Frage kann leider nicht schlüssig beantwortet werden, da nur eine indirekte Evidenz vorliegt. Die Rückfallquoten von positiv begutachteten Fahrern sowie die von alkoholauffälligen Fahrern, die vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis einen Kurs besuchen mussten, ist nur halb so hoch wie die von Fahrern, die den Führerschein ohne Begutachtung wieder erhalten hatten. Das Problem ist, dass hier unterschiedliche Kohorten verglichen werden. Als Kontrollgruppe (keine Selektion durch Begutachtung) dienen Fahrer, deren Rückfallquoten 1968 bzw. 1984 publiziert worden waren. Die Vergleichsdaten (Selektion durch Begutachtung) wurden dagegen 1996 und 1997 veröffentlicht (siehe BUKASA & UTZELMANN, 2009). Ein solches „Design“ ist methodisch sehr fragwürdig.

Eine neue Untersuchung mit einem besseren Studiendesign ist dringend geboten. Da eine echte Kontrollgruppe (Fahrerlaubnis bei negativer Begutachtung) aus ethischen und rechtlichen Gründen nicht realisierbar ist, bietet sich ein anderes Vorgehen an: Die Gutachter geben weiter eine positive oder eine negative Beurteilung ab (bzw. verlangen Auflagen wie eine Kursteilnahme). Für wissenschaftliche Zwecke schätzen sie anhand der ihnen in der Begutachtung bekannt gewordenen Fakten und deren Bewertung die individuelle Rückfallwahrscheinlichkeit ein. Auch in der Gruppe der positiv Begutachteten, die bald wieder am Straßenverkehr teilnehmen, werden die Einschätzungen variieren und diese Variation kann mit harten Daten zum Rückfall in Beziehung gesetzt werden. Da die gleichen Einschätzungen auch für die negativ Begutachteten vorliegen, kennt man die Streuung der Gesamtgruppe und kann die Validität der Gutachteraussagen für alle Begutachteten schätzen.

Fazit der Ausführungen zur Gutachtenpraxis ist, dass eine Begutachtung hohe Anforderungen an die Gutachter stellt. Trotz einschlägiger Ausbildung, Schulung und Orientierung an Leitlinien zur Gutachtenerstellung werden Gutachten erstellt, die Mängel aufweisen. Wie kann diese Situation verbessert werden? Neben noch sorgfältigerer Auswahl der Gutachter, intensiverer Schulung, noch dichter Supervision durch die BASt sollten auch neue Maßnahmen ins Auge gefasst werden: (1) Alle Maßnahmen, die sich günstig auf die Rückfallquote auswirken, führen dazu, dass sich der Anteil korrekter diagnostischer Urteile erhöht. An einem Extrembeispiel lässt sich die Argumentation leicht nachvollziehen: Wären alle Klienten geeignet, wären die Trefferquote bei den positiv begutachteten auch 100 Prozent. (2) Die Abnehmer der Gutachten sollten befähigt werden, Mängel von Gutachten selbst zu erkennen. Wenn ein Gutachten erfolgreich angefochten wird, sollte dies den Gutachter anspornen, in Zukunft qualitativ bessere Gutachten abzugeben. (3) Die Validität der Gutachten wurde bisher nicht angemessen wissenschaftlich untersucht. Durch einschlägige Forschung könnten die Wirksamkeit der Begutachtung untersucht sowie Faktoren identifiziert werden, die sich positiv oder negativ auf die Validität auswirken. Als Faktoren kommen Merkmale der Gutachter (Berufserfahrung, Art und Umfang ihrer Ausbildung etc.), aber auch die eingesetzten Verfahren (welchen Beitrag leistet etwa das diagnostische Interview?) oder die Verknüpfungsregeln für die Ergebnisse aus unterschiedlichen Verfahren in Frage. Entsprechende Erkenntnisse könnten gezielt zur Verbesserung der Begutachtung umgesetzt werden.

Literatur

- Amelang, M. & Schmidt-Atzert, L. (2006). *Psychologische Diagnostik und Intervention (4., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage)*. Heidelberg: Springer
- Barrick, M. R., Shaffer, J. A. & DeGrassi, S. W. (2009). What you see may not be what you get: Relationships among self-presentation tactics and ratings of interview and job performance. *Journal of Applied Psychology*, 94 (6), 1394–1411
- Berg, M., Kieschke, U & Schubert, W. (2008). Artificielle Validitätsnachweise: Anmerkungen zur verkehrspsychologischen Validierung von Messapparaturen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 54 (4), 183–187
- Brähler, E., Holling, H., Leutner, D. & Petermann, F. (Hrsg.) (2002). *Brickenkamp Handbuch psychologischer und pädagogischer Tests (3., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage)*. Göttingen: Hogrefe
- Bukasa, B. & Utzelmann, H. D. (2009). Psychologische Diagnostik der Fahreignung. In H.-P. Krüger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie: Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie, Bd. 2*, S. 237–284). Göttingen Hogrefe
- Conway, J. M., Jako, R. A. & Goodman, D. F. (1995). A meta-analysis of interrater and internal consistency reliability of selection interviews. *Journal of Applied Psychology*, 80 (5), 565–579
- Heinrich, H. C., Bartmann, A., Hoffmann, H. & Weinand, M. (2009). Qualitätssicherung verkehrspsychologischer Diagnostik und Intervention. In H.-P. Krüger (Hrsg.), *Enzyklopädie der Psychologie: Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie, Bd. 2*, S. 359–391. Göttingen: Hogrefe
- Kersting, M. (2008). *Qualität in der Diagnostik und Personalauswahl – der DIN Ansatz*. Göttingen: Hogrefe
- Kubinger, K. D. (2009). *Psychologische Diagnostik. Theorie und Praxis psychologischen Diagnostizierens (2., überarb. u. erw. Aufl.)*. Göttingen: Hogrefe
- Levashina, J. & Campion, M. A. (2007). Measuring faking in the employment interview: Development and validation of an interview faking behavior scale. *Journal of Applied Psychology*, 92 (6), 1638–1656
- Proyer, R. T. & Ortner, T. M. (2009). *Praxis der Psychologischen Gutachtenerstellung: Schritte vom Deckblatt bis zum Anhang*. Bern: Huber
- Risser, R., Sommer, M., Grundler, W., Chaloupka, C. & Kaufmann, C. (2007). Validierung des Expertensystems Verkehr an verkehrsauffälligen Kraftfahrern. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 53 (4), 195–200
- Schubert, W. & Mattern, R. (Hrsg.). (2009). *Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik: Beurteilungskriterien (erweiterte und überarbeitete 2. Auflage)*. Bonn: Kirschbaum Verlag
- Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W. & Stephan, E. (2005). *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung: Kommentar (überarbeitete und erweiterte 2. Auflage)*. Bonn: Kirschbaum Verlag
- Schuhfried, G. (2004). Zur Normstichprobenwahl in der Fahreignungsbegutachtung. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50 (2), 97–98
- Segal, D. L., Hersen, M. & Van-Hasselt, V. B. (1994). Reliability of the Structured Clinical Interview for DSM-III-R: An evaluative review. *Comprehensive Psychiatry*, 35, 316–327
- Testkuratorium (2007). TBS-TK. Testbeurteilungssystem des Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologenvereinigungen. *Psychologische Rundschau*, 58, 25–30
- Utzelmann, H. D. & Brenner-Hartmann, J. (2005). Kommentar zu Kapitel 3.17 Fahrgastbeförderung. In W. Schubert, S. Walter, W. Eisenmenger & E. Stephan (Hrsg.), *Begutachtungs-Richtlinien zur Kraftfahrereignung: Kommentar (überarbeitete und erweiterte 2. Auflage)* (S. 221–226). Bonn: Kirschbaum Verlag
- Van Iddekinge, C. H., Raymark, P. H. & Roth, P. L. (2005). Assessing personality with a structured employment interview: Construct-related validity and susceptibility to response inflation. *Journal of Applied Psychology*, 90 (3), 536–552
- Westhoff, K., Hellfritsch, L., Hornke, L. F., Kubinger, K., Lang, F., Moosbrugger, H. et al. (Hrsg.). (2005). *Grundwissen für die berufsbezogene Eignungsbeurteilung nach DIN 33430 (2., überarbeitete Auflage)*. Lengerich: Pabst
- Westhoff, K. & Kluck, M. L. (2008). *Psychologische Gutachten schreiben und beurteilen. 5., vollst. überarb. u. erw. Aufl.* Berlin: Springer
- Wittkowski, J. & Seitz, W. (2004). *Praxis der verkehrspsychologischen Eignungsbegutachtung: Eine Bestandsaufnahme unter besonderer Berücksichtigung alkoholauffälliger Kraftfahrer*. Stuttgart: Kohlhammer

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Lothar Schmidt-Atzert
Fachbereich Psychologie
Philipps-Universität Marburg
Gutenbergstraße 18
35037 Marburg
Email: schmidt-atzert@staff.de

Zur Information

Kleine Anfrage zur geplanten Vereinfachung der Punktesystematik des Verkehrszentralregisters*)

– Auszug –

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Speicherung der mit Punkten verbundenen Eintragungen im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg ist Basis eines gestuften und verhältnismäßigen Interventionensystems. Dieses sieht je nach Schwere des Verstoßes oder beim Erreichen einer bestimmten Punkteanzahl eine Verwarnung, eine verpflichtende Teilnahme an einem Aufbauseminar und den Entzug der Fahrerlaubnis durch die zuständigen Landesbehörden vor. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, durch das freiwillige Ableisten eines Aufbauseminars oder einer verkehrspsychologischen Beratung die Gesamtpunktzahl zu reduzieren (vgl. §§ 4, 29 StVG).

Die mit Punkten versehenen Eintragungen im Verkehrszentralregister werden nach Ablauf festgelegter Fristen gelöscht. Wenn es zu weiteren Eintragungen in das Verkehrszentralregister gekommen ist, verlängern sich allerdings die Tilgungsfristen für die bisherigen Eintragungen bzw. angesammelten Punkte. Insbesondere die sich daraus im Vollzug ergebenden Probleme und zum Teil sehr komplizierten Berechnungen sind für die Bürger oft nur schwer nachvollziehbar. Sie führen außerdem bei den Fahrerlaubnisbehörden und Gerichten zu erheblichem Verwaltungsaufwand sowie zu Auslegungsschwierigkeiten.

Deshalb hat die Bundesregierung im Koalitionsvertrag vereinbart, das Punktesystem in dieser Legislaturperiode unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu reformieren. Ziel ist es, auf der einen Seite zu gewährleisten, dass das System seinen Beitrag für die Verkehrssicherheit auch in Zukunft leistet. Auf der anderen Seite strebt die Bundesregierung eine spürbare Verwaltungsvereinfachung, eine bessere Verständlichkeit und eine größere Transparenz für die Bürgerinnen und Bürger an.

Insgesamt ist dazu eine arbeitsintensive Überprüfung der gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Regelungen und Maßnahmen erforderlich. Hierbei werden alle im Rahmen der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung (GGO) zu Beteiligten zu gegebener Zeit eingebunden. Insbesondere ist auch die wissenschaftliche Expertise der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des KBA einzuholen. Angesichts des komplexen Vorhabens können zu Beginn der Legislaturperiode konkrete Einzelheiten noch nicht feststehen; auch ist es verfrüht, jetzt schon inhaltliche Festlegungen zu treffen. Derzeit geht es in einem ersten Schritt um eine Identifizierung und Abgrenzung der zu prüfen-

*) Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 17/289 vom 15. Dezember 2009) erfolgte durch die Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD.

Die Antwort (BT-Drucksache 17/385 vom 04. Januar 2010) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Dezember 2009 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

den Themenschwerpunkte. Hier kann auch an die Empfehlungen des 47. Verkehrsgerichtstages [siehe hierzu Halecker/Nathow, BA 2009, 73, 78 f.] sowie an den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 02. Juli 2009 (Bundestagsdrucksache 16/12993 [BA 2009, 271]) angeknüpft werden.

1. Wie viele Verkehrsordnungswidrigkeiten sind in den Jahren 2007, 2008 und 2009 jeweils im Verkehrszentralregister in Flensburg gespeichert gewesen, und von wie vielen Personen sind die Ordnungswidrigkeiten in den jeweiligen Jahren begangen worden?

Im Verkehrszentralregister waren nach Angaben des KBA

am 01. Januar 2007 9 584 000 Ordnungswidrigkeiten zu 6 799 000 Personen,

am 01. Januar 2008 10 846 000 Ordnungswidrigkeiten zu 6 983 000 Personen und

am 01. Januar 2009 11 375 000 Ordnungswidrigkeiten zu 7 262 000 Personen gespeichert.

2. Wie vielen Personen ist in den Jahren 2007, 2008 und 2009 der Führerschein aufgrund welcher Verstöße sowie des Erreichens der entsprechenden Punktegrenze entzogen worden?

Nach Angaben des KBA wurde 2007 insgesamt 139 246 Personen und 2008 insgesamt 137 149 Personen die Fahrerlaubnis entzogen. Wenngleich seitens des KBA noch keine Auswertung vorliegt, wird sich die Zahl im Jahr 2009 in ähnlichem Rahmen bewegen.

Von den Fahrerlaubnisbehörden wurden im Jahr 2007 nach Angaben des KBA 42 510 und im Jahr 2008 45 173 Fahrerlaubnisse wegen Eignungs- oder Befähigungsmängeln entzogen. Zur Zahl der davon auf das Punktsystem entfallenden Entziehungen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Die Art der Verstöße, die im Rahmen des Punktsystems bewertet werden, ergibt sich aus Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnis-Verordnung; über die individuelle Zusammensetzung wird keine Auswertung beim KBA geführt.

Die Entziehungen/Aberkennungen durch die Gerichte sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Art der Zuwiderhandlung	2008		2007	
	Entziehungen	Aberkennungen**	Entziehungen	Aberkennungen**
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Straftaten:				
Unfallflucht	10 667	611	11 087	622
Alkohol, Drogen	78 759	4 675	83 404	4 619
Fahren ohne Fahrerlaubnis	689	413	689	460
Fahren mit unversicherten Kfz	277	20	337	34
Nötigung	517	39	561	37
Körperverletzung, Tötung	4 870	248	5 168	228
Vorfahrt (mit Gefährdung)	267	8	287	10
Überholen (mit Gefährdung)	1 419	91	1 519	85
Geschwindigkeit (mit Gefährdung)	244	12	247	6
sonstige Straftaten	1 642	160	1 677	183
Gesamt*	86 623	5 353	91 438	5 298

Quelle: KBA

* Aufgrund von Tateinheit und -mehrheit ist eine Addition der Zuwiderhandlung nicht möglich.

** „Aberkennungen“ beziehen sich auf ausländische Fahrerlaubnisse.

4. Wie vielen Personen wird jährlich wegen Erreichens von 18 oder mehr Punkten die Fahrerlaubnis entzogen?

2007 wurden nach Angaben des KBA 4 481 Fahrerlaubnisse, 2008 wurden 4 438 Fahrerlaubnisse nach Überschreiten der 18-Punkteschwelle entzogen.

6. In welchem Zeitrahmen wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf für eine Reform des Punktesystems beim Verkehrszentralregister in Flensburg vorlegen?

Die Bundesregierung beabsichtigt die Reform des Punktesystems in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

7. Hat das Kraftfahrt-Bundesamt bereits Vorschläge für eine Reform erarbeitet, und auf welche Art und Weise werden die Verbände und Vertreter der Bundesländer in die weiteren Überlegungen mit einbezogen?

Das KBA hat einige Überlegungen angestellt. Insbesondere hat ein Vertreter des KBA hierzu einen Vortrag anlässlich des 47. Verkehrsgerichtstages in Goslar gehalten. Festlegungen der Bundesregierung sind damit aber nicht verbunden. Klar ist, dass die Vorstellungen des KBA ebenso wie die der Länder und Verbände in die Überlegungen zur Reform des Punktesystems einbezogen werden. Insbesondere wird auch der „Bund/Länder Fachausschuss Fahrerlaubniswesen“ einbezogen. Die Länder und Verbände werden darüber hinaus unter Beachtung der GGO im Rechtssetzungsverfahren beteiligt.

8. Wird die Bundesregierung bei einer Reform an den bestehenden Grundsätzen des bisherigen Interventionssystems und den Interventionsschwellen festhalten?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung sowie auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

9. Schließt die Bundesregierung aus, dass es durch eine Neuregelung der Punktesystematik zu einer Besserstellung von Mehrfachtätern kommt?

Die Bundesregierung hält an der in § 4 Absatz 1 StVG verankerten Zweckbestimmung fest, nach der das Punktesystem vor Gefahren schützen soll, die von so genannten Mehrfachtätern ausgehen.

10. Plant die Bundesregierung im Rahmen einer Reform der Punktesystematik, dass die Tilgungshemmung, die Überliegefristen und das Tattagprinzip entfallen sollen?

Die Regelungen zur Tilgungshemmung, den Überliegefristen und zum Tattagsprinzip werden überprüft. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

11. Sollen nach den Plänen der Bundesregierung in Zukunft Punkte zum Beispiel für Verstöße gegen das Handyverbot und bei Tempoüberschreitungen oder Rotlichtvergehen in jedem Fall erst nach drei Jahren und nicht wie bisher frühestens nach zwei und spätestens nach fünf Jahren gelöscht werden, und wird die Löschung dann unabhängig davon erfolgen, ob in der Zwischenzeit neue Einträge hinzugekommen sind?

Die Regelungen zur Tilgung von Eintragungen werden überprüft. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, für Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss die Verfallsfristen auf 6 (bisher 5) und für Straftaten im Straßenverkehr (z. B. Fahren ohne Führerschein) auf 12 (bisher 10) Jahre anzuheben?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen.

13. Wird die Bundesregierung die Bußgeldgrenze für Punkte im Verkehrszentralregister in Flensburg von 40 auf 60 Euro anheben?

Nach derzeitigem Stand der Überlegungen ist nicht beabsichtigt, die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister zu erhöhen.

14. Wird die Bundesregierung daran festhalten, dass auch künftig beim Erreichen eines Stands von 18 Punkten der Führerschein entzogen wird?

Wie bisher in § 4 StVG vorgesehen, soll auch in Zukunft Mehrfachtätern, die sich als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs erweisen, die Fahrerlaubnis entzogen werden.

Die Frage, ob Verstöße dabei auch künftig mit einem bis sieben Punkte bewertet werden oder ob es sinnvoller ist, neue Gruppen oder neue Einstufungen vorzunehmen, wird Gegenstand der weiteren Beratungen sein.

15. Ist zu erwarten, dass durch die Reform weniger Fahrerlaubnisse wegen des Erreichens der Punktegrenze entzogen werden?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt wird nach dem derzeitigen Regelungssystem die Bürgerin oder der Bürger über seinen Punktestand im Verkehrszentralregister in Flensburg informiert, und welche Möglichkeit haben Rechtsanwälte, im Auftrag ihrer Mandanten den Punktestand durch elektronische Medien zu erfahren?

Gemäß § 4 Absatz 3 StVG informiert die Fahrerlaubnisbehörde die betroffene Person bei Erreichen der Punkteschwellen 8, 14 und 18. Rechtsanwälte haben gemäß § 30 Absatz 8 StVG i. V. m. § 64 Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung die Möglichkeit, schriftlich unter Vorlage einer Vollmacht ihres Mandanten eine Auskunft über dessen Eintragungen und den Punktestand aus dem Verkehrszentralregister zu erhalten. Elektronische Verfahren finden dabei insbesondere wegen der hohen Anforderungen an die Datensicherheit keine Anwendung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, dass ab einem Erreichen der Punkteschwelle von 8 Punkten das Kraftfahrt-Bundesamt die Bürgerin oder den Bürger über jede weitere Eintragung unterrichten sollte?

Eine „automatische“ Unterrichtung über den Punktestand durch das KBA ist nicht beabsichtigt und würde in die Zuständigkeit der Länder, denen die Durchführung der fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften obliegt, eingreifen. Durch klare Tilgungsregelungen werden Bürgerinnen und Bürger im Übrigen künftig in die Lage versetzt, ihren jeweiligen Punktestand jederzeit zu kennen. Darüber hinaus sollen die derzeitigen Auskunftsmöglichkeiten bestehen bleiben.

18. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung eine spürbare Verwaltungsvereinfachung für die Verwaltungsbehörden und Gerichte erreichen?

Auf die Antwort zu den Fragen 10, 11 und 17 wird verwiesen.

19. Wie sollen das bisherige und ein reformiertes Punktesystem mittels Übergangsregelungen ineinandergreifen?

Nach derzeitigem Stand der Überlegungen wird an eine dem § 65 Absatz 4 und 9 StVG vergleichbare Übergangsbestimmung gedacht.

20. Unterstützt die Bundesregierung im Zuge einer Reform eine Amnestie für Bagatellverkehrsünder, und werden in diesem Zusammenhang Fahrzeugführer mit einem Stand von 1 bis 2 Punkten amnestiert werden?

Kommen nach einem noch festzusetzenden Stichtag (Übergangsfrist) neue Eintragungen hinzu, sollen sich nach derzeitigem Überlegungsstand die Maßnahmen mittels einer an § 65 Absatz 4 StVG orientierten Übergangsregelung nach neuem Recht richten.

Bundesministerium plant neues Verkehrssicherheitsprogramm

Mit einem neuen Konzept für mehr Sicherheit im Straßenverkehr will die Bundesregierung die Zahl der Verkehrstoten innerhalb von zehn Jahren um 40 Prozent senken. Das kündigte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Andreas Scheuer (CSU), in einem Gespräch mit dem Auto Club Europa (ACE) an.

Das Programm selbst soll Anfang 2011 in Kraft treten und den Plan der Vorgängerregierung ersetzen. Nach Darstellung von Scheuer sind die meisten Verkehrsoffer bei Unfällen auf Landstraßen zu beklagen. Deshalb müsse man in der Unfallverhütung dort einen Schwerpunkt setzen. Landstraßen lägen allerdings in der Hoheit der Bundesländer. Erfolge ließen sich daher nur gemeinsam mit den Ländern in einer „konzertierten Aktion Landstraße“ erzielen. Scheuer kündigte ferner ein weiteres europäisches Verkehrssicherheitsprogramm für die nächsten zehn Jahre an, es solle schon in Kürze der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Laut ACE wird dieses EU-Programm auch vom 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag Ende Januar in Goslar erörtert.

Scheuer bezeichnete die vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) unterstützte „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“, als Leitbild von einem „absolut idealen Verkehrsraum“. Dem könne sich niemand entziehen, betonte der Politiker. Gleichwohl macht sich das Verkehrsministerium laut Scheuer diese Vision „nicht direkt selber zu eigen“, es werde aber die von Verkehrssicherheitsverbänden getragene Aktion „weiter positiv begleiten“. Zugleich lehnte der Verkehrsexperte eine größere finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit ab. Ein konkreter Anlass, die Mittel zu erhöhen, bestehe angesichts der um zehn Prozent rückläufigen Verkehrsofferzahlen nicht, sagte der Staatssekretär. Er versprach, die Einführung von Unfall verhütenden Fahrerassistenzsystemen weiter zu unterstützen. „Zum anderen müssen wir dafür Sorge tragen, dass der Fahrer nicht durch die Nutzung vielfältiger zusätzlicher Informationen, die nicht der Unterstützung der Fahraufgaben dienen, überfordert wird“, fügte Scheuer hinzu.

Der ACE seinerseits hatte in einem auch an das Verkehrsministerium gerichteten Forderungskatalog jüngst verlangt, dass Hersteller schneller als ursprünglich geplant und damit noch vor Ende 2011/Anfang 2014 darauf verpflichtet werden, Neuwagen mit elektronischen Stabilitätsprogrammen wie ESP/ESC auszurüsten.

(Aus Mitteilungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, und des Auto Club Europa, ACE, vom 15. Januar 2010)

Anmerkung der Schriftleitung: Siehe hierzu die Empfehlung des Arbeitskreises II „Neues EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2010 bis 2020“ vom 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar:

„Der Arbeitskreis stellt fest:

Es bestehen gravierende nationale Unterschiede in der Verkehrssicherheit. EU-Gesetzgebung ist nur dort wichtig, wo die nationale Gesetzgebung keine ausreichenden Erfolge erzielt. Die Gesetzgebungskompetenz der EU ist in den Bereichen der gemeinsamen Verkehrspolitik zweifelsfrei (Kfz-Technik und gemeinsamer Markt, gewerblicher Verkehr, Führerschein, Typgenehmigung).

Der Arbeitskreis empfiehlt für das neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm:

1. Gemeinschaftsweites Ziel von 2011 bis 2020 sollte die weitere Senkung der Getötetenzahl um mindestens 40 % sein. Der Beitrag und das Ziel des jeweiligen Mitgliedstaates sollen vom dort erreichten Verkehrssicherheitsniveau abhängen.
 2. Eine EU-einheitliche Definition für Schwerverletzte soll entwickelt werden. Für die Zwischenzeit sollen nationale Ziele für die Reduzierung der Anzahl der Schwerverletzten festgelegt werden.
 3. Eine einheitliche und ausreichende Datenbasis über Unfälle ist unerlässlich.
 4. Im Interesse der Unfallvermeidung sollten moderne Technologien, insbesondere kooperative Fahrzeugsysteme, gefördert werden.
 5. Gesetzgeberische Maßnahmen sollten sich konzentrieren auf
 - Technik und gemeinsamen Markt, insbesondere ABS für Motorräder, ISOFIX-Verankerungen, Sicherstellung eines hohen technischen Standards bei Einführung von Notbremsassistenten, Spurverlassenswarnsystemen und anderen sicherheitsfördernden Fahrerassistenzsystemen, Vertriebsverbot für Radarwarngeräte, Erinnerungssignale bei Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes, Gurtstraffer für alle Sitze, Mindeststandards bei Fahrrädern;
 - Gewerblicher Personen- und Güterverkehr, insbesondere Alkoholverbot für Fahrer; Sicherstellung eines hohen Niveaus der Ladungssicherung im grenzüberschreitenden Verkehr.
- Im Führerscheinbereich sollte das Konzept „Begleitetes Fahren mit 17“ eingeführt werden.
6. Empfehlungen, Erfahrungsaustausch, Kampagnen und/oder EU-Finanzierung sollten vor allem vorgesehen werden für Folgendes:
 - freiwilliger Einbau von Speed-Alert-Systemen;
 - Einbau von Alkolock-Systemen bei bestimmten gefahrgeneigten Verkehren;
 - Verbesserung der Nutzungsquote für Gurte und Kinderrückhalteeinrichtungen,
 - Umsetzung der Infrastrukturrichtlinie (z. B. Sicherheitsaudits von Straßen),
 - Klassifizierung beeinträchtigender Medikamente,
 - Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention,
 - Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer,
 - Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Unternehmen.
 7. Geprüft werden sollte die Einführung von Notbremsassistenten auch in PKW.
 8. Alle EU-Maßnahmen sollten daran gemessen werden, ob sie mindestens verkehrssicherheitsneutral sind.“

Blutprobe ohne Richtervorbehalt

Klaus Tolksdorf, Präsident des Bundesgerichtshof, sieht Reformbedarf bei den Vorschriften zur Alkoholkontrolle: Die Blutentnahme bei alkoholisierten Autofahrern sei nach dem geltenden Gesetz nach seiner Ansicht kaum praktikabel.

Er forderte auf dem jährlichen Presseempfang des Bundesgerichtshofes den Gesetzgeber auf, die Vorschriften zu ändern. „Eine Abschaffung des Richtervorbehalts wäre ein großer Verdienst“, sagte Tolksdorf in Karlsruhe. Der Eingriff in die Freiheitsrechte des Einzelnen seien – anders als bei einer Wohnungsdurchsuchung – relativ gering. Auch die Beweislage sei eine völlig andere: So gerate ein betrunkenener Autofahrer in der Regel bei einer Polizeikontrolle schon durch seinen Alkoholgeruch in Verdacht.

Um verlässliche Werte zu erhalten, müsse die Blutprobe so schnell wie möglich genommen werden, betonte Tolksdorf. Denn: „Jede Zeitverzögerung führt zum Verlust von Beweisen.“ In der Praxis sei es den Polizisten oft aber nicht möglich, kurzfristig einen Richterbeschluss zu bekommen. Häufig erfolge dieser nur telefonisch. „Welchen Wert hat der Richtervorbehalt aber, wenn er ohne eigenes Ansehen ergeht?“, meinte er. Nach einer Reihe unterschiedlicher Entscheidungen der Gerichte herrsche große Unsicherheit. Die Folge sei ein besorgniserregender Rückgang von Polizeikontrollen. In Hamburg etwa liege er bei 40 Prozent.

(Aus einer Mitteilung der Nürnberger Zeitung, NZ, vom 06. Februar 2010)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH

Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Alkohol und Energy-Drinks bilden gefährliche Mischung

Stark koffeinhaltige Getränke in Verbindung mit Alkohol vermitteln das Gefühl, nüchterner zu sein, als man tatsächlich ist. Zwar wird die Müdigkeit unterdrückt, nicht jedoch die Auswirkungen von Alkohol auf Wahrnehmungs- oder Reaktionsfähigkeit. In einer Studie*) wiesen Forscher der University of Florida nach, dass mit dem Konsum von so genannten Energy-Drinks auch die Selbstüberschätzung steigt.

Für die Untersuchung wurden zufällig ausgewählte Besucher von 800 Kneipen und Bars befragt. Neben einem Interview erhoben die Forscher Informationen zum Trinkverhalten sowie zur Selbsteinschätzung hinsichtlich einer Heimfahrt mit dem eigenen Pkw und führten einen Atemalkoholtest durch.

Personen, die alkoholische Getränke und Energy-Drinks zu sich genommen hatten, trugen gegenüber Personen, die keine koffeinhaltigen Getränke zusätzlich getrunken hatten, ein dreifach höheres Risiko, die gesetzlich zulässigen Atemalkoholwerte von 0,8 Promille zu überschreiten. Auch waren Personen nach dem Konsum von Energy-Drinks viermal häufiger bereit, sich noch hinter das Steuer des eigenen Pkw zu setzen, als es diejenigen waren, die alkoholische Getränke ohne Zusätze getrunken hatten.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 12. Februar 2010)

*) Die Studie wird voraussichtlich in der April-Ausgabe der Zeitschrift „Addictive Behaviors“ erscheinen und ist auszugsweise vorab einsehbar unter: <http://news.ufl.edu/2010/02/10/energy-drink/>

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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Rechtsprechung

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

20. **) 1. Für die fahrlässige Verwirklichung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 und 3 StVG muss dem Betroffenen nachgewiesen werden, dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Rauschmittelkonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Drogen konsumiert hat und gleichwohl im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist.

2. Ein von dem Betroffenen eingeräumter Konsum von Cannabis vier Tage vor dem Tatzeitpunkt begründet nicht ohne weiteres den Vorwurf der Fahrlässigkeit.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 15. Januar 2010
– 2 Ss 277/09-3 Ws (B) 726/09 –

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässiger Zuwiderhandlung gegen § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG nach § 24a Abs. 4 StVG zu einer Geldbuße von 450,00 Euro verurteilt, gemäß § 25 Abs. 1 StVG ein einmonatiges Fahrverbot angeordnet und nach § 25 Abs. 2a StVG eine Bestimmung über dessen Wirksamkeit getroffen. Die dagegen gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung sachlichen Rechts gerügt und das Verfahren beanstandet wird, hat mit der Sachrüge (vorläufigen) Erfolg.

Die Urteilsausführungen, mit denen der Tatrichter die Annahme begründet, der Betroffene habe den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG fahrlässig verwirklicht, belegen ein fahrlässiges Handeln des Betroffenen nicht.

Fahrlässiges Handeln im Sinne von § 10 OWiG ist gegeben, wenn der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist, außer Acht lässt und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt, oder zwar erkennt, aber darauf vertraut, diese werde nicht eintreten.

Für die fahrlässige Verwirklichung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2, 3 StVG muss dem Betroffenen daher nachgewiesen werden, dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Rauschmittelkonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Drogen konsumiert hat und gleichwohl im Straßenverkehr in Kraftfahrzeug

führt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist (vgl. Senat, Beschluss vom 05. Juni 2009 – 3 Ws (B) 323/09 – [BA 2009, 415] m. w. N.).

Diese Voraussetzungen belegt das angefochtene Urteil nicht. Dem Gesamtzusammenhang der Urteilsgründe ist zu entnehmen, dass der Betroffene sich in der Hauptverhandlung nicht zur Sache eingelassen hat. Gegenüber den ihn kontrollierenden Polizeibeamten hat er eingeräumt, unregelmäßig Cannabis-Produkte zu konsumieren und „am Samstag das letzte Mal einen Joint geraucht zu haben“, wobei der Tattag auf einen Mittwoch fiel. Ferner wird mitgeteilt, dass ein in der Hauptverhandlung verlesener Untersuchungsbericht des LKA einen positiven Befund bezüglich der Einnahme von Cannabinoiden ergeben habe; an anderer Stelle der Urteilsgründe wird unter Bezugnahme auf den (nicht mitgeteilten) Inhalt des Gutachtens des LKA mitgeteilt, dass der Grenzwert von 1 ng/ml THC deutlich überschritten gewesen sei. Nähere Einzelheiten zur Höhe der festgestellten Wirkstoffkonzentration sind dem Urteil jedoch nicht zu entnehmen. Darüber hinaus teilt das Urteil noch von den als Zeugen vernommenen Polizeibeamten bekundete Verhaltensauffälligkeiten des Betroffenen mit.

Diese Urteilsausführungen ermöglichen dem Senat eine Prüfung, ob das Amtsgericht rechtsfehlerfrei von einem fahrlässigen Verhalten des Betroffenen ausgegangen ist, nicht. Der von dem Betroffenen eingeräumte Konsum von Cannabis vier Tage vor dem Tatzeitpunkt begründet den Vorwurf der Fahrlässigkeit wegen des Zeitablaufes nicht. Ob die durch die Blutentnahme festgestellte Wirkstoffkonzentration eine Höhe hatte, die den rechtsfehlerfreien Rückschluss auf einen zeitnahen Konsum zulässt, kann der Senat mangels näherer Feststellungen nicht prüfen. Eine Prüfung des Tatrichters, ob die geschilderten Auffälligkeiten des Betroffenen anlässlich der polizeilichen Kontrolle auf den Konsum von Btäubungsmitteln zurückzuführen sind oder auch andere Ursachen haben können, ist den Urteilsgründen nicht zu entnehmen. Angesichts dieser lückenhaften Feststellungen vermag der Senat nicht zu prüfen, ob der vom Tatrichter gezogene Schluss auf fahrlässiges Verhalten des Betroffenen auf einer tragfähigen Grundlage beruht. Der Senat hebt daher das angefochtene Urteil auf und verweist die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurück.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht
Ulrich Kujawski, Berlin)

**) Leitsatz stammt vom Einsender der Entscheidung.

21. Die Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und erster Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) mit dem Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ ist grundsätzlich ausreichend.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 21. August 2009 – 2 Ss OWi 713/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,27 mg/l geführt hat, zu einer Geldbuße von 750 € verurteilt und gegen ihn ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt. Nach den Feststellungen führte der Betroffene gegen 0.34 Uhr seinen Pkw auf der H.-Straße in P., als er von den Zeugen PHM in B. und POM M. angehalten und einer Verkehrskontrolle unterzogen wurde. Anschließend führte der Zeuge POM M. mit dem Betroffenen einen Atemalkoholtest durch, indem er ihn zunächst Atemluft in den Handalkomaten abgeben ließ. Nachdem das Ergebnis über dem Wert von 0,25 mg/l lag, verbrachten die Zeugen den Betroffenen zur Wache, wo sich das geeichte Atemalkoholmessgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ befand. An diesem Gerät wurde, nachdem die Zeugen nochmals 20 Minuten gewartet hatten, eine AAK-Messung durchgeführt. Die Zeit zwischen der Anhaltung und der 1. Messung betrug 24 Minuten. Die ohne Besonderheiten um 0.58 Uhr durchgeführte Messung ergab eine AAK von 0,281 mg/l, die um 1.00 Uhr durchgeführte zweite Messung eine solche von 0,276 mg/l; aus beiden Werten errechnete das Gerät als Messergebnis eine AAK von 0,27 mg/l.

Die gegen seine Verurteilung gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er u. a. die Einhaltung einer ungenügenden Wartezeit von 24 Minuten beanstandete, blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Die gemäß § 79 I 1 Nrn. 1 und 2 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen erweist sich als unbegründet (§ 349 II StPO i. V. m. § 79 III 1 OWiG). Insbesondere greifen die mit der Rechtsbeschwerde erhobenen Bedenken, dass die Beachtung einer Wartezeit von 20 Minuten zur Erlangung einer verwertbaren Messung nicht ausreichend sei, nicht durch.

1) Bei der Messung der AAK mittels des Messgerätes „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ handelt es sich nach ständiger Rechtsprechung um ein standardisiertes Messverfahren (vgl. neben BayObLGSt 2000, 51, 52 [= BA 2000, 247] u. a. OLG Bamberg DAR 2007, 92 ff. = BA 2007, 106 ff.; OLG Bamberg BA 2008, 197 f. = VRR 2008, 153 f. = StRR 2008, 196 f. und OLG Bamberg BA 2006, 409 f.), so dass grundsätzlich die Angabe des Messverfahrens und des Messergebnisses in den Urteilsgründen genügt (vgl. BGHSt 39, 291, 302). Angaben zur Einhaltung der Kontroll- und

Wartezeit muss der Tatrichter nur dann machen, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass diese nicht beachtet worden sind (BayObLG DAR 2003, 232 [= BA 2003, 380]). Diesen Anforderungen wird das Urteil des Amtsgerichts vollumfänglich gerecht.

2) Der Tatrichter stellt fest, dass zwischen der Anhaltung des Betroffenen und der ersten AAK-Kontrolle am zugelassenen Messgerät ein Zeitraum von 24 Minuten lag. Damit ist die erforderliche Wartezeit beachtet. Auch wenn die Rechtsbeschwerde zutreffend darauf hinweist, dass diese Wartezeit nicht Bestandteil der DIN-Norm VDE 0405 ist, so ist gleichwohl deren Beachtung erforderlich. Die obergerichtliche Rechtsprechung verlangt grundsätzlich die Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und erster Messung (vgl. OLG Bamberg, a. a. O.; BayObLGSt 2000, 51, 55; BGH NJW 2001, 1952, 1954 [= BA 2001, 280]), wenngleich sie nicht stets bei einem Verstoß gegen die Beachtung der Wartezeit zu einem Verwertungsverbot gelangt (vgl. OLG Karlsruhe NJW 2006, 1988, 1989 m. w. N. [= BA 2006, 410]). Wie die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Antragschrift zutreffend ausführt, geht das Erfordernis dieser Wartezeit darauf zurück, dass bei der Atemalkoholbestimmung nach dem Willen des Gesetzgebers nur Messgeräte eingesetzt und Messmethoden angewendet werden dürfen, die den im Gutachten des Bundesgesundheitsamts gestellten Anforderungen genügen (vgl. BGH NJW 2001, 1952, 1953). Das entsprechende Gutachten des Bundesgesundheitsamtes (vgl. Schoknecht u. a., Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse; im Folgenden: Gutachten) stellt ausdrücklich fest, dass zwischen der Beendigung der Alkoholaufnahme und der Atemalkoholmessung ein bestimmter Zeitraum verstrichen sein muss, der mit 20 Minuten anzusetzen ist. Ausschlaggebend für diese Vorgabe sei weniger die Gefahr der Verfälschung der Messwerte durch Mundrestalkohol, sondern die Erfahrung, dass sich erst nach dieser Zeit ein definiertes Verhältnis zwischen AAK und BAK eingestellt habe, das kurzzeitigen Schwankungen nur noch im geringeren Maße unterworfen sei (Gutachten S. 12). Soweit in verschiedenen gerichtlichen Entscheidungen die Rede davon ist, dass eine Wartezeit von „mindestens“ 20 Minuten zu beachten sei, bedeutet dies gerade nicht, wie es die Rechtsbeschwerde folgern will, dass eine Wartezeit von 20 Minuten nicht ausreichend sei.

3) Auch die Veröffentlichung von Iffland u. a. (DAR 2008, 382 ff.), nach der Abschlüsse vom Atemalkoholwert auch bei mindestens 20 Minuten Wartezeit je nach Trinkverhalten als erforderlich bezeichnet werden, gibt zu einer abweichenden rechtlichen Beurteilung keinen Anlass:

a) Die genannte Veröffentlichung weist in erster Linie darauf hin, dass es bei noch nicht abgeschlossener Resorption dazu kommen kann, dass AAK-Werte ermittelt werden, die deutlich unterhalb eines entsprechenden BAK-Wertes liegen. Die Autoren gehen dabei von einem Umrechnungsfaktor von 2,0 aus, welcher der Empfehlung des Gutachtens zufolge als sog. Q-Wert der Umrechnung zugrunde gelegt wurde, um

so eine Benachteiligung derjenigen Betroffenen zu vermeiden, die einer Atemalkoholkontrolle und nicht einer Blutentnahme unterzogen worden sind. Demzufolge sei es erforderlich, entweder höhere Sicherheitsabschläge zu gewähren oder eine Wartezeit von wenigstens 30 Minuten zu beachten (DAR 2008, 386). Die Problematik, dass die Messung der AAK in zeitlicher Nähe zur Alkoholaufnahme zu Messergebnissen führen kann, die nicht einer zeitgleich durchgeführten Blutalkoholkonzentration (BAK) entspräche, war allerdings bereits dem Gesetzgeber bekannt. Das o. g. Gutachten weist ausdrücklich darauf hin, dass in der Anflutungsphase physiologisch bedingte stärkere Schwankungen der Verlaufskurve der AAK in Einzelfällen zu größeren Abweichungen führen können (Gutachten S. 12), dass das Verhältnis AAK/BAK mit zunehmender Annäherung an das Trinkende insbesondere beim Kurzzeitrinken ein undefinierbares Verhalten aufweise (Gutachten S. 17) und dass anstelle eines Sicherheitszuschlages für die AAK-Grenzwerte ein Sicherheitsfaktor Q eingeführt werden solle, der dem Zweck diene, sicherzustellen, dass mit einer vorzuziehenden Wahrscheinlichkeit w ein gemessener AAK-Wert statistisch betrachtet unter dem AAK-Grenzwert liegt, falls ein gleichzeitig gemessener BAK-Wert den BAK-Grenzwert erreicht (Gutachten S. 21). In Kenntnis dieser Ausführungen hat sich der Gesetzgeber gleichwohl in § 24a I StVG für die Regelung entschieden, dass derjenige ordnungswidrig handelt, der im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft hat.

b) Es ist auch bereits mehrfach obergerichtlich entschieden worden, dass das mögliche Abweichen der gemessenen AAK von einer BAK, die bei einer zeitgleichen Blutentnahme zu erwarten gewesen wäre, keinen Grund darstellt, von der Verfassungswidrigkeit der Regelung des § 24a I StVG auszugehen. Zwar hat der Gesetzgeber bei Einführung des § 24a I StVG die festgelegten AAK-Grenzwerte aus den BAK-Grenzwerten abgeleitet (vgl. BGH NJW 2001, 1952, 1953). Entscheidend für das Erfordernis der Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten ist der Umstand, dass sich erst nach mindestens 20 Minuten das der Regelung des § 24a I StVG zugrunde gelegte „definierte Verhältnis zwischen Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentration eingestellt hat“ (BayObLG NJW 2005, 232 [= BA 2005, 492]). Wie auch das Bayerische Oberste Landesgericht in der vorgenannten Entscheidung ausdrücklich feststellt, hat sich das Risiko von Schwankungen nach 20-minütiger Wartezeit auf ein zu vernachlässigendes geringes Maß vermindert. Die Rechtsbeschwerde verkennt, dass der Gesetzgeber durch die Regelung des § 24a I StVG zwei voneinander unabhängige tatbestandliche Voraussetzungen eingeführt hat. Eine direkte Konvertierbarkeit von AAK- in BAK-Werte ist ausgeschlossen (BGH NJW 2001, 1952, 1953 unter Hinweis auf S. 12 des Gutachtens). Die Festlegung der Grenzwerte für die AAK erfolgte unter dem Gesichtspunkt, dass eine Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % dafür spricht, dass beim Vorliegen einer BAK, die einem BAK-Grenz-

wert entspricht, der gemessene AAK-Wert unter dem ausgewählten AAK-Grenzwert liegt (Gutachten S. 15). Der Gesetzgeber hat sich damit bewusst dafür entschieden, die Messung der BAK und der AAK gleichzustellen, obwohl nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit (von 75 %) sichergestellt war, dass eine zeitgleich gemessene BAK über der gemessenen AAK liegt. Diese Entscheidung des Gesetzgebers hält sich innerhalb der ihm eingeräumten Grenzen und ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. BayObLGSt 2000, 51; BGH NJW 2001, 1953, 1954). Die vorgenannte Entscheidung des BGH nimmt zwar nicht ausdrücklich zum Erfordernis der Wartezeit Stellung. Die Entscheidung erging aber auf eine Vorlage des OLG Hamm (NZV 2000, 426 [= BA 2000, 385]), da dieses entgegen der Rechtsprechung des BayObLG bei der AAK-Messung zusätzliche Sicherheitsabschläge berücksichtigen wollte. Das OLG Hamm wies in der Vorlage ausdrücklich darauf hin, dass Wittig u. a. (vgl. BA 2000, 30) bei Untersuchungen Schwankungen des Quotienten BAK/AAK von 0,74 bis 3,29 festgestellt hätten und die Quotienten in der Invasionsphase signifikant kleiner, in der Eliminationsphase signifikant größer waren. Das OLG Hamm wies zudem darauf hin, dass sich nach diesen Untersuchungen bei einer Atemalkoholmessung 30 Minuten nach Trinkende ein BAK-/AAK-Quotient von 1,5 ergeben würde. Das OLG Hamm hat damit die von Iffland u. a. (a. a. O.) erneut problematisierte Fallgestaltung ausdrücklich thematisiert. Der BGH stellt demgegenüber klar, dass sich entgegen der Auffassung des OLG Hamm auch unter Beachtung derartiger Untersuchungen hieraus keine verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die eigenständige Berücksichtigung von AAK-Grenzwerten ergäben (BGH NJW 2001, 1953, 1954). Der BGH hat auf die Vorlage des OLG Hamm die zugrunde liegende Rechtsfrage wie folgt formuliert: „Ist der mit einem bauartzugelassenen und geeichten Atemalkoholmessgerät gewonnene Atemalkohol-Messwert für die Feststellung der tatbestandlichen Voraussetzungen des § 24a I StVG unmittelbar verwertbar oder sind allgemeine Sicherheitsabschläge zum Ausgleich möglicher störender Einflüsse auf den Messvorgang geboten?“ Diese Frage hat der BGH ausdrücklich verneint. Da der BGH die Einhaltung einer Wartezeit von 20 Minuten für ausreichend erachtet hat, hat er damit zugleich entschieden, dass auch eine längere Wartezeit als 20 Minuten nicht erforderlich ist, um das gewonnene Messergebnis zu verwerten.

c) Auch die von den rechtsmedizinischen Instituten der Universitäten München und Heidelberg durchgeführten Trinkversuche mit insgesamt 200 gesunden Probanden (BA 2006, 257 ff.) können zu keiner anderen rechtlichen Beurteilung führen. Zwar ergibt sich auch bei der dort durchgeführten Untersuchung, dass es zu einer breiten Streuung des Wertes Q in der Anflutungsphase kommt. In 16,3 % der Fälle lag Q bereits bei Trinkende bei oder über 2 ml/kg, nach 20 Minuten hatten lediglich 39,3 % der Probanden diesen Wert erreicht oder überschritten. 8,4 % der Probanden allerdings haben während der gesamten Eliminations-

phase diesen Wert nicht erreicht. Aus dieser Untersuchung wird deutlich, dass auch bei Beachtung einer längeren Wartezeit keine Gewähr dafür gegeben ist, dass die gemessene AAK unter Zugrundelegung eines Umrechnungsfaktors von 2,0 einer (fiktiven) BAK entspricht. Dies ist vom Gesetzgeber bewusst in Kauf genommen worden und verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit gerade in der Anflutungsphase besonders stark sind und die AAK in der Resorptionsphase den zeitlichen Verlauf der Alkoholwirkung etwas besser beschreibt, als der peripherenöse Blutalkoholgehalt (BayObLGSt 2000, 51, 55 m. w. N.).

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht
Dr. Georg Gieg, Bamberg)

22. Der Verwertung eines Sachverständigengutachtens über die Blutalkoholkonzentration des Betroffenen steht nicht entgegen, wenn im Zeitpunkt der polizeilich angeordneten Blutentnahme wegen Gefährdung des Untersuchungserfolges ein Ermittlungsrichter schon deshalb un erreichbar ist, weil in dem betreffenden Bundesland (hier: Bayern) ein richterlicher Bereitschaftsdienst lediglich im Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 21.00 Uhr eingerichtet ist.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 20. November 2009 – 2 Ss OWi 1283/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit nach § 24a I, III StVG zu einer Geldbuße verurteilt und gegen ihn ein Fahrverbot verhängt. Nach den Feststellungen wurde der Betroffene am 05. 02. 2009 (Donnerstag) um 23.50 Uhr einer Polizeikontrolle unterzogen, wobei Alkoholgeruch festgestellt wurde. Ein freiwilliger Alkoholttest ergab eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,45 mg/l. Weil der Betroffene wegen Atemwegsproblemen zur Durchführung einer AAK-Messung am Messgerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ nicht in der Lage war, wurde kurz darauf von dem Polizeibeamten die Blutentnahme angeordnet, welche eine Blutalkoholkonzentration von 0,91 Promille ergab. Ein Versuch des Beamten, einen Staatsanwalt oder Bereitschaftsrichter zu erreichen, erfolgte nicht, da diese Anordnungen immer von der Polizei getroffen wurden. Auch eine Dokumentation, warum Gefahr im Verzug vorlag, unterblieb. Die gegen seine Verurteilung gerichtete Rechtsbeschwerde des Betroffenen blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerde hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (§ 349 II StPO i. V. m. § 79 III 1 OWiG).

Das Sachverständigengutachten über die Blutalkoholkonzentration (BAK) des Betroffenen durfte vorliegend verwertet werden. Es entspricht zwar der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes, dass bei Vorliegen eines Richtervorbehaltes – auch wenn dieser wie in § 81a II StPO nur einfachgesetzlicher Natur ist – Polizei und Staatsanwaltschaft die Regelzuständigkeit des Ermittlungsrichters nicht unterlaufen dürfen. Deshalb muss in aller Regel der Versuch unternommen werden, einen Ermittlungsrichter zu erreichen, wobei diese Bemühungen nicht unter Hinweis darauf unterbleiben dürfen, dass eine richterliche Entscheidung zur maßgeblichen Zeit gewöhnlicherweise nicht mehr zu erlangen ist (vgl. BVerfG, Beschluss v. 04. 02. 2005 – 2 BvR 308/04 – = BVerfGK 5, 74 ff. = StraFo 2005, 156 ff. = NJW 2005, 1637 ff. = NSTZ 2005, 337 ff. = DAR 2005, 324 ff. = wistra 2005, 219 f. = StV 2005, 483 ff.; ferner BVerfG, Beschluss v. 12. 02. 2007 – 2 BvR 273/06 – = BVerfGK 10, 270 ff. = NJW 2007, 1345 f. = StV 2007, 281 f. = NZV 2007, 581 ff. = VRR 2007, 150 f. = StRR 2007, 103 f. [= BA 2008, 71]). Allerdings erfolgte in den vorgenannten, vom Bundesverfassungsgericht entschiedenen Fällen die Anordnung der Durchsuchung um 19.00 Uhr, nachdem die Polizeibeamten bereits um 17.00 Uhr auf den Beschuldigten aufmerksam wurden, bzw. die Anordnung der Blutentnahme um 9.00 Uhr.

In Bayern besteht ein richterlicher Bereitschaftsdienst aufgrund der Anordnung des Bayerischen Staatsministeriums der Justiz vom 10. 12. 2007 (Gz.: 2043-IV-10673/07) lediglich zwischen 6.00 Uhr und 21.00 Uhr. Dies ist auch den Ermittlungsbehörden bekannt. Es ist daher ausgeschlossen, gegen Mitternacht einen Ermittlungsrichter zu erreichen. Von daher durfte – entgegen der Auffassung des AG – der Polizeibeamte wegen Vorliegens von Gefahr in Verzug die Blutentnahme anordnen, da bis zur Erreichbarkeit eines Richters am nächsten Morgen um 6.00 Uhr eine Gefährdung des Untersuchungserfolges (§ 81a II StPO) auf der Hand lag.

Ein Verwertungsverbot besteht auch nicht deshalb, weil der Polizeibeamte die erforderliche Dokumentation unterlassen hat (vgl. hierzu OLG Bamberg, Beschluss v. 19. 03. 2009 – 2 Ss 15/09 – = DAR 2009, 278 ff. = BA 2009, 217 ff. = ZfS 2009, 349 ff. = NJW 2009, 2146 ff. = OLGSt StPO § 81a Nr. 8 = VerkMitt. 2009, Nr. 77 = VRR 2009, 190 f.). Die Ermittlungsperson, die unter Annahme von Gefahr in Verzug gemäß § 81a II StPO eine Blutentnahme anordnet, ist verpflichtet, die hierfür maßgeblichen Gründe schriftlich zu dokumentieren. Das Gebot effektiven Rechtsschutzes verlangt, dass die anordnende Stelle ihre Entscheidung mit den maßgeblichen Gründen schriftlich niederlegt, um so eine nachträgliche gerichtliche Überprüfung zu ermöglichen (vgl. BVerfGE 103, 142, 156 ff. = NJW 2001, 1121 ff. = StV 2001, 207 ff. = StraFo 2001, 154 ff.). Diese Dokumentation ist vorliegend nicht vorgenommen worden. Bei der Frage, ob ein Beweisverwertungsverbot vorliegt, ist die fehlende Dokumentation aber nur eines von mehreren Kriterien, die bei der erforderlichen Abwägung Beachtung fin-

den können. Die fehlende Dokumentation für sich allein führt grundsätzlich nicht zu einem Beweisverwertungsverbot (vgl. BGH NStZ-RR 2007, 242, 243 unter Hinweis auf BGH NStZ 2005, 392, 393). Dies ist auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (BVerfG NJW 2008, 3053, 3054 [= BA 2008, 386]).

Soweit die Oberlandesgerichte Hamm (Beschluss v. 12.03.2009 – 3 Ss 31/09 – = DAR 2009, 336 ff. = StV 2009, 459 ff. = VRR 2009, 192 f.) bzw. Celle (Beschluss v. 16.06.2009 – 311 SsBs 49/09 – = StraFo 2009, 330 f. = StV 2009, 518 f. = NZV 2009, 463 f. = OLGSt StPO § 81a Nr. 10 = VRS 117, 99 ff. = VRR 2009, 283 [= BA 2009, 342]) ein Beweisverwertungsverbot dann annehmen, wenn sich der Polizeibeamte keinerlei Gedanken über das Vorliegen von Gefahr im Verzug macht, ist dies auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar. Die Anordnung der Blutentnahme erfolgte in den dort zugrunde liegenden Fällen um 19.00 Uhr bzw. um 12.10 Uhr und damit zu Zeitpunkten, in denen die Erreichbarkeit eines Richters jeweils nahe lag. Hier hingegen wurde die Anordnung der Blutentnahme gegen Mitternacht getroffen, also zu einer Zeit, in der die Erreichbarkeit des Richters ausgeschlossen war.

Gemäß § 80a Abs. 1 OWiG entscheidet der Einzelrichter.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht
Dr. Georg Gieg, Bamberg)

23. Bei Taten im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen darf die Polizei nur in Ausnahmefällen die Entnahme von Blutproben nach § 81a Abs. 1 StPO anordnen. Ein Verstoß gegen den Richtervorbehalt führt zur Unverwertbarkeit der Ergebnisse der Blutuntersuchung.

Oberlandesgericht Schleswig,
Urteil vom 26. Oktober 2009 – 1 Ss OWi 92/09 (129/09) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels THC zu einer Geldbuße von 250,- Euro verurteilt. Zugleich hat es ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Nach den Feststellungen fuhr der Betroffene am Donnerstag, dem 08. Juli 2008, mit einem Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen. Um 15.40 Uhr geriet er in eine allgemeine Verkehrskontrolle durch Polizeibeamte. Dabei fielen einem der Polizeibeamten die geröteten Bindehäute des Betroffenen auf. Der Beamte stellte ferner eine verzögerte Pupillenreaktion beim Betroffenen fest. Diese Befunde begründeten bei dem Beamten den Verdacht eines Drogenkonsums des Betroffenen. Ein vom Betroffenen daraufhin am Kontrollort freiwillig durchgeführter Drogenschnelltest (HK-Diagnostika, Urintest) führte zu einem positiven Er-

gebnis betreffend das berauschende Mittel THC. Daraufhin ordnete der Beamte die Entnahme einer Blutprobe beim Betroffenen an. Den Versuch, eine richterliche Entscheidung zu erlangen, unternahm er nicht. Dabei war ihm der Richtervorbehalt des § 81a StPO bewusst; wegen einer drohenden Gefährdung des Untersuchungserfolges erachtete er aber die eigene Eilkompetenz für gegeben. Die Blutprobenentnahme erfolgte durch einen Arzt um 16.25 Uhr. Die Untersuchung der Blutprobe ergab einen THC-Gehalt von 5,74 ng/ml.

Das Amtsgericht hat das Ergebnis des rechtsmedizinischen Gutachtens über die Untersuchung der Blutprobe für verwertbar erachtet, weil durch die Einholung einer richterlichen Anordnung der Blutprobenentnahme eine zeitliche Verzögerung eingetreten wäre, die den Untersuchungserfolg gefährdet hätte. Denn die Vorlage einer Akte hätte zu viel Zeit beansprucht; eine lediglich fernmündliche Entscheidung des Richters aufgrund einer fernmündlichen Sachverhaltsschilderung reiche in aller Regel nicht aus.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er ausschließlich das Verfahren beanstandet und die Verwertung des Ergebnisses der Blutprobenuntersuchung angreift.

Durch Beschluss vom 25. September 2009 hat der Einzelrichter die Sache zur Fortbildung des Rechts dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zum Freispruch des Betroffenen.

1. Die gem. § 79 Abs. 1 Nr. 2 OWiG statthafte Rechtsbeschwerde ist auch sonst zulässig. Sie ist frist- und formgerecht eingelegt und begründet worden. Zwar hat der Betroffene keine Sachrüge erhoben, so dass die Rechtsbeschwerde ausschließlich mit der Verfahrensrüge, mit der er die Verletzung des Richtervorbehalts gemäß § 81a StPO rügt, begründet wird. Die insoweit erhobene Verfahrensrüge enthält aber alle erforderlichen Angaben über die den behaupteten Mangel begründenden Tatsachen, wenn sie auch nicht ausdrücklich ausführt, dass der Betroffene nicht in die Blutentnahme eingewilligt bzw. dieser zugestimmt habe. Dies ist nach ständiger Rechtsprechung des Senats grundsätzlich erforderlich (vgl. auch OLG Dresden, StV 2009, 571 [= BA 2009, 213]). Die weiteren Ausführungen der Rechtsbeschwerde lassen aber noch mit hinreichender Deutlichkeit erkennen, dass eine Einwilligung bzw. Zustimmung des Betroffenen zur Blutprobenentnahme nicht vorlag. Dies folgt daraus, dass sich der Angeklagte zwar freiwillig einem Drogenschnelltest unterzog, die Entnahme der Blutprobe hingegen durch den diensthabenden Polizeibeamten angeordnet werden musste. Eine Anordnung wäre nämlich entbehrlich gewesen, wenn der Betroffene mit der Blutentnahme einverstanden gewesen wäre (vgl. OLG Hamm, NJW 2009, 242 [= BA 2008, 388]).

2. Die Rechtsbeschwerde ist auch begründet, weil das Amtsgericht das Ergebnis der Blutprobenuntersuchung zu Unrecht verwertet hat.

Zu Recht rügt der Betroffene einen Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO. Danach steht die Anordnung einer Entnahme von Blutproben nach § 81a Abs. 1 StPO grundsätzlich dem Richter zu. Nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehenden Verzögerung besteht auch eine Anordnungscompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen. Die Strafverfolgungsbehörden müssen daher regelmäßig versuchen, die Anordnung des zuständigen Richters einzuholen, bevor sie selbst die Blutentnahme anordnen. Die Gefährdung des Untersuchungserfolges muss mit Tatsachen begründet werden, die auf den Einzelfall bezogen und in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist (vgl. hierzu BVerfG, NJW 2007, 1345 f. [= BA 2008, 71]; OLG Dresden, NJW 2009, 2149 ff. [= BA 2009, 344]; OLG Bamberg, NJW 2009, 2146 ff. [= BA 2009, 217], OLG Celle, Beschluss vom 06.08.2009 – 32 Ss 94/09 – zitiert nach juris [= BA 2009, 416]). Dabei verbietet sich eine generalisierende Betrachtungsweise dahingehend, dass – ohne Berücksichtigung des Schutzzweckes des Richtervorbehalts im konkreten Einzelfall – von einer Gefährdung des Untersuchungserfolges i. S. d. § 81a Abs. 2 StPO bei Taten unter Drogen- oder Alkoholeinfluss von vornherein ausgegangen werden kann.

So kann zum einen die Gefährdung des Untersuchungserfolges nicht allein mit dem abstrakten Hinweis begründet werden, eine richterliche Entscheidung sei gewöhnlich zu einem bestimmten Zeitpunkt oder innerhalb einer bestimmten Zeitspanne nicht zu erlangen (BVerfGE 103, 142/156; NJW 2007, 1444; BGHSt 51, 285/293). Zum anderen kann bei Taten im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen die typischerweise bestehende abstrakte – und damit gerade nicht einzelfallbezogene – Gefahr, dass durch den körpereigenen Abbau der Stoffe der Nachweis der Tatbegehung erschwert oder gar verhindert wird, für sich allein noch nicht für die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolges ausreichen (OLG Köln zfs 2009, 48/49 [= BA 2009, 44]; OLG Hamm NJW 2009, 242/243 [= BA 2008, 388]; OLG Thüringen, Beschluss vom 25.11.2008 – 1 Ss 230/08 – bei Juris [= BA 2009, 214]; OLG Hamburg NJW 2008, 2597/2598 [= BA 2008, 198]). Andernfalls würden die konkreten Umstände des Einzelfalles, etwa im Hinblick auf die jeweilige Tages- oder Nachtzeit, die jeweiligen Besonderheiten am Ort der Kontrolle, die Entfernung zur Dienststelle bzw. zum Krankenhaus mit Erreichbarkeit eines Arztes oder den Grad der Alkoholisierung und seine Nähe zu rechtlich relevanten Grenzwerten, völlig außer Betracht gelassen.

Die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolges muss vielmehr auf Tatsachen gestützt werden, die auf den Einzelfall bezogen und in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist. Das Bestehen einer

solchen Gefährdung unterliegt der vollständigen, eine Bindung an die von der Exekutive getroffenen Feststellungen und Wertungen ausschließenden gerichtlichen Überprüfung (BVerfG NJW 2008, 3053/3054 [= BA 2008, 386]; NJW 2007, 1345/1346; BVerfGE 103, 142/156; OLG Hamburg, NJW 2008, 2597/2598; OLG Hamm NJW 2009, 242/243; OLG Thüringen, Beschluss vom 25.11.2008 – 1 Ss 230/08 –).

Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt. Eine Gefährdung des Untersuchungserfolges gemäß § 81a Abs. 2 StPO, die eine Anordnung der Blutentnahme durch den ermittelnden Polizeibeamten gerechtfertigt hätte, ist weder belegt noch ansatzweise ersichtlich. Der Polizeibeamte hat vielmehr nicht einmal den Versuch unternommen, einen Richter oder jedenfalls einen Staatsanwalt zu erreichen. Die Gefährdung des Untersuchungserfolges war auch in keiner Weise evident.

In der Zeit zwischen dem Verdacht auf eine Fahrt unter dem Einfluss berauschender Mittel und dem Zeitraum, der allein durch die Benachrichtigung eines Arztes zur Entnahme der Blutprobe und dessen Ankunft vergeht, besteht regelmäßig hinreichende Gelegenheit, jedenfalls fernmündlich eine richterliche Anordnung einzuholen (OLG Celle a. a. O.).

Dies war auch hier der Fall. In der Rechtsbeschwerdebegründung wird mitgeteilt, dass die Polizeikontrolle um 15.40 Uhr erfolgte und die Blutprobe 45 Minuten später, um 16.25 Uhr, durchgeführt wurde. In diesem Zeitraum hätte ohne weiteres eine richterliche Anordnung eingeholt werden können, zumal sich der Vorfall an einem Werktag nachmittags während der üblichen Geschäftszeiten ereignete.

Eine richterliche Anordnung gemäß § 81a Abs. 2 StPO bedarf nicht zwingend der Vorlage schriftlicher Akten, deren Herstellung in vielen Fällen eine Verzögerung der Untersuchung nach sich ziehen könnte (BGHSt 51, 285, 295; OLG Bamberg, NJW 2009, 2146; OLG Celle a. a. O.). Anhaltspunkte dafür, dass die richterliche Anordnung ohne Aktenvorlage von vornherein verweigert worden wäre, sind weder dokumentiert noch sonst ersichtlich. Eine fernmündliche richterliche Anordnung war auch nicht von vornherein ausgeschlossen. Es handelte sich um einen überschaubaren und einfachen Sachverhalt, die Fahrereigenschaft des Betroffenen stand außer Frage, und es gab aufgrund seiner geröteten Bindehäute und des Ergebnisses des Drogenschnelltests konkrete Anhaltspunkte für eine Drogenbeeinflussung, die den Verdacht einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG begründeten.

Dieser Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO führt vorliegend auch zu einem Verwertungsverbot und damit zur Unverwertbarkeit der Ergebnisse der Blutuntersuchung.

Zwar zieht nicht jeder Verstoß bei der Beweisgewinnung ein strafprozessuales Verwertungsverbot nach sich. Vielmehr ist diese Frage jeweils nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes und der Abwägung der widerstreitenden Interessen zu ent-

scheiden. Ein Verwertungsverbot bedeutet eine Ausnahme, die nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten gewichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist. Von einem Beweisverwertungsverbot ist deshalb nur dann auszugehen, wenn einzelne Rechtsgüter durch Eingriffe fern jeder Rechtsgrundlage so massiv beeinträchtigt werden, dass dadurch das Ermittlungsverfahren als ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen geordnetes Verfahren nachhaltig geschädigt wird und folglich jede andere Lösung als die Annahme eines Verwertungsverbots unerträglich wäre. Ein solcher Ausnahmefall liegt vor bei bewusster und zielgerichteter Umgehung des Richtervorbehalts sowie bei willkürlicher Annahme von Gefahr im Verzug oder bei Vorliegen eines gleichwertigen, besonders schwerwiegenden Fehlers (vgl. hierzu Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 02. Juli 2009 – 2 BVR 2225/08 – zitiert nach juris; BGH NJW 2007, 2269 ff.; OLG Dresden NJW 2009, 2149 ff.; OLG Bamberg NJW 2009, 2146 ff.; OLG Celle a. a. O.).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze besteht hier ein Beweisverwertungsverbot. Die Blutprobe ist nicht von einem Richter, sondern von dem ermittelnden Polizeibeamten angeordnet worden. Obwohl der Richtervorbehalt dem Polizeibeamten bekannt und „präsent“ war, erhielt er die eigene Eilkompetenz für gegeben, weil zur Tatzeit – im Sommer 2008 – in Fallkonstellationen wie der vorliegenden regelmäßig auch von ihm so wie hier vorgegangen wurde.

Anhaltspunkte dafür, dass der Polizeibeamte einer irrümlichen Fehleinschätzung oder Fehlinterpretation des Begriffs „Gefahr im Verzug“ unterlag, so dass er von einer konkreten Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch Einholung einer richterlichen Anordnung oder einer fehlenden Erreichbarkeit eines Richters am Nachmittag eines Werktags ausgegangen wäre, liegen nicht vor.

In der Anordnung des Polizeibeamten liegt ein grober Verstoß gegen den Richtervorbehalt gemäß § 81a Abs. 2 StPO. Er hielt sich generell für anordnungsbefugt und stellte keine Überlegungen dazu an, ob die Anordnung der Blutentnahme im konkreten Fall einem Richter vorbehalten war, welche Umstände im konkreten Einzelfall die von ihm pauschal unterstellte Gefährdung des Untersuchungserfolgs begründeten und wodurch seine Anordnungskompetenz ausnahmsweise eröffnet war. Vielmehr berief er sich auf die ständige polizeiliche Übung zur Tatzeit. Dies reichte hier – im Jahre 2008 – nicht aus. Die Entwicklung der Rechtsprechung zum Richtervorbehalt ist nicht neu. Vielmehr ist die Bedeutung, die das Bundesverfassungsgericht dem Richtervorbehalt beimisst, mindestens mit der Entscheidung vom 20. Februar 2001 (NJW 2001, 1121) deutlich (OLG Hamm StrFo2009, 417, 420) und seitdem in einer Fülle weiterer höchst- und obergerichtlicher Entscheidungen immer weiter vertieft worden. Dass der Polizeibeamte dieser Entwicklung gegenüber seinen Blick verstellte und alter Übung folgend in solchen Fällen wie diesem regelmäßig Gefahr im Verzug annahm, lässt die Anordnung

als willkürliche Missachtung des Richtervorbehalts gemäß § 81a Abs. 2 StPO erscheinen. Die pauschale Annahme, bei Verdacht von Fahrten unter Rauschmitteleinfluss stets zur Anordnung einer Blutprobe berechtigt zu sein, begründet die Besorgnis einer dauerhaften und ständigen Umgehung des Richtervorbehalts (vgl. OLG Celle a. a. O.).

Das angefochtene Urteil beruht auf dem aufgezeigten Rechtsverstoß und ist deshalb aufzuheben.

Da keine anderen Beweismittel ersichtlich sind, aufgrund derer das Gericht in einer neuen Hauptverhandlung erneut zu einer Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit kommen könnte, kam keine Aufhebung des Urteils und Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht in Betracht, sondern allein ein Freispruch. Insbesondere ist der Drogenschnelltest nicht geeignet, den Grad der Rauschmittelbeeinflussung festzustellen, insbesondere, ob der THC-Wert größer als 1,0 ng/ml war (vgl. BVerfG, NJW 2005, 349–351 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]).

24. *) 1. Allein aus nachträglichen Ausfallerscheinungen können keine Rückschlüsse auf das vorsätzliche Führen eines Fahrzeuges in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand gezogen werden.

2. Ebenso kann die mangelnde Beeinträchtigung hinsichtlich Denkablauf, Bewusstsein und Verhalten nicht als tragender Beweis für eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr gewertet werden. Eine Diskrepanz zwischen dem subjektiven Verhaltensbild und dem Ergebnis der Atemalkoholmessung – welchem auch insoweit nur Indizwirkung zukommt – kann sich nämlich aus dem sogenannten „Nüchternschock“ ergeben, der besonders nahe liegt, wenn der Täter – wie hier – einen Unfall verursacht hat.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 17. April 2009 – 2 Ss 159/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Riedlingen verurteilte den Angeklagten am 03. Dezember 2008 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu der Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30,00 Euro. Ferner wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von neun Monaten festgesetzt.

Das Amtsgericht hat zur Tat folgende Feststellungen getroffen:

„Am 09. Mai 2008 fuhr der Angeklagte mit dem PKW nachts gegen 01:05 Uhr auf der ... Straße. Der Angeklagte war aufgrund vorangegangenen Alkoholkonsums nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen. Dies hatte der Angeklagte auch wenigstens billigend in Kauf genommen. Wegen seiner Alkoholisierung kam er beim Abbiegen nach links von der Fahrbahn ab, so dass das Auto letztlich im Garten des Anwesens ... zum Stehen kam.“

Bei der Beweiswürdigung hat das Amtsgericht u. a. Folgendes ausgeführt:

„Der Tatnachweis konnte geführt werden aufgrund der Aussage des Zeugen ... Dieser gab an, über einen Notruf um 01:07 Uhr informiert worden zu sein und sodann gegen 01:20 Uhr am Grundstück ... eingetroffen zu sein. Der Angeklagte selbst sei es gewesen, der den Notruf alarmiert habe. Er habe angegeben, einen Aussetzer gehabt und ein Bier getrunken zu haben. Im Gespräch mit dem Angeklagten habe er Alkoholgeruch festgestellt, der Angeklagte sei außerdem ‚etwas wacklig‘ auf den Beinen gewesen und habe gerötete Augen gehabt. Generell habe der Angeklagte zudem einen ‚fertigen Eindruck‘ gemacht. Aufgrund dieser Feststellungen habe er dem Angeklagten einen Atemalkoholtest angeboten, mit dem dieser ausdrücklich einverstanden gewesen sei. Das Ergebnis habe 1,24 mg/l betragen, was auf einen Blutalkoholgehalt von deutlich über 2 Promille hindeutet ...

Dass der Angeklagte zumindest billigend in Kauf nahm, alkoholbedingt nicht in der Lage zu sein, am Straßenverkehr teilzunehmen, schließt das Gericht aus den erwähnten deutlichen Ausfallerscheinungen, die dem Angeklagten nicht verborgen bleiben konnten. Zugleich hält es das Gericht jedoch für ausgeschlossen, dass der Angeklagte aufgrund seiner Alkoholisierung seinen körperlichen Zustand nicht mehr in ausreichendem Maße einschätzen konnte. Hiergegen spricht, dass der Angeklagte ... durchaus orientiert gewesen ist und er sich auch nach dem Blutentnahmeprotokoll an den Unfall erinnern konnte und bei klarem Bewusstsein war.“

Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das zulässige Rechtsmittel hat mit der Sachrüge Erfolg, so dass es nicht darauf ankommt, dass die Verfahrensrüge nicht formgerecht erhoben worden ist.

Im Rahmen der Beweiswürdigung hat das Amtsgericht zunächst frei von Rechtsfehlern die objektiven Voraussetzungen der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten festgestellt. Entgegen der Annahme der Generalstaatsanwaltschaft ist vorliegend nicht zu beanstanden, dass die Überzeugungsbildung des Amtsgerichts von der (relativen) Fahruntüchtigkeit des Angeklagten auf den in den Urteilsgründen genannten Beweisanzeichen und der von dem Atemalkoholwert von 1,24 mg/l ausgehenden Indizwirkung beruht. Denn die Atemalkoholmessung ist zwar im Strafverfahren nicht zum Nachweis einer bestimmten Blutalkoholkonzentration geeignet, jedoch dürfen diese Messergebnisse im Zusammenwirken mit anderen Indizien bei der Prüfung der Fahruntüchtigkeit berücksichtigt werden (vgl. Fischer StGB 56. Aufl. § 316 Rn. 23 m. w. N.).

Hingegen hält die Annahme des Amtsgerichts, der Angeklagte habe die Tatbestandsverwirklichung wenigstens billigend in Kauf genommen, rechtlicher Nachprüfung nicht stand. Der Angeklagte hat, wie sich

aus den Urteilsgründen ergibt, keine Angaben zur Sache gemacht, also auch nicht zugestanden, dass ihm seine alkoholbedingte Fahrunsicherheit bekannt gewesen sei oder er sie für möglich gehalten und gebilligt habe. Eine dahingehende Feststellung kann folglich nur aus sonstigen Umständen hergeleitet werden. Diese sieht das Amtsgericht in den nach der Trunkenheitsfahrt durch den Zeugen ... festgestellten Ausfallerscheinungen. Dass der Angeklagte deshalb von sich selbst bei Fahrtantritt oder während der Fahrt den Eindruck gehabt hat, deutlich unter Alkoholeinfluss zu stehen – allein darauf kommt es für die Frage, ob er sich seiner alkoholischen Beeinträchtigung bewusst war, an – ergibt sich daraus jedoch nicht. Allein aus nachträglichen Ausfallerscheinungen können keine Rückschlüsse auf das Bewusstsein des Angeklagten gezogen werden, dass seine Gesamtleistungsfähigkeit so gravierend beeinträchtigt ist, dass er es zumindest für möglich und bei der Fahrt billigend in Kauf genommen hat, den im Verkehr zu stellenden Anforderungen nicht mehr zu genügen.

Auch die weitere Überlegung des Amtsgerichts, der Angeklagte sei nach dem Unfall orientiert und bei klarem Bewusstsein gewesen, trägt nicht die Überzeugung, der Angeklagte habe hinsichtlich seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit zumindest mit bedingtem Vorsatz gehandelt. Die mangelnde Beeinträchtigung hinsichtlich Denkablauf, Bewusstsein und Verhalten kann nicht als tragender Beweis gewertet werden, dass sich der Angeklagte seiner Fahruntüchtigkeit bewusst war. Eine Diskrepanz zwischen dem subjektiven Verhaltensbild und dem Ergebnis der Atemalkoholmessung – welchem auch insoweit nur Indizwirkung zukommt – kann sich nämlich aus dem sogenannten „Nüchternschock“ ergeben, der besonders nahe liegt, wenn der Täter – wie hier – einen Unfall verursacht hat (zum Nüchternschock vgl. OLG Zweibrücken VRS 82, 33-35 [= BA 1992, 75]). Das Amtsgericht wird daher bei der neuen Hauptverhandlung zu prüfen haben, ob weitere Feststellungen, die den Schluss auf eine vorsätzliche Verwirklichung des Tatbestands der Trunkenheit im Verkehr tragen könnten, getroffen werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, wird dem Angeklagten vorzuwerfen sein, aus Fahrlässigkeit nicht erkannt zu haben, dass er in Folge des Genusses alkoholischer Getränke zur sicheren Führung seines Fahrzeugs nicht der Lage war.

Der Senat weist darüber hinaus darauf hin, dass die in der jüngeren Rechtsprechung wiederholt aufgeworfene Frage zum Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO und eventuellem Verwertungsverbot bei Trunkenheitsfahrten (vgl. Fickenscher NSTZ 2009, 124 ff m. w. N.) in der neuen Hauptverhandlung möglicherweise nicht entschieden werden muss, da auch bei einer Verwertung des Ergebnisses der Blutprobe allein daraus kein Rückschluss auf (bedingt) vorsätzliches Handeln gezogen werden könnte. Denn es kann nicht außer Acht gelassen werden, dass bei fortschreitender Trunkenheit, insbesondere bei 2 Promille übersteigenden Blutalkoholkonzentrationen, zunehmend eine Verringering der Kritik- und Einsichtsfähigkeit eintreten

kann, so dass der tatsächlich fahruntüchtige Täter glaubt, noch fahrtüchtig zu sein (Cramer in Schönke/Schröder StGB 77. Aufl. § 316 Rn. 26 m. w. N.).

25. *) 1. Bereits im Falle der Verurteilung wegen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform weitere Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen. Dazu zählen insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt (z. B. die Fahrweise, die Art – Verkehrsverhältnisse – und Länge der zurückgelegten Strecke).

2. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, weil der Angeklagte schweigt und Beweismittel dafür entweder nicht zur Verfügung stehen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen wären, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 03. Juli 2009 – 83 Ss 51/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 6 Monaten mit Strafaussetzung zur Bewährung verurteilt; es hat zudem die Entziehung der Fahrerlaubnis, die Einziehung des Führerscheins und eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis von sieben Monaten angeordnet.

Zum Schuldspruch heißt es im Urteil:

„Am 03.10.2008 nahm der Angeklagte alkoholische Getränke zu sich. Anschließend führte er am 04.10.2008 gegen 02:45 Uhr in H-E. seinen dunkelfarbigen Pkw ..., obwohl er infolge des genossenen Alkohols nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Der Angeklagte befuhr ohne Beleuchtung die L. Straße aus Fahrtrichtung C. kommend. Im durch Straßenlaternen gut ausgeleuchteten Kreuzungsbereich L. Straße / U. / F. – aus Sicht des Angeklagten eine Linkskurve – stieß er mit seiner rechten Fahrzeugseite gegen den auf dem rechts von der Fahrbahn vor dem Hause L. Straße 39 auf dem dortigen breiten gepflasterten Gehweg abgestellten Pkw des Zeugen V. J., der durch die Wucht des Anstoßes gegen den davor abgestellten Pkw des Zeugen T. H. geschleudert wurde. Obwohl der Angeklagte den Zusammenstoß mit dem anderen Pkw bemerkt hatte, setzte er seine

Fahrt auf der L. Straße fort und fuhr weiter ohne Beleuchtung an den einige Meter weiter vor dem Hause L. Straße 37 erhöht auf der dortigen Hauseingangstreppe stehenden Zeugen W. H. und N. J. vorbei. Der durch den Knall auf das Geschehen aufmerksam gewordene Zeuge V. J., der sich im Hause L. Straße 37 befand, begab sich ebenfalls nach draußen und sah den Pkw des Angeklagten ohne Licht an sich vorbei fahren. Die Zeugen riefen noch hinter dem Angeklagten her, der seine Fahrt jedoch fortsetzte. Der Zeuge N. J. sah dem Pkw des Angeklagten nach und konnte beobachten, wie dieser an der nächsten Kreuzung nach rechts auf die G. Straße in Richtung B./O. abbog. Kurz hinter dieser Kreuzung befanden sich auf dem X-D-Platz mit ihrem Streifenwagen die Polizeibeamten POK I. und PHK M., die bereits durch das Anstoßgeräusch und die Rufe der Zeugen aufmerksam geworden waren und den Pkw des Angeklagten ohne Beleuchtung hatten von der L. Straße herannahen und in die G. Straße abbiegen sehen. Die Polizeibeamten folgten mit ihrem Dienstfahrzeug dem Pkw des Angeklagten, konnten auf diesen nach etwa 300 Metern Fahrtstrecke aufschließen und ihn etwa zwei Kilometer weiter in der Ortschaft B. zum Anhalten bringen. Die Beamten stellten an der Beifahrerseite des Pkw des Angeklagten vom vorderen Kotflügel bis zur Tür frische Kratzspuren und Lackschäden fest, der rechte Außenspiegel war abgerissen. Der Pkw des Zeugen V. J. wies korrespondierende Schäden auf. Ein durch die Polizeibeamten vor Ort beim Angeklagten durchgeführtes Atemalkoholtest ergab einen Wert von 0,61 mg/l AAK, die dem Angeklagten um 03:23 Uhr entnommene Blutprobe hat eine BAK von 1,25 Promille im Mittelwert ergeben, womit unwiderleglich feststeht, dass der Angeklagte im Zeitpunkt der Fahrt absolut fahruntüchtig war. Nach den Bekundungen des Zeugen V. J. ist durch den Anstoß des Pkw des Angeklagten am Pkw des Zeugen ein Schaden in Höhe von 6.737,29 EUR verursacht worden, der Zeuge T. H. hat bekundet, dass an seinem Pkw ein Schaden in Höhe von 1.716,12 EUR eingetreten ist.“

Die Revision des Angeklagten rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat insofern (zumindest vorläufigen) Erfolg, als es gemäß §§ 353, 354 Abs. 2 StPO zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts führt.

Das angefochtene Urteil kann keinen Bestand haben, weil es materiell-rechtlich unvollständig ist.

Schon im Falle der Verurteilung wegen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Schuldform weitere Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen (BayObLG VRS 93, 108 = NZV 1997, 244 = NSTz 1997, 359

= MDR 1997, 486 [= BA 1997, 318]; OLG Karlsruhe VRS 79, 199, 200; SenE v. 19.12.2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355 [= BA 2002, 218]; SenE v. 29.02.2008 – 83 Ss 14/08 –). Dazu zählen insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt (BayObLG VRS 97, 359, 360 = NZV 1999, 483 [= BA 1999, 306]; SenE v. 27.10.2006 – 82 Ss 123/06 –).

Für das Ausmaß der abstrakten Gefahr und den Schuldumfang kommt es weniger auf die Höhe der Blutalkoholkonzentration (den Grad der Fahruntüchtigkeit) als auf die Fahrweise, die Art (Verkehrsverhältnisse) und Länge der zurückgelegten Strecke an (BayObLG NZV 1997, 244; OLG Karlsruhe VRS 81, 19, 20 [= BA 1991, 268] und VRS 79, 199, 200; Fischer, StGB, 56. Aufl., § 316 Rdnr. 54). Wichtige Kriterien sind mithin Dauer und Länge der bereits zurückgelegten und noch beabsichtigten Fahrstrecke, Verkehrsbedeutung der befahrenen Straßen sowie der private oder beruflich bedingte Anlass der Fahrt. Bedeutsam kann ferner sein, ob der Angeklagte aus eigenem Antrieb handelte oder von Dritten verleitet wurde, ob ihm bewusste oder unbewusste Fahrlässigkeit anzulasten ist und ob er sich in ausgeglichener Gemütsverfassung oder einer Ausnahmesituation befand (BayObLG VRS 93, 108; SenE v. 04.11.1997 – Ss 547/97 –; SenE v. 19.12.2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355). Auch polizeilich festgestellte Auffälligkeiten des Angeklagten am Kontrollort oder bei der Blutentnahme können von Bedeutung sein (BayObLG DAR 2004, 282).

Feststellungen hierzu oder wenigstens zu einigen nach Lage des Einzelfalles besonders bedeutsamen Umständen sind im Allgemeinen zur näheren Bestimmung des Schuldgehalts der Tat als Grundlage für eine sachgerechte Rechtsfolgenbemessung erforderlich. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, weil der Angeklagte schweigt und Beweismittel dafür entweder nicht zur Verfügung stehen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen wären, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen (SenE v. 04.11.1997 – Ss 547/97 –; SenE v. 19.12.2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355).

Die genannten Grundsätze gelten erst recht, wenn es – wie hier – infolge der trunkenheitsbedingten Fahruntüchtigkeit zu einem Verkehrsunfall gekommen ist (so insgesamt: SenE v. 03.04.2009 – 83 Ss 20/09 –).

Gemessen an diesen Maßstäben weist das angefochtene Urteil revisionsrechtlich beachtliche Unvollständigkeiten auf. Den Feststellungen können die Umstände, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen, nicht hinreichend entnommen werden. So bleibt nicht nur offen, unter welchen näheren Umständen (Anlass und Dauer der Fahrt sowie Fahrstrecke) der Angeklagte das Fahrzeug geführt hat. Es wird aber auch nicht ausgeführt, unter

welchen Umständen es zur Alkoholaufnahme gekommen ist, insbesondere ob der Angeklagte bereits zu diesem Zeitpunkt damit gerechnet hat, später noch ein Fahrzeug zu führen.

Allerdings ist den Urteilsgründen zu entnehmen, dass sich der Angeklagte – bis auf die Äußerung in seinem letzten Wort, dass ihm leid tue, was passiert sei – zur Sache nicht eingelassen hat. Dass aber keine sonstigen Beweismittel zur Verfügung standen (z. B. Aussagen der Polizeibeamten oder des Bewährungshelfers zu Angaben des Angeklagten ihnen gegenüber) oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen gewesen wären, ist durch die Urteilsgründe nicht klar gestellt.

Die in einer solchen Weise lückenhaften Feststellungen stellen keine hinreichende Grundlage für die Bemessung einer tat- und schuldangemessenen Strafe dar (SenE vom 03.04.2009 – 83 Ss 20/09).

Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

Soweit im Rahmen der Strafzumessung Vorbelastrungen eines Angeklagten mitberücksichtigt werden sollen, setzt dies voraus, dass der Tatrichter sie im Urteil so genau mitteilt, dass dem Revisionsgericht die Nachprüfung ermöglicht wird, ob und inwieweit Vorstrafen überhaupt noch verwertet werden dürfen und – falls verwertbar – ob sie im Hinblick auf ihre Bedeutung und Schwere für die Strafzumessung richtig bewertet worden sind. Neben dem Zeitpunkt und der Rechtskraft der Verurteilung und der Art und der Höhe der Strafen sind daher in der Regel die den als belastend eingestuften Vorverurteilungen zugrunde liegenden Sachverhalte zwar knapp, aber doch in einer aussagekräftigen Form zu umreißen (vgl. SenE vom 12.12.2008 – 81 Ss 9899/08 –; SenE vom 26.06.2007 – 81 Ss 61/07 –; SenE vom 20.04.2007 – 81 Ss 52/07 –; Senat, StV 1996, 321 ff.; OLG Frankfurt, StV 1995, 27 ff. und StV 1989, 155; OLG Koblenz, StV 1994, 291). Das gilt insbesondere dann, wenn – wie hier – eine kurzfristige Freiheitsstrafe gemäß § 47 StGB festgesetzt wird (vgl. SenE vom 16.12.2003 – Ss 513/03 –; SenE vom 06.08.2004 – Ss 337/04 –; SenE vom 26.10.2007 – 81 Ss 166/07 –; SenE v. 23.06.2009 – 83 Ss 48/09 –).

Soweit Bewährungsversagen als Strafschärfungsgrund berücksichtigt werden soll, müssen die Urteilsgründe ausweisen, dass die abzuurteilende Tat während laufender Bewährungszeit begangen worden ist. Dazu ist festzustellen, wann hinsichtlich der früheren Entscheidung(en) die Rechtskraft eingetreten ist (SenE v. 27.12.2005 – 83 Ss 72/05 –; SenE v. 28.07.2006 – 82 Ss 68/06 –; SenE v. 28.07.2006 – 82 Ss 68/06 –; SenE v. 31.10.2008 – 81 Ss 93/08 –; SenE v. 14.11.2008 – 83 Ss 70/08 –).

26 1. Ausschlaggebend für das Ausnehmen einer Fahrzeugart von der Sperre ist das Vorliegen einer Gefahrenabschirmung.

2. An einer ausreichenden Gefahrenabschirmung fehlt es, wenn keinerlei Kontrollen des Arbeitgebers vor Fahrtantritt mit der auszunehmenden Fahrzeugart stattfinden.

3. An einer Gefahrenabschirmung fehlt es auch, wenn bei einer hypothetischen BAK-Berechnung auf den Zeitpunkt des üblichen Fahrtantritts mit den auszunehmenden Fahrzeugarten sich noch ein BAK-Wert von 0,7 Promille ergibt – allenfalls geringste Restalkoholmengen von weniger als 0,3 ‰ sind hier zur Zeit des üblichen Fahrtantritts tolerierbar.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Urteil vom 08. Dezember 2009
– 9 Ds-82 Js 5515/09-156/09 –

Aus den Gründen:

Der bereits wegen eines anderen (aber nicht im Straßenverkehr begangenen) Alkoholdelikts vorbestrafte Angeklagte befuhr am 11.07.2009 gegen 20:55 Uhr mit einem privaten Pkw in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand u. a. die S-Straße in L. Er hatte zuvor in seinem Kleingarten und bei einem Hundesportverein Alkohol in erheblicher Menge getrunken. Zur Tatzeit wies er zumindest eine Blutalkoholkonzentration von 2,0 ‰ auf. Diesen Wert ergab die ihm nach Anhalten durch die Polizei um 21.27 Uhr entnommene Blutprobe. Der Angeklagte hätte erkennen können und müssen, dass er alkoholbedingt fahruntüchtig war.

Der Angeklagte war umfassend geständig. Der Blutalkoholbefund konnte gem. § 256 Abs. 1 Nr. 4 StPO urkundsbeweislich verlesen werden und ergab den o. g. Wert.

Der Angeklagte war dementsprechend wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB zu bestrafen. Unter Abwägung aller für und gegen ihn sprechenden Umstände hielt das Gericht die Verhängung einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 15 Euro für tat- und schuldangemessen. Die Tagessatzhöhe bemisst sich an den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen.

Zudem war die Fahrerlaubnis zu entziehen und eine Sperrfrist anzuordnen nach §§ 69, 69a StGB. Der Angeklagte hat sich nämlich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen, § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB.

Der Angeklagte hat angeregt, von der Sperre „Sattelkippzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen“ auszunehmen. Eine solche Ausnahme ist zwar nach § 69a Abs. 2 StGB grundsätzlich möglich, wenn besondere Umstände vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Erforderlich ist damit eine feststellbare Abschirmung der Gefährdung des Maßregelzwecks und damit der Gefährdung des Straßenverkehrs, die zunächst einmal „per se“ durch einen ungeeigneten Kraftfahrzeugführer besteht (hierzu etwa BayObLG NZV 1991, 397; Geppert in: LK, StGB, 12. Aufl., § 69a StGB, Rn. 10; Hentschel/Krumm,

Fahrerlaubnis und Alkohol, 5. Aufl. 2010, Rn. 592). Eine solche objektive oder subjektive Gefahrenabschirmung konnte das Gericht auch nicht nach der Zeugenvernehmung der Arbeitgeberin des Angeklagten feststellen.

Der Angeklagte hat zwar seinen Arbeitsplatz aufgrund der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung im hiesigen Verfahren verloren und könnte diesen nach Aussage seiner Arbeitgeberin sofort wieder erlangen, wenn die genannten Fahrzeuge von der Sperrfrist ausgenommen würden. Der Angeklagte tritt aber morgens regelmäßig bereits um 4.00 Uhr früh seine Arbeit an. Selbst bei großzügigster Rückrechnung mit einem Maximalabbau von 0,2 ‰ pro Stunde hätte der Angeklagte am Tage nach der hier abgeurteilten Trunkenheitsfahrt zur Zeit des Fahrtantritts mit einem Lkw noch eine Blutalkoholkonzentration von etwa 0,7 ‰ aufgewiesen (BAK von 2,0 ‰ um 21.27 abzüglich 6¹/₂ Stunden Abbau von stündlich je max. 0,2 Promille). Bei realistischen mittleren Abbauwerten von etwa 0,15 ‰ pro Stunde wäre der Anklagte gegen 4 Uhr morgens sogar noch am Rande der absoluten Fahruntüchtigkeit gewesen. Bereits dies macht deutlich, dass eine Gefahrenabschirmung nicht aus einer Abgrenzung Privatfahrt/Dienstfahrt entnommen werden kann – allenfalls geringste Restalkoholmengen von weniger als 0,3 ‰ wären hier zur Zeit des üblichen Fahrtantritts tolerierbar. Zudem finden keine Kontrollen vor Arbeitsantritt oder während der Arbeit statt. Vielmehr haben der Angeklagte und seine Arbeitgeberin erklärt, die Fahrzeugschlüssel und Fahrzeugpapiere würden in einem Container bei dem Fahrzeugpark verwahrt, der morgens von dem ersten Fahrer aufgeschlossen werde. Jeder Fahrer nehme sich dann eigenständig ohne weitere Kontrolle durch Dritte seinen Fahrzeugschlüssel und die Fahrzeugpapiere und führe die ihm aufgegebenen Fahrten durch. Unter diesen Umständen kann das Gericht eine Gefahrenabschirmung im vorbeschriebenen Sinne nicht feststellen und folgerichtig auch nicht zu einem Ausnehmen einer Fahrzeugart von der Sperre kommen.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht
Carsten Krumm, Lüdinghausen)

27. 1. Für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung ein ausdrückliches Verwertungsverbot für nicht richterlich angeordnete körperliche Untersuchungen bestimmt.

2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf daher im überwiegenden Interesse an dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter einer großen Zahl von Verkehrsteilnehmern in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren auch ein unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenes Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung berücksichtigen, wenn aus die-

sem ohne weiteres eine fehlende Kraftfahreignung des Betroffenen hervorgeht.

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 16. Dezember 2009 – 12 ME 234/09 –

Aus den Gründen:

Das Verwaltungsgericht hat im Fall des Antragstellers einen gelegentlichen Konsum von Cannabis und ein fehlendes Vermögen zur Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV angenommen, da dieser am 20. Mai 2009 mit einer THC-Konzentration von 7,5 ng/ml und einem THC-COOH-Gehalt von 160 ng/ml ein Kraftfahrzeug geführt und in seinem Schreiben vom 24. August 2009 eingeräumt hat, in der Woche vom 23. bis 30. April 2009 Cannabis konsumiert zu haben. Die Annahme der fehlenden Fahreignung des Antragstellers begegnet bei den hier in Frage stehenden Werten und den vom Antragsteller gemachten Angaben zu seinem Konsumverhalten keinen Bedenken. Der erneut vom Antragsteller vorgebrachte Einwand, nicht unter dem Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt zu haben, ist durch den hier festgestellten THC-Wert von 7,5 ng/ml widerlegt, bei dem nach verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen von einem zeitnahen Konsum mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit auszugehen ist.

Der Antragsteller kann der Fahrerlaubnisentziehung auch nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass die Blutentnahme am 20. Mai 2009 ohne richterliche Anordnung erfolgt sei und das Ergebnis der Blutuntersuchung vom 29. Mai 2009 daher von der Fahrerlaubnisbehörde nicht verwertet werden dürfe. Nach § 81a Abs. 2 StPO steht die Anordnung einer körperlichen Untersuchung dem Richter und nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihren Ermittlungspersonen zu. Die Frage, ob im Fall des Antragstellers im Rahmen der durchgeführten Verkehrskontrolle am 20. Mai 2009 die Voraussetzungen der Gefährdung des Untersuchungserfolges vorgelegen haben, ist – soweit ersichtlich – bislang nicht Gegenstand einer strafgerichtlichen Entscheidung oder einer Bußgeldentscheidung gewesen. Diese Frage lässt sich im vorliegenden Verfahren auf Grundlage der im Verwaltungsvorgang des Antragsgegners befindlichen polizeilichen Ermittlungsunterlagen auch nicht abschließend beantworten. Gegen eine Gefährdung des Untersuchungserfolges könnte allerdings sprechen, dass der Antragsteller laut polizeilichem Bericht vom 26. Mai 2009 um 11.15 Uhr kontrolliert worden ist und keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich sind, dass angesichts des einfach gelagerten und ohne weiteres überschaubaren Sachverhalts ein Richter zu dieser Zeit nicht hätte angerufen werden und dieser auch ohne Aktenvorlage fernmündlich die begehrte Anordnung hätte treffen können, so dass vermutlich bei Einschaltung des Richters eine (erhebliche) zeitliche Verzögerung nicht eingetreten wäre (vgl. dazu OLG Celle, Beschl. v. 15.09.2009 – 322 SsBs 197/09 –, juris [=

BA 2009, 419]; ferner Beschl. v. 06.08.2009 – 32 Ss 94/09 –, NJW 2009, 3524-3527 [= BA 2009, 416]). Selbst wenn man zugunsten des Antragstellers von einem Verstoß gegen die strafprozessuale Beweiserhebungsvorschrift des § 81a Abs. 2 StPO ausgeht, folgt daraus nicht zugleich ein Verbot für den Antragsgegner, das Ergebnis der Blutuntersuchung im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren zu verwerten. Für den Strafprozess ist anerkannt, dass über das Vorliegen eines Beweisverwertungsverbotes – mit Ausnahme ausdrücklich geregelter Verwertungsverbote wie in § 136a Abs. 3 Satz 2 StPO – jeweils nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden ist (vgl. BVerfG, Beschl. v. 02.07.2009 – 2 BvR 2225/08 –, NJW 2009, 3225–3226 m. w. N. zur Rechtsprechung der Strafgerichte). Im Anwendungsbereich des § 81a StPO, der – wie dargelegt – eine Eilanordnung durch Polizeibeamte ohnehin nicht schlechterdings ausschließt, tritt das staatliche Strafverfolgungsinteresse gegenüber dem Individualinteresse des Einzelnen an der Bewahrung seiner Rechtsgüter zurück, wenn Gefahr im Verzug willkürlich angenommen und der Richtervorbehalt bewusst und gezielt umgangen bzw. ignoriert wird oder wenn die Rechtslage bei Anordnung der Maßnahme in gleichwertiger Weise verkannt worden ist (OLG Oldenburg, Beschl. v. 12.10.2009 – 2 SsBs 149/09 –, NJW 2009, 3591–3592; ferner OLG Celle, Beschl. v. 06.08.2009 – 32 Ss 94/09 –, a. a. O., jeweils m. w. N.). Gegen die Annahme eines strafprozessualen Verwertungsverbots spricht hier, dass bei einem Sachverhalt der hier vorliegenden Art eine richterliche Anordnung mit hoher Wahrscheinlichkeit regelmäßig auch fernmündlich und typischerweise zu ergehen pflegt, dass eine Blutentnahme durch einen Arzt einen eher geringfügigen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit des Betroffenen darstellt, dem andererseits ein erhebliches öffentliches Interesse an der Abwendung erheblicher Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer gegenübersteht, und dass die die Blutentnahme anordnende Polizeibeamtin die Notwendigkeit einer richterlichen Anordnung nicht schlechthin verkannt, sondern eine solche im Einzelfall wegen Eilbedürftigkeit als entbehrlich angesehen hat (vgl. dazu OLG Celle, Beschl. v. 15.09.2009 und 06.08.2009, a. a. O.).

Selbst wenn man indes ein strafprozessuales Verwertungsverbot annehmen wollte, bedeutete das nicht, dass im vorliegenden Zusammenhang eine entsprechende Beurteilung geboten wäre. Zwar muss die Behörde auch im Verwaltungsverfahren bei ihrer Ermittlungstätigkeit die sich aus Gesetzen, allgemeinen Verfahrensgrundsätzen und Grundrechten ergebenden Grenzen beachten (vgl. Bader/Ronellenfitsch, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 24 Rn 30). Für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist aber weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung ein ausdrückliches Verwertungsverbot für nicht richterlich angeordnete körperliche Untersuchungen bestimmt. Ebenso wie im Strafprozessrecht kann daher ein sol-

ches Verbot nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls unter Abwägung der gegenläufigen Interessen angenommen werden, wobei jedoch in Verwaltungsverfahren, die wie das Fahrerlaubnisrecht der Gefahrenabwehr dienen, nicht ohne weiteres dieselben Maßstäbe wie im repressiven Bereich des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts gelten (vgl. bereits Senat, Beschl. v. 14.08.2008 – 12 ME 183/08 –, VD 2008, 242-244 [= BA 2008, 416] unter Bezugnahme auf OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 20.03.2008 – 1 M 12/08 –, juris; zuletzt Beschl. v. 05.11.2009 – 12 ME 237/09 –, ferner VG Osnabrück, Urt. v. 20.02.2009 – 6 A 65/08 –, juris [= BA 2009, 302] und VG Braunschweig, Beschl. v. 29.01.2008 – 6 B 214/07 –, juris). Denn im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis hat die Behörde maßgeblich und mit besonderem Gewicht weitere Rechtsgüter Drittbetroffener und das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit vor Fahrerlaubnisinhabern, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben, zu beachten. Dieser Gesichtspunkt rechtfertigt es, ein von der Fahrerlaubnisbehörde rechtswidrig angeordnetes Gutachten über die Fahreignung bei der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis zu berücksichtigen, wenn das Gutachten ein eindeutig negatives Ergebnis ausweist (vgl. bereits Senatsbeschl. v. 14.08.2008 – 12 ME 183/08 –, a. a. O.; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 20.03.2008 – 1 M 12/08 –, a. a. O.). Dieser Gedanke gilt umso mehr, wenn der Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften nicht von der Fahrerlaubnisbehörde selbst zu verantworten ist. Da der Verstoß gegen die strafprozessuale Beweiserhebungsvorschrift des § 81a StPO in Konstellationen wie vorliegend nicht von der für das Verwaltungsverfahren zuständigen Fahrerlaubnisbehörde ausgeht, kann die für das Strafverfahren gültige Überlegung, dass das Interesse des Einzelnen an der Bewahrung seiner Rechtsgüter zu Lasten des staatlichen Strafverfolgungsinteresses bei groben Verstößen durch die für die Strafverfolgung zuständigen Behörden unter dem Gesichtspunkt einer fairen Verfahrensgestaltung überwiegt, auf das Fahrerlaubnisentziehungsverfahren nicht übertragen werden. Die Fahrerlaubnisbehörde darf daher im überwiegenen Interesse an dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter einer großen Zahl von Verkehrsteilnehmern in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren auch ein unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenes Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung berücksichtigen, wenn aus diesem ohne weiteres eine fehlende Kraftfahreignung des Betroffenen hervorgeht. Für dieses Ergebnis spricht auch, dass weder das Straßenverkehrsgesetz noch die Fahrerlaubnis-Verordnung für die Anordnung von ärztlichen Untersuchungen und Begutachtungen einen Richtervorbehalt vorsehen und es einen Wertungswiderspruch bedeutete, wenn Fälle, die ihren Ausgang in einem straf- oder bußgeldrechtlich ahndungsfähigen Verkehrsverstoß nehmen, anders behandelt würden als solche, in denen die Behörde nach § 11 Abs. 2 FeV aufgrund ihr bekannt gewordener Tatsa-

chen selbst Zweifeln an der Kraftfahreignung eines Betroffenen nachgeht (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 03.11.2009 – 1 S 205.09 –, juris [= BA 2010, 40]).

28. 1. Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) ist jedenfalls für ab dem 19. Januar 2009 erteilte ausländische Fahrerlaubnisse anwendbar.

2. Nach Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG kommt es für die Befugnis, EU-ausländischen Fahrerlaubnissen für das Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen, nicht mehr auf einen Verstoß gegen das Erfordernis eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat an.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 20. Januar 2010 – 16 B 814/09 –

Zum Sachverhalt:

Dem Antragsteller ist im Jahr 2004 durch das Strafgericht die Fahrerlaubnis entzogen worden, nachdem er mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,24 Promille ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Im Jahr darauf wurde er erneut auffällig, diesmal wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Ende Januar 2009 erwarb der Antragsteller in Polen eine EU-Fahrerlaubnis. Nachdem dies dem Antragsgegner im Februar 2009 bekannt geworden und eine Anfrage bei der polnischen Fahrerlaubnisbehörde ohne Reaktion geblieben war, stellte der Antragsgegner mit Ordnungsverfügung fest, dass die polnische Fahrerlaubnis den Antragsteller nicht berechtige, Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Den zusammen mit der Klageerhebung gestellten Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung lehnte das VG ab. Die dagegen vom Antragsteller erhobene Beschwerde hat das OVG zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung durch den Senat führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Die Annahme des VG, dass die angefochtene Ordnungsverfügung des Antragsgegners offensichtlich rechtmäßig sei und schon deshalb das öffentliche Vollzugsinteresse den Vorrang vor dem Interesse des Antragstellers am sofortigen Gebrauchmachen von seiner polnischen Fahrerlaubnis beanspruchen könne, ist nicht zu beanstanden. Wie vom VG zutreffend ausgeführt und vom Antragsteller nicht in Zweifel gezogen, liegen die innerstaatlichen Voraussetzungen dafür vor, der polnischen Fahrerlaubnis des Antragstellers im Inland die Anerkennung zu versagen. Ebenso spricht alles dafür, dieser Fahrerlaubnis die Gültigkeit auch nach europäischem Gemeinschaftsrecht abzuspochen. Hierfür kommt es nicht darauf an, ob sich

aus der vom Antragsteller vorgelegten Bescheinigung des Landratsamtes T. vom 17. 04. 2009 nur ein vorläufiger Aufenthalt in Polen und damit ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. e i. V. m. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. 12. 2006 über den Führerschein ergibt. Ein solcher Verstoß ist jedenfalls seit dem Inkrafttreten der maßgebenden Vorschrift des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG am 19. 01. 2009 keine Voraussetzung mehr für die Befugnis inländischer Behörden, einem ausländischen EU-Führerschein für das Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen.

Zunächst ist trotz der missverständlichen Vorschrift des Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG, auf die auch der Antragsteller hinweist, schon jetzt von der Anwendbarkeit des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG auszugehen. Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG sieht vor, dass eine vor dem 19. 01. 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden darf. Gegen die Anwendung dieser allgemeinen Regelung spricht aber zum einen, dass das Inkrafttreten unter anderem des Art. 11 Abs. 4 in Art. 18 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG eine spezielle und von Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie abweichende Regelung erfahren hat; danach gilt Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG bereits ab dem 19. 01. 2009. Zum anderen betrifft Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG keinen Fall der Entziehung oder einer anderen einschränkenden Maßnahme im Sinne (etwa) des Art. 11 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG („Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis“), sondern die davon zu unterscheidende, in Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG nicht genannte innerstaatliche Nichtanerkennung einer ansonsten wirksamen Fahrerlaubnis (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. 12. 2008 – 3 C 26.07 –, BVerwGE 132, 315 = NJW 2009, 1689 = NZV 2009, 307 [= BA 2009, 229]; Bayer. VGH, Beschluss vom 26. 02. 2009 – 11 C 09.296 –, juris, Rn. 47; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 07. April 2009 – 10 S 3320/08 –, veröffentlicht bei www.verkehrsllexikon.de; Thoms, DAR 2007, 287, 288; Hailbronner/Thoms, NJW 2007, 1089, 1093; Morgenstern, NZV 2008, 425, 429; Geiger, DAR 2009, 61, 62; Janker, DAR 2009, 181, 184; Mosbacher/Gräfe, NJW 2009, 801, 803 f.; anders noch Geiger, DAR 2007, 126, 128, und Schünemann/Schünemann, DAR 2007, 382, 385).

Ob darüber hinaus aus Erwägungsgrund 5 der Richtlinie 2006/126/EG, nach der vor dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erteilte oder erworbene Fahrerlaubnisse unberührt bleiben sollen, herzuleiten ist, dass Art. 11 der Richtlinie nur für nach deren Inkrafttreten (Art. 18) erteilte oder erworbene Fahrerlaubnisse gilt, kann dahinstehen, weil der Antragsteller die in Rede stehende polnische Fahrerlaubnis erst am 22. 01. 2009 erlangt hat.

Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG gibt den inländischen Fahrerlaubnis-

behörden vor, einer ausländischen Fahrerlaubnis die Anerkennung zu versagen, wenn – wie vorliegend – zuvor im Inland ein früherer Führerschein eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist. Auf dieser neuen normativen Grundlage sprechen keine überzeugenden Gründe mehr dafür, die Versagung der Anerkennung zusätzlich zu den dort genannten Voraussetzungen auch noch von einem zweifelsfrei aus Verlautbarungen des Ausstellerstaates hervorgehenden Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis abhängig zu machen. Schon die Rechtsprechung des EuGH zur Vorgängerbestimmung des Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG, die zusammengefasst die genannte Bestimmung auf zeitlich beschränkte Maßnahmen bis zum Ablauf der jeweiligen Frist bzw. auf die oben genannten Fälle eines evidenten Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis beschränkte und im Übrigen dem Anerkennungsgrundsatz nach Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG (nunmehr Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG) den Vorrang einräumte (vgl. im Ausgangspunkt Urteil vom 29. 04. 2004 – Rs. C-476/01 <Kapper> –, NJW 2004, 1725 = DAR 2004, 333 = NZV 2004, 373 = BA 2004, 450, und zuletzt Urteile vom 26. 06. 2008 – C 329/06 und C-343/06 (Wiedemann u. a.) –, NJW 2008, 2403 = BA 2008, 225 = DÖV 2008, 723 = NZV 2008, 641, und C-334/06 bis C-336/06 <Zerche u. a.>, DAR 2008, 459, sowie Beschluss vom 09. 07. 2009 – C-445/08 <Wierer> –, DAR 2009, 637 = BA 2009, 408), ist nicht überzeugend aus dem Wortlaut der Richtlinie 91/439/EWG hergeleitet, sondern beruht auf der nicht aus dem Normtext ableitbaren Annahme eines Vorranges des Anerkennungsgrundsatzes vor dem ansonsten das Fahrerlaubnisrecht beherrschenden Gedanken der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die im Vergleich zu Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG weitergefasste Bestimmung des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG unterliegt nicht den genannten Einschränkungen. Die im Vergleich zu Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG stärkere Akzentuierung des Nachwirkens vormaliger Fahrerlaubnisentziehungen und vor allem Verlautbarungen der am Normsetzungsverfahren beteiligten europäischen Gremien lassen keinen Raum für ein einschränkendes Verständnis auch des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG. Die (jedenfalls nunmehr) deutliche Betonung des Verbots, trotz einer vorangegangenen Fahrerlaubnisentziehung oder einer anderen vorangegangenen Maßnahme eine neue Fahrerlaubnis anzuerkennen, gegebenenfalls ohne dass mangels Kenntniserlangung die jeweiligen Fahreignungsmängel überhaupt in den Blick genommen werden konnten, ergibt sich daraus, dass die vormalige Ermessensvorschrift des Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG mit Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG durch eine zwingende Bestimmung ersetzt worden ist. Da Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2006/126/EG in derartigen Fällen der vormaligen Entziehung zudem – gleichfalls zwingend – bereits die Neuausstellung einer Fahrer-

laubnis im Ausland untersagt, besteht nunmehr gleichsam eine doppelte zwingende Absicherung zur Verhinderung des um sich greifenden sog. Führerscheintourismus.

Unterstrichen wird das dadurch, dass im Zuge der Neufassung der europäischen Führerscheinrichtlinie von den damit befassten Gremien fortwährend das Anliegen geäußert worden ist, den Führerscheintourismus wirkungsvoll einzudämmen. Bereits in dem am 21.10.2003 von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorschlag für eine Richtlinie EG des Europäischen Parlaments und des Rates – KOM(2003) 621 endgültig 2003/0252 (COD) – heißt es (S. 6):

„Schließlich betrifft dieser Vorschlag die Frage der kohärenten, europaweiten Anwendung des Führerscheintzugs. Dazu wird der Grundsatz der Einzigartigkeit von Führerscheinen (ein Inhaber – ein Führerschein) untermauert. Heute lassen sich zu viele Bürger in einem anderen Mitgliedstaat nieder, um einen neuen Führerschein zu beantragen, wenn ihnen die Fahrerlaubnis in dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren ordentlichen Wohnsitz haben, wegen eines schweren Verkehrsverstoßes entzogen wurde. Diese Lage ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sehr unbefriedigend und läuft auf einen Verstoß gegen die Richtlinie 91/439/EWG hinaus. Dieser Vorschlag besagt ausdrücklich, dass die Mitgliedstaaten keinen neuen Führerscheine ausstellen dürfen für eine Person, der der Führerschein entzogen wurde und die somit indirekt immer noch Inhaber eines anderen Führerscheins ist. Mit diesem Vorschlag dürfte daher der sogenannte ‚Führerscheintourismus‘ beseitigt und das Übereinkommen über die gegenseitige Anerkennung des Entzugs der Fahrerlaubnis ergänzt werden, ...“.

In diesem Zusammenhang wies die vorgeschlagene Neufassung des Art. 8 Abs. 5 (Entwurf) schon folgenden, über die vormalige Bestimmung des Art. 7 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG hinausgehenden Wortlaut auf (vgl. S. 43 f. des Vorschlags):

„Jede Person kann nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, dass ein Antragsteller für die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins nicht bereits Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten entweder gültigen oder vorläufig entzogenen Führerscheins ist. Sie vergewissern sich ferner, ob die Behörden eines anderen Mitgliedstaats nicht bereits die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber untersagt haben.“

Auch wenn daneben Art. 12 Abs. 4 des Entwurfs (vgl. S. 45 des Vorschlags) noch wörtlich mit Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG übereinstimmte, widmete der Kommissionsentwurf der Bekämpfung des Führerscheintourismus bereits ein größeres Augenmerk, beließ es insoweit aber noch bei der Einführung von Konsultationspflichten (Art. 8 Abs. 5 des Entwurfs) und hinsichtlich der Ausstellung einer Fahrerlaubnis nach vorheriger Entziehung bzw. der Anerkennung der neuen Fahrerlaubnis bei einer bloßen Kann-Bestimmung (Art. 12 Abs. 4 des Entwurfs).

Demgegenüber wird in dem Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments - Entwurf einer legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (A6-0016/2005) – die Tendenz erkennbar, das für notwendig erachtete Vorgehen gegen den Führerscheintourismus durch das strikte Verbot einer Neuerteilung nach Entziehung in einem anderen Staat und das strikte Gebot der Nichtanerkennung gleichwohl erteilter Fahrerlaubnisse abzusichern. So heißt es in Art. 8 Abs. 5 Buchst. b des überarbeiteten Entwurfs (Änderungsantrag 54; S. 29 f. des Berichts):

„Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einen Führerschein auszustellen, wenn erwiesen ist, dass der Bewerber bereits einen von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats ausgestellten gültigen Führerschein besitzt. Ein Mitgliedstaat kann es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den in einem anderen Mitgliedstaat eine der Maßnahmen des Art. 12 Absatz 2 angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen.“

In der Begründung zu Art. 8 des Entwurfs (S. 30 f.) ist ausgeführt, dass mit den Änderungen wie im vorgeschlagenen Text der Kommission sichergestellt werden soll, dass niemand mehr als einen Führerschein besitzt, auch wenn die Führerscheine von ein und demselben Mitgliedstaat ausgestellt werden.

Der Änderungsantrag 57 (zu Art. 12 Abs. 4 des Entwurfs; S. 31 f.) enthält folgende Bestimmungen:

„Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewandt wurde.“

Ein Mitgliedstaat lehnt es ab, einem Bewerber, auf den eine Einschränkung, eine Aussetzung oder ein Entzug der Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen.

Ein Mitgliedstaat kann es außerdem ablehnen, einem Bewerber, auf den eine Aufhebung in einem anderen Mitgliedstaat angewendet wurde, einen Führerschein auszustellen.

Ein Mitgliedstaat kann es darüber hinaus ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person zu einem Zeitpunkt ausgestellt wurde, in dem diese Person ihren Wohnsitz nicht in dem ausstellenden Mitgliedstaat hatte.“

Zur Begründung (S. 32 des Berichts) ist ausgeführt:

„Der Führerscheintourismus soll so weit wie möglich unterbunden werden. Wird einer Person in einem Mitgliedstaat die Fahrerlaubnis eingeschränkt, entzogen, ausgesetzt oder aufgehoben, so darf der Mitgliedstaat einen Führerschein, der dieser Person von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, nicht anerkennen.“

Die Mitgliedstaaten dürfen darüber hinaus keine Führerscheine an Personen ausstellen, deren Füh-

erschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen ist (jede Person darf nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein, Artikel 8 Absatz 5). Wird der Führerschein in einem Mitgliedstaat aufgehoben, so kann ein anderer Mitgliedstaat die Ausstellung eines Führerscheins verweigern.

Es gibt bereits im Internet viele Angebote, in denen Personen, denen die Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat entzogen wurde (z. B. wegen Fahren unter Einfluss von Alkohol/Drogen), nahe gelegt wird, einen Schein-Wohnsitz im Ausland zu begründen und dort eine Fahrerlaubnis zu erwerben, um damit die Voraussetzungen in Bezug auf die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis zu unterlaufen. Dies führt nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sondern führt auch zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Fahrschulsektor.“

Damit wird das Anliegen des Änderungsentwurfs sichtbar, nicht allein durch eine Stärkung des Grundsatzes „eine Person – ein Führerschein“ Missbrauchsgefahren zu begegnen, sondern auch die vormalig in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG enthaltenen Bestimmungen zu verschärfen, um den Führerscheintourismus wirkungsvoll einzuschränken. Dies wird in der abschließenden Begründung – (iv) gegenseitige Anerkennung von Sanktionen (S. 58 des Berichts) – nochmals betont:

„Gemäß dem Genfer und dem Wiener Übereinkommen befasst sich der Vorschlag in Artikel 8 Absatz 5 mit der Frage der gegenseitigen Anerkennung von Strafmaßnahmen, um dafür zu sorgen, dass ein in einem Mitgliedstaat entzogener Führerschein in allen Mitgliedstaaten einen Führerscheinentzug bedeutet. Dies muss jedoch verstärkt werden, und daher hat der Berichterstatter einen Änderungsantrag eingereicht, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, jede Einschränkung, jede Aussetzung und jeden Entzug anzuerkennen, die von einem anderen Mitgliedstaat verhängt wurden, und die Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen abzulehnen, auf die eine solche Maßnahme angewendet wurde.“

Der Entwurf mit den genannten Änderungen wurde in der Sitzung des Europäischen Parlaments vom 23.02.2005 in erster Lesung angenommen (ABl. C 304 E/151). Nachdem die Staaten der Europäischen Gemeinschaft im März 2006 die politische Einigung über den Vorschlag der Kommission aus dem Jahr 2003 über den europäischen Führerschein erzielt hatten, beschränkte sich der Gemeinsame Standpunkt des Rates vom 18.09.2006 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (Neufassung) – 2003/0252 (COD) – auf eine Umstrukturierung des geänderten Entwurfstextes und einige wenige Änderungen; im Wesentlichen wurden alle von der Kommission vorgeschlagenen und vom Europäischen Parlament überarbeiteten Hauptbestandteile in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. In der Empfehlung des Ausschus-

ses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments für die zweite Lesung betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein vom 27.11.2006 – 9010/1/2006 – C6-0312/2006 – 2003/0252(COD) – wird zum Punkt „2.1 Bekämpfung des ‚Führerscheintourismus‘“ zusätzlich ausgeführt, mit diesem Text werde ein wichtiger Schritt zu dessen Bekämpfung getan. Führerscheintourismus bezeichne ein Verhalten, bei dem Bürger, die ihren Führerschein in ihrem Heimatstaat aufgrund eines schweren Verstoßes abgeben mussten, einen neuen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat erwerben, der dann in ihrem Heimatland anerkannt werden muss. Hier sei der Vorschlag der Kommission übernommen worden, wonach ein Mitgliedstaat die Ausstellung eines Führerscheins ablehnen müsse, wenn der Bewerber seinen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen bekommen habe (Art. 11).

Bedeutsam ist in diesem Zusammenhang ferner, dass die beteiligten Gremien – anders als der EuGH insbesondere in den Verfahren Wiedemann/Zerche (vgl. Urteile vom 26.06.2008 – C 329/06 und C-343/06 <Wiedemann u. a.> sowie C-334/06 bis C-336/06 <Zerche u. a.> –, jeweils a. a. O.) den wesentlichen Ansatzpunkt für die Unterbindung des Führerscheintourismus nicht in der strikten Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses gesehen haben. Dem entspricht, dass die an den Wohnsitzverstoß anknüpfende Bestimmung des Art. 12 Abs. 4 Unterabsatz 4 des überarbeiteten Entwurfs nicht Eingang in die am 18.12.2006 in zweiter Lesung verabschiedete Schlussfassung der Richtlinie 2006/126/EG gefunden hat. Damit hat der Normgeber in dem Ausweichen in einen anderen Mitgliedstaat nach vorheriger Einschränkung, Entziehung oder Aufhebung der Fahrerlaubnis den allein entscheidenden Grund für das Neuerteilungsverbot und das Nichtanerkennungsgebot gesehen. Folglich soll es nicht mehr auf einen – gegebenenfalls nur eingeschränkt zugelassenen – Nachweis eines evidenten Wohnsitzverstoßes ankommen.

Ebenso wenig kann seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG an der vormaligen Auffassung festgehalten werden, es sei allein Aufgabe des Ausstellermitgliedstaates zu prüfen, ob die im Gemeinschaftsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, darunter diejenige der Fahreignung, erfüllt seien (vgl. EuGH, Urteile vom 26.06.2008 – C 329/06 und C-343/06 <Wiedemann u. a.> sowie C-334/06 bis C-336/06 <Zerche u. a.> –, jeweils a. a. O.).

Vielmehr steht das nunmehr klare Verbot, nach einer Einschränkung, Entziehung oder Aufhebung der Fahrerlaubnis im vorherigen oder eigentlichen Wohnsitzstaat eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen (Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2006/126/EG) und etwa nach einer Rückkehr in dem Ursprungsland diese dort anzuerkennen (Unterabsatz 2), der Anerkennung einer alleinigen Kompetenz des neuerteilenden Staates zur für alle EU-Staaten bindenden Feststellung der Erteilungsvoraussetzungen entgegen.

Der Wortlaut des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG gibt auch nichts für ein Verständnis her, wonach nur zeitlich beschränkte Maßnahmen im Hinblick auf eine Fahrerlaubnis – nach deutschem Recht also insbesondere die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis mit anschließender Sperrfrist für die Wiedererteilung (§§ 69, 69a StGB) – zum (zeitweiligen) Verbot einer Neuerteilung im Ausland oder zur Pflicht zur Nichtanerkennung einer nach dem Fristende im Ausland neu erteilten Fahrerlaubnis führen. Soweit anderssprachige Fassungen der Richtlinie 2006/126/EG wie etwa die englische („to a person, whose driving licence is restricted, suspended or withdrawn“) oder die französische („une personne dont le permis de conduire fait l’objet ... d’une restriction, d’une suspension ou d’un retrait“) durch die Verwendung des Präsens für die Annahme sprechen könnten, dass nur gleichsam „laufende“ und damit zeitlich begrenzte Maßnahmen, nicht aber abgeschlossene Maßnahmen, die nur wegen des Fortbestehens von Eignungsmängeln oder nicht ausgeräumten Eignungszweifeln weiter in die Zukunft wirken, erfasst sein sollen, kann dem nicht beigetreten werden. Denn es ist schon nicht festzustellen, dass die deutsche Fassung des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG („einer Person ..., deren Führerschein ... eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist“) mit der Verwendung des Perfekts allein steht, denn andere Fassungen wie etwa die schwedische („en person vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats“) verwenden gleichfalls die Vergangenheitsform. Wäre dem Normgeber – entgegen den verlaubarbaren Zielsetzungen – eine tatbestandliche Beschränkung des Erteilungs- und Anerkennungsverbotes auf befristete Maßnahmen ausreichend erschienen, hätte es nahegelegen, in allen Fassungen auf einen darauf hindeutenden einheitlichen Sprachgebrauch hinzuwirken. Im Übrigen hat der damalige Generalanwalt Léger bereits in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache Kapper vom 16. 10. 2003 (Rn. 73) unter Bezugnahme auf die Rechtsauffassung der italienischen Regierung auf die Verwendung der Präsensform („faisant [toujours] l’objet“) statt der Vergangenheitsform („ayant [déjà] fait l’objet“) in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG hingewiesen, ohne dass der EuGH nachfolgend diese Argumentation aufgegriffen hätte.

Soweit schließlich vertreten wird, die Neuregelung des Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG unterscheidet sich von der Vorläuferbestimmung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG nur hinsichtlich der Rechtsfolge, nicht aber im Tatbestand, daher sei die Wahrscheinlichkeit gering, dass der EuGH von seiner bisherigen Rechtsprechung abrücken werde (so OVG Saarl., Beschluss vom 23. 01. 2009 – 1 B 438/08 –, DAR 2009, 163, und Hess. VGH, Beschluss vom 04. 12. 2009 – 2 B 2138/09 – [in diesem Heft], veröff. u. a. bei www.eu-fuehrerschein-forum.de), ist der Senat anderer Auffassung. Der Tatbestand des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG gibt für eine einschränkende Auslegung nichts her, und die

Rechtsprechung des EuGH zu Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG beruht auch nicht auf einer am Tatbestand dieser Vorschrift orientierten Auslegung, sondern auf der Annahme einer im Vergleich zum Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG geringeren Wertigkeit des von Art. 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 der Richtlinie 91/439/EWG verfolgten Anliegens. Sowohl durch die Verschärfung der Rechtsfolge des Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG als auch durch die oben wiedergegebenen Verlautbarungen der normgebenden Gremien ist nunmehr das Bestreben, den verbreiteten Führerscheintourismus einzudämmen und so die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, zulasten des Anerkennungsgrundsatzes und des dahinterstehenden Freizügigkeitsgedankens deutlich in den Vordergrund gerückt worden.

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

29. 1. Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG – 3. Führerscheinrichtlinie – ist am 19. Januar 2009 in Kraft getreten. Im Regelungsbereich des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG finden weder die Fristen des Art. 16 Abs. 1 und 2 RL 2006/126/EG Anwendung noch kommt Bestandsschutz nach Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG in Betracht.

2. Die restriktive Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG – 2. Führerscheinrichtlinie – ein eng auszulegender Ausnahmetatbestand zum Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen ist, ist auf Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG nach dessen nach Wortlaut, Systematik und Entstehungsgeschichte voraussichtlich nicht übertragbar.

3. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG auch insoweit vereinbar, als die bestandskräftige Versagung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis gleichgestellt wird.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Januar 2010 – 10 S 2391/09 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet.

Der Antragsteller begehrt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid des Landratsamts H. vom 17. 07. 2009, in dem festgestellt wird, dass er nicht berechtigt ist, aufgrund seiner ihm am 28. 04. 2009 in der Tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnis im Bundesgebiet ein Kraftfahrzeug zu führen (Ziff. 1), und er aufgefordert wird, den ausländischen Führerschein zur Eintragung eines entsprechenden Vermerks vorzulegen (Ziff. 2).

Nach nationalem Recht begegnet die Verfügung des Landratsamts keinen rechtlichen Bedenken. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, der in der hier anzuwendenden Fassung vom 07.01.2009, in Kraft getreten am 19.01.2009 (BGBl. I S. 29) – FeV n. F. – unverändert geblieben ist, gilt die Berechtigung, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, grundsätzlich nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis entzogen oder bestandskräftig versagt worden ist. Die inländische Fahrerlaubnis des Antragstellers wurde am 09.12.1981 vom Amtsgericht Rottweil entzogen. Anträge auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wurden von den jeweils zuständigen Fahrerlaubnisbehörden mit Bescheiden vom 10.12.1990, 22.03.2002 und 14.11.2005 bestandskräftig abgelehnt, zuletzt weil der Antragsteller ein wegen zahlreicher Straftaten innerhalb und außerhalb des Straßenverkehrs angefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten nicht beigebracht hatte. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, steht § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV n. F. der Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV n. F. nicht entgegen. Die bestandskräftige Versagung ist gemäß § 28 Abs. 3 Nr. 5 StVG in das Verkehrszentralregister einzutragen. Eine Tilgung ist noch nicht erfolgt. Die Tilgungsfrist beträgt zehn Jahre und beginnt ohnehin erst fünf Jahre nach der beschwerenden Entscheidung oder mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu laufen (vgl. § 29 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 Satz 1 StVG). Nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV n. F. ist die Behörde in den Fällen des Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV befugt, einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung zu erlassen.

Die Beschwerdebegründung wendet demgegenüber sinngemäß ein, § 28 Abs. 4 FeV sei mit gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben nicht vereinbar. Es sei zweifelhaft, ob Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheintrichtlinie schon in Kraft getreten sei. Ferner sei in Art. 11 Abs. 4 nur von früheren Maßnahmen der Entziehung und Einschränkung, nicht aber von einem misslungenen Versuch der Wiedererteilung die Rede. Die Entziehung der Fahrerlaubnis am 09.12.1981 sei getilgt. Im Übrigen führe § 28 Abs. 4 FeV zu einer europarechtswidrigen Benachteiligung ausländischer Führerscheininhaber. Diese Einwendungen greifen nicht durch.

Nach Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.12.2006 über den Führerschein – 3. Führerscheintrichtlinie – lehnt ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ab, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist. Nach Art. 18 Abs. 2 RL 2006/126/EG gilt Art. 11 Abs. 4 ab 19. Januar 2009. Entgegen dem Vorbringen des Antragstellers gehört Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG nicht zu den Vorschriften, die nach Art. 16 Abs. 2 RL 2006/126/EG erst ab dem 19. Januar 2013 angewendet werden. Diese Regelung bezieht sich nach Wortlaut („...diese Vorschriften ...“) und systematischem Zusammenhang

nur auf diejenigen Vorschriften, die in Art. 16 Abs. 1 RL 2006/126/EG genannt und bis zum 19.01.2011 umzusetzen sind; hierzu gehört Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG nicht. Auch die im Schrifttum vertretene Auffassung, die in Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG begründeten Pflichten gälten erst mit Ablauf der Umsetzungsfrist zum 19.01.2011 (so Hailbronner, NZV 2009, 361, 366 f.) verkennt, dass Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG bei den in Art. 16 Abs. 1 RL 2006/126/EG enumerativ aufgezählten Normen nicht genannt wird, sondern der Sonderregelung des Art. 18 Abs. 2 RL 2006/126/EG unterliegt.

Auch Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG, wonach eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder eingezogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden darf, steht der Anwendung des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG nicht entgegen. Dieser Bestandsschutz erfasst nicht den Regelungsbereich des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG. Dies folgt im vorliegenden Fall schon daraus, dass Art. 13 RL 2006/126/EG gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 RL 2006/126/EG erst ab dem 19. Januar 2013 anzuwenden und von der Bundesrepublik Deutschland – soweit ersichtlich – bislang auch noch nicht zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzt worden ist, während Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG schon ab dem 19.01.2009 gilt. Darüber hinaus folgt aus der systematischen Stellung der Bestandsschutzregelung innerhalb des Art. 13 (amtl. Überschrift: „Äquivalenzen zwischen nicht dem EG-Muster entsprechenden Führerscheinen“), dass sich Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG allein auf die in Art. 13 Abs. 1 RL 2006/126/EG geregelten Äquivalenzen zwischen den vor dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie erworbenen Führerscheinen und den in der 3. Führerscheintrichtlinie neu geregelten Führerscheinklassen bezieht (Thoms, DAR 2007, 287, 288). Dies belegt auch die Entstehungsgeschichte der Vorschrift, die insoweit auf einen Änderungsvorschlag des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments zurückgeht (Änderungsantrag 13 im Ausschussbericht vom 03.02.2005, Dok. A6-0016/2005 endg. S. 11) und in ihrer ursprünglichen Fassung (damals Art. 3 Abs. 2 b UAbs. 3 des Richtlinienvorschlags) lautete:

„Eine vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erteilte Fahrerlaubnis für eine bestimmte Klasse wird nicht aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie entzogen oder in irgendeiner Weise eingeschränkt.“

In der Begründung des Änderungsantrags heißt es hierzu u. a.:

„... Der Umtausch der alten Führerscheine darf jedoch unter keinen Umständen zu einem Verlust oder einer Einschränkung der erworbenen Rechte hinsichtlich der Fahrerlaubnis von Fahrzeugen verschiedener Klassen führen.“

Der Umstand, dass die Bezugnahme auf die Führerscheinklassen in der Endfassung des Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG fehlt, gibt keinen Anlass zu der Annahme, dass sich die Intention der Regelung geändert

hat. Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, dass in Art. 13 Abs. 2 RL 2006/126/EG auch für die Fallkonstellation des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG ein absoluter Bestandsschutz hätte geschaffen werden sollen. Eine solche Auslegung stünde insbesondere auch im Widerspruch dazu, dass die Bekämpfung des sog. Führerscheintourismus eine wesentliche Zielsetzung der Neuregelung der Richtlinie 2006/126/EG ist (dazu sogleich).

Entgegen der Beschwerdebeurteilung steht auch der 5. Erwägungsgrund der 3. Führerscheinrichtlinie der Anwendung des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG im vorliegenden Fall nicht entgegen. Danach sollten zwar vor dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erteilte oder erworbene Führerscheine unberührt bleiben. Die tschechische Fahrerlaubnis des Antragstellers wurde aber am 28.04.2009 und somit unter der Geltung der hier maßgeblichen Bestimmung des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG ausgestellt, der – wie ausgeführt – zum 19. Januar 2009 in Kraft getreten ist.

Die Regelung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV steht auch inhaltlich mit den Vorgaben des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG in Einklang. Allerdings ist zweifelhaft, ob dem Antragsteller die gerichtliche Entziehung seiner Fahrerlaubnis im Jahre 1981 noch entgegengehalten werden darf. Es spricht vieles dafür, dass die Entziehungsentscheidung schon vor der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis an den Antragsteller am 28.04.2009 nach § 29 StVG im Verkehrszentralregister getilgt war und nach § 29 Abs. 8 StVG i. V. m. § 65 Abs. 9 StVG im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis, jedenfalls aber im Zeitpunkt der Prüfung der Berechtigung des Antragstellers, Fahrzeuge im Inland zu führen, unverwertbar war. Auch § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV n. F. verwehrt einen Rückgriff auf im Verkehrszentralregister bereits getilgte Eintragungen. Zwar regelt das Gemeinschaftsrecht nicht ausdrücklich, dass eine innerstaatliche Maßnahme wegen Zeitablaufs nicht mehr berücksichtigt werden darf. Die 3. Führerscheinrichtlinie enthält kein dem § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV n. F. entsprechendes Verbot. Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG setzt aber tatbestandsmäßig die rechtliche Existenz einer innerstaatlichen Maßnahme voraus. Ist ein innerstaatliches Verwertungsverbot eingetreten – was bei summarischer Prüfung wahrscheinlich erscheint –, ist zweifelhaft, ob dieser nach nationalem Recht unverwertbare Sachverhalt gemeinschaftsrechtlich nach Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG noch berücksichtigt werden darf (vgl. BayVGH, Beschl. v. 26.02.2009 – 11 C 09.296 – juris). Auch nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs darf einer ausländischen Fahrerlaubnis nicht auf unbestimmte Zeit die Anerkennung versagt werden (vgl. etwa Urt. v. 29.04.2004 – C-476/01 – Kapper – Rdnr. 76 f. [BA 2004, 450]).

Diese Frage bedarf aber keiner abschließenden Entscheidung. Denn entgegen der Ansicht des Antragstellers kann die bestandskräftige Versagung der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis mit Verfügung vom 14.11.2005, gegen deren Verwertbarkeit unter dem Blickwinkel des § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV n. F. keine

Bedenken bestehen, den in Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG ausdrücklich genannten Maßnahmen gleichgestellt werden.

Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten erteilten Fahrerlaubnisse ist durch die Neufassung von Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG gegenüber der früheren Regelung des Art. 8 Abs. 4 UAbs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29.07.1991 über den Führerschein – 2. Führerscheinrichtlinie – eingeschränkt worden. Während nach der früheren Fassung lediglich eine Ermächtigung für die Mitgliedstaaten bestand, die Anerkennung abzulehnen („Ein Mitgliedstaat kann es ablehnen...“), sind diese nunmehr zur Ablehnung der Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis verpflichtet, die von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist („Ein Mitgliedstaat lehnt ... ab...“). Erklärtes Ziel der Neuregelung war die Bekämpfung des sog. Führerscheintourismus, mit dem die Absicht verfolgt wird, nach einer innerstaatlichen Maßnahme der Fahrerlaubnisbehörde die strenger inländischen Vorschriften über die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis im Hinblick auf den Nachweis der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, zu umgehen. Bereits in der Begründung des Richtlinienentwurfs der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 21.10.2003 wurde davon ausgegangen, dass der Vorschlag den sog. Führerscheintourismus beseitigt (KOM (2003) 621 endg. S. 6). Die Neufassung des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG in ihrer zwingenden Formulierung beruht auf einem Änderungsantrag des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments (Änderungsantrag Nr. 57 im Ausschussbericht vom 03.02.2005, Dok. A6-0016/2005 S. 31 f.). Zur Begründung heißt es:

„Der Führerscheintourismus soll so weit wie möglich unterbunden werden. Wird einer Person in einem Mitgliedstaat die Fahrerlaubnis eingeschränkt, entzogen, ausgesetzt oder aufgehoben, so darf der Mitgliedstaat einen Führerschein, der dieser Person von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, nicht anerkennen.“

Die Mitgliedstaaten dürfen darüber hinaus keine Führerscheine an Personen ausstellen, deren Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen ist (jede Person darf nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein, Artikel 8 Absatz 5). Wird der Führerschein in einem Mitgliedstaat aufgehoben, so kann ein anderer Mitgliedstaat die Ausstellung eines Führerscheins verweigern.“

Es gibt bereits im Internet viele Angebote, in denen Personen, denen die Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat entzogen wurde (z. B. wegen Fahren unter Einfluss von Alkohol/Drogen), nahe gelegt wird, einen Schein-Wohnsitz im Ausland zu begründen und dort eine Fahrerlaubnis zu erwerben, um

damit die Voraussetzungen in Bezug auf die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis zu unterlaufen. Dies führt nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, sondern führt auch zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Fahrschulsektor.“

Auch im weiteren Rechtsetzungsverfahren kommt der Wille zur Bekämpfung des sog. Führerscheintourismus zum Ausdruck (vgl. etwa Begründung der Empfehlungen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr für die 2. Lesung im Europäischen Parlament vom 27.11.2006 – Dok. A6-0414/2006 S. 9; Begründung des Gemeinsamen Standpunkts des Rats der Europäischen Union vom 18.09.2006 – CS/2006/9010/1/06 Rev 1 Add. 1 s. 2 u. 5 –; Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament vom 21.09.2006 – KOM (2006) 547 endg. S. 3; zur Zielsetzung der auf deutschen Wunsch eingeführten Regelung vgl. auch Pressemitteilungen der Europäischen Kommission Nr. IP-06/381 und des Bundesministeriums für Verkehr vom 27.03.2006 Nr. 102/2006, auszugsweise abgedruckt in Blutalkohol 2006, 222 f.). Dabei ist die Verpflichtung zur Versagung der Anerkennung von Fahrerlaubnissen im Sinne des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG im Gesamtzusammenhang mit den weiteren Verschärfungen der Sorgfaltsanforderungen für die Ausstellung von Fahrerlaubnissen zu sehen. Die Ablehnung der Anerkennung korrespondiert insbesondere mit der Verpflichtung der Mitgliedstaaten es abzulehnen, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat entzogen, ausgesetzt oder eingeschränkt worden ist, einen Führerschein auszustellen (Art. 11 Abs. 4 UAbs. 1 RL 2006/126/EG). Die Pflicht zur Ablehnung der Anerkennung einer Fahrerlaubnis im Sinne des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG zieht mithin die Konsequenz aus dem Umstand, dass diese entgegen der Bestimmung des UAbs. 1 ausgestellt wurde. Auch im Übrigen betont die Richtlinie den Grundsatz, dass jeder nur Inhaber einer Fahrerlaubnis sein darf, begründet insoweit erhöhte Prüfungspflichten der Mitgliedstaaten und verpflichtet diese, die Erteilung weiterer Fahrerlaubnisse abzulehnen und solche ggf. aufzuheben oder zu entziehen (vgl. Art. 7 Abs. 5 RL 2006/126/EG). Nicht zuletzt dürfen die Mitgliedstaaten wie bisher aus Gründen der Verkehrssicherheit ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung der Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber anwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet (Erwägungsgrund 15, Art. 11 Abs. 2 RL 2006/126/EG).

Damit hat der Aspekt der Sicherheit des Straßenverkehrs nach Entstehungsgeschichte und Systematik der 3. Führerscheinrichtlinie gegenüber der Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse (Art. 2 Abs. 1 RL 2006/126/EG) eine gesteigerte Bedeutung erhalten. Mit der Neufassung haben die Rechtssetzungsorgane der Europäischen Gemeinschaft zum Ausdruck gebracht, dass eine Harmonisierung der für die Neuerteilung geltenden Eignungsrege-

lungen auf niedrigem Niveau nicht gewollt ist. Die Mitgliedstaaten sollen vielmehr dafür Sorge tragen können, dass auch vergleichsweise strenge Eignungsvorschriften in dem einen Mitgliedstaat nicht in einem anderen Mitgliedstaat umgangen werden (vgl. BR-Drs. 851/08 S. 7f).

Vor diesem Hintergrund macht es aber keinen Unterschied, ob die Nichtanerkennung auf die eignungs-mängelbedingte Entziehung als solche oder auf die Versagung der Neuerteilung wegen fortbestehender oder ggf. neuer Eignungsmängel beruht. Beiden Fällen ist gemeinsam, dass die Bedenken gegen die Fahreignung des Betroffenen nicht nach dem nach inländischem Recht geltenden Maßstab in dem hierfür erforderlichen Verfahren ausgeräumt worden sind. Im Falle des Entzugs wie im Falle der bestandskräftigen Versagung wegen eines Tatbestands, der die Entziehung gerechtfertigt hat oder ggf. rechtfertigen würde, muss sich der Betroffene vor der Neuerteilung nach deutschem Recht einer Überprüfung seiner Fahreignung unterziehen, die nach dem erklärten Ziel der 3. Führerscheinrichtlinie im Interesse der Verkehrssicherheit nicht im Wege des „Führerscheintourismus“ umgangen werden darf. Ein Unterschied besteht lediglich darin, dass der Betroffene im Fall der bestandskräftigen Versagung einen missglückten Versuch zur (Wieder)Erlangung der Fahrerlaubnis unternommen hat, das Verfahren zur Prüfung der Fahreignung also ein weiteres Stadium durchlaufen hat. Der Umstand, dass der Betroffene erfolglos die Neuerteilung der Fahrerlaubnis beantragt hat, kann ihn nach Sinn und Zweck der Regelung des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG aber nicht privilegieren. Haben sich Eignungsbedenken in einem im Inland durchgeführten Neuerteilungsverfahren bestätigt, besteht vielmehr bei wertender Betrachtung erst recht keine Rechtfertigung für die Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat gleichwohl erteilten Fahrerlaubnis. Angesichts der gleichgerichteten Interessenlage bei Entzug und bestandskräftiger Versagung lässt sich dem Gemeinschaftsrecht nicht entnehmen, dass es den Mitgliedstaaten im Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/126/EG untersagt ist, die bestandskräftige Versagung der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis dem Entzug der Fahrerlaubnis gleichzustellen (ebenso für den Verzicht auf Fahrerlaubnis zur Vermeidung einer förmlichen Entziehung: Senatsbeschl. v. 02.02.2009 – 10 S 3323/08 – juris; BayVGh, Beschl. v. 12.12.2008 – 11 CS 08.1398 – juris).

Dieser Auslegung steht auch nicht entgegen, dass die Mitgliedstaaten nach Art. 2 Abs. 1 RL 2006/126/EG grundsätzlich zur gegenseitigen Anerkennung der ausgestellten Führerscheine verpflichtet sind. Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Auslegung der 2. Führerscheinrichtlinie dürfte auf die 3. Führerscheinrichtlinie nicht übertragbar sein. Der Europäische Gerichtshof hat Art. 8 Abs. 4 RL 91/439/EWG in ständiger Rechtsprechung als eng auszulegenden Ausnahmetatbestand vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung verstanden (vgl. etwa Ur. v. 29.04.2004 – C-476/01 – Kapper – Rdnr. 70 u.

72; Urt. v. 06.04.2006 – C-227/05 – Halbritter – Rdnr. 35 [BA 2006, 307], Urt. v. 28.09.2006 – C-340/05 – Kremer – Rdnr. 28 [BA 2007, 238]). Da Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG nunmehr als zwingende Verpflichtung und nicht mehr als im Ermessen der Mitgliedstaaten stehende Ermächtigung wie in Art. 8 Abs. 4 RL 91/439/EWG ausgestaltet ist, ist dieser restriktiven Auslegung der Boden entzogen (Geiger, DAR 2007, 126, 128; Janker, DAR 2009, 181, 183 f.; Mosbacher/Gräfe, NJW 2009, 801, 803 f.; a. A. Hailbronner, NZV 2009, 361, 366; Riedmeyer, zfs 2009, 422, 427). Dies ergibt sich nicht nur aus dem Wortlaut, sondern auch aus dem systematischen Zusammenhang der Vorschrift. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist es Aufgabe des Ausstellerstaats zu prüfen, ob die im Gemeinschaftsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahrreignung, erfüllt sind und damit die Erteilung der Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist. Der Aufnahmemitgliedstaat ist grundsätzlich nicht befugt, die Beachtung der in der Richtlinie aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen nachzuprüfen. (Urt. v. 26.06.2008 – C-329/06 – C-343/06 – Wiedemann u. Funk – Rdnr. 52 f. [BA 2008, 255]; Urt. v. 26.06.2008 – C-334/06 – C-336/06 – Zerche – Rdnr. 49 f.; Urt. v. 19.02.2009 – C-321-07 – Schwarz – Rdnr. 76 f. [BA 2009, 206]). Die Mitgliedstaaten konnten daher nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs vom Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht verlangen, dass er die Bedingungen erfüllt, die das nationale Recht für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach Entzug aufstellt (vgl. etwa Urt. v. 06.04.2006 – C-227/05 – Halbritter – Rdnr. 29). Da der Ausstellerstaat aber nunmehr nach Art. 11 Abs. 4 UAbs. 1 RL 2006/126/EG zwingend zur Ablehnung der Erteilung einer Fahrerlaubnis an eine Person verpflichtet ist, deren Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, und umgekehrt der Aufnahmezustaat zwingend zur Versagung der Anerkennung einer gleichwohl ausgestellten Fahrerlaubnis verpflichtet ist, stellt sich nicht mehr das Problem, dass sich ein (Aufnahme-)Mitgliedstaat eine ihm nach dem Anerkennungsgrundsatz nicht zustehende Prüfungscompetenz anmaßt (Mosbacher/Gräfe, a. a. O. 802). Dem steht auch nicht entgegen, dass der Europäische Gerichtshof den Vorrang des Anerkennungsgrundsatzes nicht ausdrücklich mit der Ausgestaltung des Art. 8 Abs. 4 RL 91/439/EWG als Ermessensvorschrift, sondern in erster Linie mit dessen Bedeutung für die Freizügigkeit, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr begründet hat (so aber Hailbronner a. a. O. S. 366; Riedmeyer, a. a. O. S. 427). Denn zum einen setzt die restriktive Auslegung des Europäischen Gerichtshofs notwendigerweise einen Spielraum der Mitgliedstaaten voraus, der nach der insoweit eindeutigen Neufassung des Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG nicht mehr besteht. Auch der Europäische Gerichtshof geht deshalb zunächst vom Wortlaut des Art. 8 Abs. 4 RL 91/439/EWG als Kann-Bestimmung aus (vgl. etwa Urt. v. 29.04.2004 –

Kapper – a. a. O. Rdnr. 76). Zum anderen ist der Anerkennungsgrundsatz von den Rechtsetzungsorganen der Europäischen Gemeinschaft durch die Neufassung des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG in den dort genannten Fallgestaltungen ausdrücklich und bewusst eingeschränkt worden. Wie ausgeführt, ergibt sich aus dem Wortlaut des Art. 11 Abs. 4 RL 2006/126/EG sowie der Systematik und der Entstehungsgeschichte der 3. Führerscheinrichtlinie, dass der Anerkennungsgrundsatz dort seine Grenze findet, wo er zur Umgehung strengerer inländischer Eignungsvorschriften führt. Die Rechtsetzungsorgane der Europäischen Gemeinschaft sind auch befugt, den Umfang der Harmonisierung auf dem Gebiet des Führerscheinwesens zu bestimmen und im Interesse eines hochrangigen Gemeinschaftsgutes wie der Sicherheit des Straßenverkehrs die Grundsätze der Freizügigkeit, der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs ggf. zu beschränken (vgl. VG Sigmaringen, Beschl. v. 05.10.2009 – 6 K 2270/09 –). Darüber hinaus kommen diese Grundfreiheiten im Anerkennungsverfahren nach § 28 Abs. 5 FeV zum Tragen (Mosbacher/Gräfe a. a. O. S. 803). Im Übrigen hat auch der Europäische Gerichtshof in seinen neueren Entscheidungen in der Sache anerkannt, dass der Sicherheit des Straßenverkehrs unter bestimmten Umständen der Vorrang vor den genannten Grundsätzen einzuräumen ist (vgl. etwa Urt. vom 26.06.2008 – Wiedemann u. Funk – a. a. O. Rdnr. 71f). Eine Übertragung der restriktiven Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auf Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 RL 2006/126/EG dürfte daher mit dem Wortlaut der Vorschrift und dem erklärten Willen des Richtliniengebers, mit der Neuformulierung den Führerscheintourismus effektiver als bisher zu bekämpfen, nicht vereinbar sein (a. A. HessVGH, Beschl. v. 04.12.2009 – 2 B 2138/09 – [in diesem Heft]).

Schließlich führt § 28 Abs. 4 FeV nicht zu einer gemeinschaftswidrigen Schlechterstellung von Inhabern einer ausländischen Fahrerlaubnis. Auch inländische Fahrerlaubnisbewerber müssen zunächst die festgestellten Eignungsbedenken ausräumen, bevor ihnen die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder erteilt wird. Entgegen der Auffassung des Antragstellers brauchen die Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis auch nicht den Ablauf der Tilgungsfristen abzuwarten, sondern können – wie inländische Fahrerlaubnisbewerber auch – nach Ablauf einer Sperrfrist die Neuerteilung der inländischen Fahrerlaubnis beantragen, oder aber nach § 28 Abs. 5 FeV das Recht, von ihrer EU-Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, anerkennen lassen, sofern die Gründe für die Entziehung oder Sperre nicht mehr bestehen.

Der Senat räumt nach alledem mit dem Verwaltungsgericht dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung den Vorrang ein. Liegen erhebliche, derzeit nicht ausgeräumte Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr vor, besteht ein dringendes öffentliches Interesse an der sofortigen Unterbindung der weiteren Teilnahme des Antragstellers am Straßenverkehr. Demgegenüber kommt dem

Umstand, dass der Antragsteller – soweit ersichtlich – seit Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis im Straßenverkehr nicht auffällig geworden ist, keine ausschlaggebende Bedeutung zu. Ein ungeeigneter Kraftfahrer kann selbst bei hohen Fahrleistungen aufgrund der geringen Kontrolldichte und der demgemäß hohen Dunkelziffer von Delikten im Straßenverkehr jahrelang unauffällig bleiben; gleichwohl kann sich aber die von ihm ausgehende Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer jederzeit aktualisieren (vgl. Senatsbeschl. v. 14. 10. 1996 – 10 S 321/96 –, NZV 1997, 199 = VBIBW 1997, 227). Die mit dieser Entscheidung für den Antragsteller verbundenen Nachteile in Bezug auf seine Berufstätigkeit und seine private Lebensführung müssen demgegenüber hinter dem öffentlichen Interesse an der Verkehrssicherheit zurücktreten.

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

30. 1. § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV ist gemeinschaftskonform dahingehend auszulegen, dass für eine Aberkennung des Rechts, von einer EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 2 und Nr. 3 dieser Vorschrift kumulativ vorliegen müssen.

2. Auch wenn der neue Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie zur Bekämpfung des „Führerscheintourismus“ neu gefasst worden ist, ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs jedenfalls derzeit nicht erkennbar, dass dieser angesichts der wörtlichen Übereinstimmung der Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie und des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie seine Rechtsprechung zur Anerkennung von EU-Führerscheinen im Hinblick auf das Vorliegen eines ordentlichen Wohnsitzes ändern würde. Es muss deshalb bis zu einer ausdrücklichen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG davon ausgegangen werden, dass seine Rechtsprechung zum Wohnsitzprinzip auch für diese Vorschrift weiter gilt.

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 04. Dezember 2009 – 2 B 2138/09 –

Aus den Gründen:

Die gemäß § 146 Abs. 1, Abs. 4 Satz 1 bis 3, § 147 VwGO fristgerecht eingelegte und begründete Beschwerde des Antragstellers hat Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zu Unrecht den Antrag abgelehnt, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers vom 08. Mai 2009 gegen den im Tenor genannten Bescheid des Antragsgegners vom 09. April 2009 wiederherzustellen. Es sprechen ganz überwiegende Gründe dafür, dass die Feststellung des Antragsgegners in dem genannten Bescheid, der Antragsteller sei nicht berechtigt, aufgrund der ihm am 02. Februar

2009 in Polen durch die Verwaltung in Slubice erteilten Fahrerlaubnis der Klasse B Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zu führen, rechtsfehlerhaft ist. An der sofortigen Vollziehung einer rechtswidrigen Verfügung besteht kein besonderes öffentliches Interesse.

Die Bevollmächtigte des Antragstellers legt in ihrer Beschwerdebeurteilung zu Recht dar, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs der Aufnahmemitgliedstaat die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellten Führerscheins nur dann ablehnen darf, wenn sich auf der Grundlage von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststellen lässt, dass die in Art. 7 Abs. 1 b der Richtlinie 91/439/EWG aufgestellte Wohnsitzvoraussetzung zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins nicht erfüllt war (EuGH, U. v. 26. 06. 2008 – C-334/06 u. a. – Zerche u. a. –, DAR 2008, 459). Die einschlägige deutsche Rechtsgrundlage des § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV ist gemeinschaftskonform deshalb so anzuwenden, dass die tatbestandlichen Voraussetzungen der Nr. 2 und Nr. 3 dieser Vorschrift kumulativ vorliegen müssen (Hess. VGH, B. v. 18. 06. 2009 – 2 B 255/09 – [BA 2009, 354]; vgl. auch Bay. VGH, B. v. 07. 08. 2008 – 11 ZB 07. 1259 –, DAR 2008, 662). Zwar ist im vorliegenden Fall dem Antragsteller die Fahrerlaubnis mit Strafbefehl des Amtsgerichts Kassel vom 18. Mai 2006 rechtskräftig entzogen worden und mit Bescheid des Antragsgegners vom 28. März 2007 die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden. Der Antragsgegner kann aber entgegen seiner und der Auffassung des Verwaltungsgerichts die Anerkennung des dem Antragsteller in Polen ausgestellten Führerscheins nicht ohne Rücksicht auf das Vorliegen der nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs dafür maßgeblichen Voraussetzungen ablehnen.

Der Antragsgegner stützt seinen Bescheid vom 09. April 2009 allein auf die rechtskräftige Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers und die bestandskräftige Versagung der von diesem beantragten Fahrerlaubnis mit den o. g. Bescheiden. Auf die Frage, ob er gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV auf der Grundlage der oben dargestellten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Nichtanerkennung des polnischen Führerscheins des Antragstellers berechtigt ist, geht er nicht ein. Dies gilt auch für das Verwaltungsgericht, nach dessen Auffassung „europarechtliche Regelungen“ der von dem Antragsgegner festgestellten Nichtberechtigung des Antragstellers, von seiner Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, nicht entgegenstünden. Dabei sei zu beachten, dass Art. 11 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG Mitgliedstaaten verpflichte, die Anerkennung der Gültigkeit eines EU-Führerscheins abzulehnen, der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei, wenn der Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaates eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei. Diese Vorschrift gelte nach

Art. 18 der Richtlinie ab 19. Januar 2009 mit der Folge, dass die „zuvor ergangene EU-Rechtsprechung der Anwendbarkeit des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV nicht mehr entgegengehalten werden kann“.

Diese Auffassung des Verwaltungsgerichts unterliegt erheblichen rechtlichen Zweifeln. Es ist schon offen, ob Art. 11 Abs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG die einschlägige Rechtsgrundlage für den hier zu beurteilenden Sachverhalt ist, in dem es um die Anerkennung eines von einem EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins geht. Maßgeblich ist Art. 11 Abs. 4, nach dessen Unterabs. 2 ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ablehnt, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaates eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist. Ob insoweit auf der Grundlage des Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie schon heute eine EU-Fahrerlaubnis etwa im Hinblick auf die Anerkennung in einem anderen EU-Mitgliedstaat eingeschränkt werden kann, ist umstritten. Nach Art. 18 Unterabs. 2 der Richtlinie gilt Art. 11 Abs. 4 ab dem 19. Januar 2009. Nach Art. 13 Abs. 2 Richtlinie darf eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden. Auf der Grundlage der letztgenannten Vorschrift wird die Auffassung vertreten, dass Art. 11 Abs. 4 erst ab dem 19. Januar 2013 Wirkung entfalte (Geiger, Neues Ungemach durch die 3. Führerscheinrichtlinie der Europäischen Gemeinschaften?, DAR 2007, 126, 128). Nach anderer Auffassung ist Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie am 19. Januar 2009 mit der Folge in Kraft getreten, dass er uneingeschränkt im Hinblick auf die Ablehnung der Anerkennung eines EU-Führerscheins angewandt werden kann (Janker, Das vorläufige Ende des Führerschein-Tourismus, DAR 2009, 181, 184). Es sei fraglich, ob Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie unabhängig von dem Regelungsgegenstand des Art. 13 ausweislich seiner Überschrift „Äquivalenzen zwischen nicht dem EG-Muster entsprechenden Führerscheinen“ grundsätzlich und allgemein auf alle Tatbestände der Entziehung von Fahrerlaubnissen nach der Richtlinie angewandt werden könne. Nach dieser erkennbar auch von dem Antragsgegner vertretenen Auffassung soll nach dem Sinn und Zweck des Art. 13 der Richtlinie nur klargestellt werden, dass „Äquivalenzen“ zwischen den bestehenden Führerscheinen und dem klaren Sinn des Art. 4 der Richtlinie durch die Umsetzung des Art. 11 Abs. 4 bis 6 nicht blockiert werden sollten. Äquivalenzen sollen nicht eine so schwerwiegende Bedeutung erlangen, dass sie als Grundlage für die Nichtanwendung der bis zum 19. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnisse dienen können (Thoms, Ab wann gelten die 3. Europäischen Führerscheinrichtlinien?, DAR 2007, 287, 288).

Für diese letztgenannte Auffassung könnte auch sprechen, dass bei einer Auslegung dahingehend, dass generell eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden kann, für eine Anwendung des aus-

drücklich gemäß Art. 18 Unterabs. 2 der Richtlinie ab 19. Januar 2009 geltenden Art. 11 Abs. 4 kein Raum bliebe. Die Vorschrift könnte auf alle bis zum 19. Januar 2013 erteilten Fahrerlaubnisse nicht angewandt werden, obwohl sie seit dem 19. Januar 2009 gelten soll. Für ein solches Ergebnis lassen sich der Neufassung der Richtlinie 2006, die ausdrücklich der Bekämpfung des „Führerscheintourismus“ dienen soll (vgl. dazu Hess. VGH, B. v. 19.02.2007 – 2 TG 13/07 –, NJW 2007, 1897 [= BA 2007, 332]), keine Anhaltspunkte entnehmen.

Diese Frage kann aber hier im Ergebnis dahingestellt bleiben, da sowohl bei Anwendung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG – 2. Führerscheinrichtlinie – als auch des Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG – 3. Führerscheinrichtlinie – die Anerkennung von EU-Führerscheinen wegen Verstoßes gegen das o. g. Wohnsitzprinzip nur nach Maßgabe der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs insbesondere in seinem o. g. Urteil vom 26. Juni 2006 abgelehnt werden kann. Diese Rechtsprechung erging zu Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG unter Bezug auf das Wohnsitzerfordernis des Art. 7 Abs. 1 b der 2. Führerscheinrichtlinie. Die entsprechende Normierung der Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats findet sich nun in Art. 7 Abs. 1 e) der 3. Führerscheinrichtlinie. Die Vorschrift ist inhaltlich unverändert geblieben. Auch Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie ist im Hinblick auf die dort normierten Voraussetzungen unverändert gegenüber den Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie. Dies spricht dafür, dass die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Ablehnung der Anerkennung eines EU-Führerscheins im Hinblick auf das Wohnsitzprinzip unverändert anzuwenden ist. Der Unterschied zwischen den beiden Vorschriften, der allein darin liegt, dass der EU-Mitgliedstaat nunmehr die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins, für den die Voraussetzungen des Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie vorliegen, ablehnt, also im Unterschied zu Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie kein Ermessen mehr auszuüben hat, stellt inhaltlich keine relevante Änderung dar, die dazu führen könnte, dass angesichts der unverändert gebliebenen Voraussetzungen der beiden Normen das maßgebliche Wohnsitzprinzip und die dazu ergangene Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht mehr anzuwenden wäre. Auch wenn der neue Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie nach dem übereinstimmenden Willen des Rates der Europäischen Union, der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments – wie oben dargelegt – erkennbar zur Bekämpfung des „Führerscheintourismus“ neu gefasst worden ist, ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs jedenfalls derzeit nicht erkennbar, dass dieser angesichts der wörtlichen Übereinstimmung der Voraussetzungen des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie und des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie seine Rechtsprechung zur Anerkennung von EU-Führerscheinen im Hinblick auf

das Vorliegen eines ordentlichen Wohnsitzes ändern würde. Es muss deshalb bis zu einer ausdrücklichen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG davon ausgegangen werden, dass seine Rechtsprechung zum Wohnsitzprinzip auch für diese Vorschrift weiter gilt. Es bleibt daher dahingestellt, ob die Nichtanerkennung des Führerscheins des Antragstellers durch den Antragsgegner gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV hinsichtlich der Frage eines ordentlichen Wohnsitzes des Antragstellers in Polen im Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins unter Berücksichtigung von Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie oder des Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie zu beurteilen ist.

Auf der Grundlage des o. g. Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 26. Juni 2008 ist der Antragsgegner nicht berechtigt, den polnischen Führerschein des Antragstellers wegen Verletzung des Wohnsitzprinzips nicht anzuerkennen. In dem Führerschein ist als Wohnort „Slubice“ in Polen angegeben. Es gibt keine von dem Ausstellermitgliedstaat Polen herührenden unbestreitbaren Informationen, nach denen festzustellen ist, dass die Wohnsitzvoraussetzung des Art. 7 Abs. 1 b der Richtlinie 91/439 bzw. Art. 7 Abs. 1 e) der Richtlinie 2006/126 im Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins nicht erfüllt war. Das Landratsamt in Slubice hat vielmehr in einer von der Bevollmächtigten des Antragstellers auch in deutscher Übersetzung vorgelegten Bescheinigung vom 12. Mai 2009 dargelegt, der Antragsteller habe den Führerschein auch aufgrund der Tatsache „des nachgewiesenen vorläufigen Aufenthalts in der Ortschaft Slubice sowie der Erklärung über die strafrechtliche Verantwortlichkeit für die falsche Angabe über den Aufenthalt im Gebiet der Republik Polen über 185 Tage in jedem Kalenderjahr“ bekommen. Danach liegen erkennbar keine von dem Ausstellermitgliedstaat herührenden unbestreitbaren Informationen vor, nach denen der Antragsteller im Zeitpunkt der Ausstellung des polnischen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz nicht in Polen gehabt hätte.

Soweit der Antragsgegner – im vorliegenden Fall durchaus nachvollziehbare – begründete Zweifel am Vorliegen der Wohnsitzvoraussetzung hat, hat er dies nach dem o. g. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 26. Juni 2008 dem Ausstellermitgliedstaat nach dem Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 91/439/EWG entsprechenden Art. 15 Satz 1 der Richtlinie 2006/126/EG mitzuteilen. Falls der Ausstellermitgliedstaat nicht die geeigneten Maßnahmen ergreift, kann der Aufnahmemitgliedstaat gegen diesen Staat ein Verfahren nach Art. 227 EG-Vertrag einleiten, um durch den Europäischen Gerichtshof einen Verstoß gegen die Verpflichtungen aus der Führerscheinrichtlinie feststellen zu lassen.

Beim derzeitigen Verfahrensstand durfte der Antragsgegner nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs die Anerkennung des polnischen Führerscheins des Antragstellers nicht ablehnen. Die Feststellung des Antragsgegners, der Antragsteller sei

nicht berechtigt, ein Kraftfahrzeug in Deutschland zu führen, ist deshalb rechtsfehlerhaft.

31. Eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln (hier: Methamphetamin) i. S. d. § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 FeV i. V. m. § 4 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV liegt auch dann vor, wenn die von der sog. Grenzwertkommission beschlossenen Grenzwerte zu § 24a Abs. 2 StVG nicht erreicht werden, da es allein auf die Frage der „Einnahme“ ankommt.

Verwaltungsgericht Leipzig,

Beschluss vom 21. Januar 2010 – 1 L 1833/09 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die sofortige Vollziehung des Bescheides vom 02. 10. 2009, mit dem ihm der Antragsgegner die Fahrerlaubnis entzogen hat.

Der Antragsteller ist Inhaber der Fahrerlaubnis der Klassen A, BE, C1E, M und L. Bei einer verkehrspolizeilichen Kontrolle am 04. 07. 2009 wurde der Antragsteller als Führer eines Pkws gegen 23:45 Uhr angehalten und kontrolliert. Ein Drugwipetest verlief positiv auf Cannabis und Amphetamine. Die chemisch-toxikologische Untersuchung der anlässlich dieser Kontrolle am 05. 07. 2009 um 00:22 Uhr entnommenen Blutprobe durch das Institut für Rechtsmedizin der Universität L. (Befundbericht vom 09. 07. 2009) ergab in Bezug auf Amphetamine und Cannabinoide einen positiven Befund. Es konnten 14,5 ng/ml Methamphetamin, 43,2 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) und THC-Abbauprodukte (68,1 ng/ml THC-Carbonsäure und 9,2 ng/ml 11-Hydroxy-Tetrahydrocannabinol) nachgewiesen werden. Durch die chemisch-toxikologische Untersuchung sei die Aufnahme von Methamphetamin und Cannabis nachgewiesen.

Unter dem 18. 08. 2009 hörte der Antragsgegner den Antragsteller zur beabsichtigten Entziehung der Fahrerlaubnis an und räumte ihm die Möglichkeit zur Äußerung bis zum 08. 09. 2009 ein. Mit bestandskräftigem Bußgeldbescheid vom 21. 09. 2009 wurde hinsichtlich der Tat vom 04. 07. 2009 gegen den Antragsteller ein Bußgeld i. H. v. 842,84 € und 1 Monat Fahrverbot verhängt. Durch das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung berauschender Mittel habe er eine Ordnungswidrigkeit begangen (§ 24a Abs. 2, 3, § 25 StVG; 242 BKat; § 4 Abs. 3 BKatV).

Mit Bescheid vom 02. 10. 2009 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Gegen diesen Bescheid erhob der Antragsteller am 05. 10. 2009 Widerspruch und führte aus, die Entziehung der Fahrerlaubnis wäre unverhältnismäßig, da die festgestellte Methamphetaminkonzentration von 14,5 ng/ml unter dem von der sogenannten Grenzwert-

kommission beschlossenen analytischem Grenzwert von 25 ng/ml liege. Damit seien die Merkmale des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG nicht erfüllt. Die Voraussetzungen des § 24a Abs. 2 StVG seien nur hinsichtlich der Cannabismenge gegeben. Bei diesem Cannabiskonsum handele es sich jedoch um einen einmaligen Vorfall. Er sei am 11.11.2009 Vater eines Kindes geworden. Am Vorfalldag habe er daher mit seinen Freunden eine entsprechende „Abschiedsfete“ von seinem langjährigen Junggesellendasein gefeiert. An diesem Tag habe er einmal etwas Ungewöhnliches machen wollen. Dies habe dazu geführt, dass er die im Blut nachgewiesenen Stoffe zu sich genommen habe. Eine Abhängigkeit von Betäubungsmitteln sei bei ihm nicht gegeben. Er sei bereit, sich einer ärztlichen Begutachtung zu unterziehen.

Mit Bescheid vom 26.11.2009 setzte der Antragsgegner gegenüber dem Antragsteller ein Zwangsgeld i. H. v. 300,00 € fest, da er den Führerschein nicht abgegeben hat. Hiergegen erhob der Antragsteller am 02.12.2009 Widerspruch. Mit Schreiben vom 07.12.2009 teilte der Antragsgegner dem Antragsteller mit, dass seinem Antrag auf Aussetzung der sofortigen Vollziehung des Bescheides vom 02.10.2009 nicht entsprochen werde.

Der Antragsteller hat am 10.12.2009 einen Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz gestellt. Zur Begründung wiederholt er seinen Vortrag und führt aus, die Entziehung der Fahrerlaubnis sei hier unverhältnismäßig, da der Entzug der Fahrerlaubnis einen äußerst gravierenden Eingriff in sein Persönlichkeitsrecht darstelle. Es führe zu einer erheblichen Belastung des Antragstellers. Er sei Berufsmusiker und absolviere mit seinen Musikern im Jahr ca. 60 bis 70 Konzerte, zu denen er stets das Fahrzeug mit den Instrumenten fahre. Die Entziehung der Fahrerlaubnis beeinträchtige ihn daher im besonderen Maß in seiner beruflichen Lebensführung bis zur möglichen Vernichtung seiner beruflichen Existenz.

Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO ist unbegründet.

Es bestehen keine ernstlichen Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Bescheides vom 02.10.2009 (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO entsprechend).

Die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers liegen vor.

Gemäß § 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 Fahrerlaubnisverordnung – FeV – hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erweist. Ungeeignet ist dabei insbesondere derjenige, bei dem Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegen. Die Ungeeignetheit des Antragstellers folgt hier aus § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV. Danach ist im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei der Einnahme von Betäubungsmitteln i. S. des Betäubungsmittelgesetzes –

BtMG – (ausgenommen Cannabis) – ausgeschlossen (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 04.02.2003 – 3 BS 65/02 – [BA 2004, 556]; OVG Rh.-Pf., Urt. v. 23.05.2000 – 7 A 12289/99 – [BA 2001, 73]; VG Leipzig, Beschl. v. 27.09.2002 – 1 K 1296/02 –; Urt. v. 17.12.2001 – 1 K 1513/01 –). Das Merkmal der Ungeeignetheit wird dabei nicht an einen mehrmaligen oder gewohnheitsmäßigen Gebrauch von Drogen geknüpft. Für einen Eignungsausschluss i. S. d. § 4 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV genügt bereits der Nachweis des einmaligen Konsums eines im Betäubungsmittelgesetz aufgeführten Rauschmittels außer Cannabis, jedenfalls dann, wenn – wie hier – ein Bezug zum Straßenverkehr besteht (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 09.11.2004 – 3 BS 404/03 –).

Diese Voraussetzungen liegen in der Person des Antragstellers vor. Auf Grund des Befundberichts des Instituts für Rechtsmedizin der Universität L. vom 09.07.2009 steht fest, dass der Antragsteller Betäubungsmittel i. S. d. Betäubungsmittelgesetzes eingenommen hat. Die im Blut des Antragstellers festgestellte Substanz Methamphetamin mit 14,5 ng/ml ist ein Betäubungsmittel i. S. d. § 1 Abs. 1 BtMG i. V. m. der Anlage I und II zu § 1 Abs. 1 BtMG. Der Antragsteller hat selbst die Einnahme von Methamphetamin und Cannabis am 04.07.2009 eingeräumt. Der Umstand, dass es sich hierbei am 04.07.2009 um eine einmalige Einnahme gehandelt haben mag, und dass der Antragsteller die Substanzen auf Grund einer „Abschiedsfete“ von seinem langjährigen Junggesellendasein eingenommen hat, ist unerheblich. Die Frage, ob die im Übrigen beim Antragsteller festgestellten Werte bzgl. des Cannabiskonsums eine Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigen können, bedarf hier keiner abschließenden Entscheidung, da allein die festgestellte Einnahme des Betäubungsmittels Methamphetamin die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt.

In der Rechtsprechung der erkennenden Kammer und der obergerichtlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass regelmäßig schon die einmalige Einnahme eines Betäubungsmittels i. S. d. Betäubungsmittelgesetzes jedenfalls, wenn wie hier ein Bezug zum Straßenverkehr besteht, die Annahme rechtfertigt, dass die konsumierende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (vgl. VG Leipzig, Beschl. v. 09.06.2006 – 1 K 252/06 – m. Rspr.N.). In diesem Beschluss hat die Kammer ausgeführt:

„Entgegen der Auffassung des Antragstellers kommt es für die Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung nicht darauf an, ob im Zeitpunkt des Vorfalls am 30.09.2005 eine tatsächliche Beeinträchtigung seiner Fahrtauglichkeit vorgelegen hat. In der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. u. a. OVG Lüneburg, Beschl. v. 14.08.2002, Az.: 12 ME 566/02, zitiert nach Juris; OVG Koblenz, Beschl. v. 21.11.2000, DAR 2001, 183; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 15.05.2002, NZV 2003, 56; Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl., Rn. 2 zu § 14 FeV) und der der Kammer (vgl. Beschl. v. 10.05.2005, Az.: 1 K 373/05) ist geklärt, dass regelmäßig schon die einmalige Einnahme von Co-

cain oder eines anderen von der Regelung in Nr. 9.1 der Anlage 4 erfassten Betäubungsmittels – jedenfalls dann, wenn wie hier ein Bezug zum Straßenverkehr besteht (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 09.11.2004, Az.: 3 BS 404/03) – die Annahme rechtfertigt, dass die konsumierende Person zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Dies folgt zum einen aus dem Wortlaut der genannten Regelung, der von der ‚Einnahme‘ eines Betäubungsmittels spricht und damit einen Begriff verwendet, der auch den einmaligen Konsum umfasst, zum anderen aus der Systematik der Regelung in Nr. 9 der Anlage 4. Im Gegensatz zu den Nrn. 9.2 (betreffend die regelmäßige oder gelegentliche Einnahme von Cannabis), 9.3 (betreffend die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen) und 9.4 (betreffend die missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln oder Stoffen) knüpft Nr. 9.1 der Anlage 4 allein an die Einnahme eines Betäubungsmittels an und verlangt damit gerade nicht eine die Fahreignung ausschließende Verhaltensweise oder einen missbräuchlichen, regelmäßigen oder gelegentlichen Konsum. Die darin zum Ausdruck kommende normative Strenge ist der besonderen Gefährlichkeit dieser Betäubungsmittel als so genannte harte Drogen, die sich auch in ihrer Aufnahme in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes ausdrückt, geschuldet. Dies rechtfertigt, dass der Verordnungsgeber in der Anlage 4 bei den harten Drogen auf den klaren Begriff der ‚Einnahme‘ abstellt, ohne dass im Einzelfall von den Fahrerlaubnisbehörden und den Gerichten geprüft werden muss, inwieweit das jeweilige Betäubungsmittel beim jeweiligen Fahrerlaubnisinhaber wirksam war.“

Insofern ist hier ausschlaggebend, dass der Antragsteller nach der Einnahme eines Betäubungsmittels unter dessen Einfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt und damit gezeigt hat, dass er nicht zuverlässig die Einnahme von Betäubungsmitteln und die Teilnahme am Straßenverkehr trennen kann. Dagegen kommt es für die Frage der Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung nicht darauf an, ob im Zeitpunkt des Vorfalls am 04.07.2009 eine tatsächliche Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit des Antragstellers vorgelegen hat.

Ebenso wenig kommt es darauf an, ob der Antragsteller den im Rahmen des § 24a Abs. 2 StVG von der sog. Grenzwertkommission (Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Gesellschaft für Forensische und Toxikologische Chemie <Kommission für Grenzwertfragen bei Arznei- und Suchtstoffen>) vom 20.11.2002 beschlossenen Grenzwert für Amphetamin mit 25 ng/ml unterschritten oder überschritten hat. Dieser Grenzwert hat wegen der gebotenen verfassungskonformen Auslegung (vgl. BVerfG, Beschl. v. 21.12.2004, NJW 2005, 346 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/ Halecker]) zwar Bedeutung für die

Verwirklichung des Bußgeldtatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG, nicht hingegen für die Frage, ob Methamphetamin als Betäubungsmittel eingenommen wurde. Insofern greift auch nicht die vom Antragsteller in Bezug genommene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21.12.2004 zu der Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG. Denn sowohl die Voraussetzungen als auch die Regelungsziele des § 24a Abs. 2 StVG unterscheiden sich zu den hier maßgeblichen Vorschriften des § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. den Vorschriften der FeV. Während § 24a Abs. 2 StVG schon nach seinem Wortlaut verlangt, dass der Betroffene „unter der Wirkung“ eines der in der Anlage genannten berauschenden Mittels ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, verlangt § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 4 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 FeV als präventives Einschreiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs nur, dass eine „Einnahme“ eines Betäubungsmittels gegeben ist. Für die Anwendbarkeit der FeV kann deshalb aus der Unterschreitung der Grenzwerte zu § 24a Abs. 2 StVG nichts hergeleitet werden, weil es für die Bestimmung der Fahreignung eben nicht auf das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung einer („harten“) Droge ankommt, sondern lediglich auf den Nachweis der „Einnahme“ einer dieser Drogen (vgl. VG Ansbach, Gerichtsbescheid vom 27.04.2009 – AN 10 K 09.00028 – zitiert nach Juris). Mithin hat der vom Antragsteller angeführte Grenzwert zwar Bedeutung für die Verwirklichung des § 24a Abs. 2 StVG, nicht aber für die hier interessierende Frage, ob Methamphetamin als Betäubungsmittel eingenommen wurde. Die für die Beurteilung der Kraftfahrteignung allein relevante Frage nach der Einnahme eines Betäubungsmittels lässt sich unabhängig von der etwaigen Konzentration des Betäubungsmittels beantworten (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 10.06.2009 – 1 S 97.09 – [BA 2009, 357]; BayVG, Beschl. v. 30.05.2008 – 11 CS 08.127 – jeweils zitiert nach Juris).

Vorliegend sind auch keine Umstände dafür erkennbar, dass ein von der Regelvermutung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen abweichender Schluss gezogen werden könnte.

Soweit der Antragsteller ausführt, er sei zu einer ärztlichen Begutachtung bereit, kommt es darauf nicht an. Denn die Einnahme von Methamphetamin und der Bezug zum Straßenverkehr belegt bereits die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen. Insofern begegnet es keinen rechtlichen Bedenken, dass der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis unmittelbar entzogen und von der Vorlage eines ärztlichen Gutachtens Abstand genommen hat (vgl. so auch VHGH Bad.-Württ., Beschl. v. 07.03.2003, VBIBW 2003, 358, 359 [= BA 2003, 335]; BayVG, Beschl. v. 03.02.2004 – 11 CS 04.157 –). Denn § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 7 FeV bestimmt ausdrücklich, dass die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens unterbleibt, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Durch diese Bestimmung hat der

Verordnungsgeber zu erkennen gegeben, dass eine Begutachtung nur bei Eignungszweifeln in Betracht kommt, nicht jedoch, wenn die mangelnde Eignung – wie hier – bereits feststeht und ohne Hinzuziehung eines Gutachtens über sie entschieden werden kann.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist auch nicht unverhältnismäßig. Insbesondere hindert die Ahndung der Fahrt unter Drogeneinfluss unter anderem mit einem Fahrverbot im Bußgeldverfahren die Entziehung der Fahrerlaubnis aus demselben Anlass nicht (vgl. VG Leipzig, Beschl. v. 03.08.2005 – 1 K 887/05 –; Hentschel Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 3 StVG Rn. 24). Es handelt sich nicht um eine „Doppelbestrafung“. Denn die Entziehung der Fahrerlaubnis dient präventiven Zwecken und hat gerade keinen Strafcharakter.

Gesichtspunkte, die hier ausnahmsweise das private Interesse des Antragstellers als überwiegend erscheinen ließen, sind nicht ersichtlich. Der Vortrag des Antragstellers, er benötige seine Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit seiner beruflichen Tätigkeit als Musiker, weil er das Fahrzeug mit den Instrumenten fahre, greift nicht. Vielmehr müssen private Interessen selbst dann, wenn es um die berufliche Existenz geht, hinter dem Interesse der Öffentlichkeit an der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr zurücktreten (vgl. BVerfG, Beschl. v. 20.06.2002, DVBl 2002, 2265, 1267 f. [= BA 2002, 362]).

32. *) Bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen (hier: Kokain) rechtfertigt im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Beschluss vom 30. September 2009 – 7 L 1006/09 –

Aus den Gründen:

Der Antrag [gemäß § 80 Abs. 5 VwGO] ist unbegründet. Die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung fällt zu Lasten des Antragstellers aus, weil die Ordnungsverfügung, mit der dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, bei summarischer Prüfung rechtmäßig ist.

Mit Rücksicht auf das Vorbringen im Antragsverfahren ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Einnahme von Kokain die Kraftfahreignung unabhängig davon ausschließt, ob dadurch die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt war oder nicht. Es kommt nicht einmal darauf an, ob unter der Wirkung dieser sog. harten Droge ein Kraftfahrzeug geführt worden ist (Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 der Fahrerlaubnisverordnung – FeV –; vgl. auch: Nr. 3.12.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-

Gladbach, Februar 2000). Dass der Antragsteller Kokain konsumiert hat, ergibt sich aus dem Gutachten vom 16. Juni 2009 von Prof. Dr. E., Institut für Rechtsmedizin der Universität E., demzufolge bei dem Antragsteller am 12. März 2009 Kokain in der Blutprobe nachgewiesen worden ist, was einen Konsum dieser Droge bestätigt.

Angesichts dieser Feststellung, dass der Antragsteller nachweislich Kokain konsumiert hat, kommt es rechtlich nicht darauf an, ob er regelmäßig diese oder andere Drogen konsumiert. Schon der einmalige Konsum harter Drogen ist grundsätzlich ausreichend, die Kraftfahreignung zu verneinen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 06. März 2007 – 16 B 332/07 –, VRS 112 <2007>, 371 [= BA 2007, 192]; BayVGh, Beschlüsse vom 20. September 2006 – 11 CS 05.2143 –, juris, und 14. Februar 2006 – 11 CS 05.1406 –, juris; OVG Saarland, Beschluss vom 30. März 2006 – 1 W 8/06 –, juris; VGh Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 –, VRS 108 <2005>, 123 f. [= BA 2006, 247]; OVG Brandenburg, Beschluss vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 –, VRS 107 <2004>, 397 [= BA 2006, 60]; OVG Lüneburg, Beschlüsse vom 16. Februar 2004 – 12 ME60/04 –, BA 2004, 475, und 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f. [= BA 2003, 465]; a. A. nur: HessVGh, Beschluss vom 14. Januar 2002 – 2 TG 30008/01 –, ZfSch 2002, 599 [= BA 2003, 70]).

Soweit der Antragsteller vortragen lässt, er habe kein Fahrzeug geführt, ist dies nach der dargestellten Rechtslage unerheblich und steht im Übrigen im Gegensatz zu den Feststellungen der Polizei, nach deren Bericht der Antragsteller und sein Fahrzeug vor der Kontrolle angehalten worden sind. Auch die Angabe, er habe nur einmalig Drogen konsumiert, ist ebenfalls rechtlich nicht erheblich, erscheint aber angesichts der Tatsache, dass der Antragsteller außerdem Cannabis konsumiert hatte und mehrere „Bubbles“ mit verm. Kokain dabei hatte, ungläubhaft.

Ein Ermessen steht dem Antragsgegner bei feststehender Ungeeignetheit nicht zu. Angesichts dessen bestehen auch keinerlei Bedenken gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung. Die vom Antragsteller ausgehende Gefahr für die Allgemeinheit erscheint zu groß, als dass sie bis zur Entscheidung der Hauptsache hingenommen werden könnte. Vielmehr besteht ein das Suspensivinteresse des Antragstellers überwiegendes öffentliches Interesse daran, ihn durch eine sofort wirksame Maßnahme vorläufig von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen. Etwaige berufliche und persönliche Nachteile hat er deshalb hinzunehmen. Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis inzwischen nicht mehr vorliegen. Es bleibt dem Antragsteller unbenommen, den hierfür erforderlichen Nachweis in einem späteren Wiedererteilungsverfahren durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu führen, die dann zwingend vorgeschrieben ist (vgl. § 14 Abs. 2 FeV).

33. Die Fahrerlaubnis-Verordnung schreibt keine zeitliche Grenze für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (hier: gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV wegen Führen eines Fahrrades mit einer BAK 2,46 ‰) vor, so dass sich eine solche grundsätzlich nach den Tilgungsfristen für die Eintragungen im Verkehrszentralregister nach § 29 StVG richtet.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Beschluss vom 28. Januar 2010 – 7 L 4/10 –

Aus den Gründen:

Der sinngemäß gestellte Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 16. Dezember 2009 anzuordnen, ist gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO zulässig, aber unbegründet. Die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung fällt zu Lasten des Antragstellers aus. Die Ordnungsverfügung, mit der der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen hat, weil dieser der Aufforderung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten (MPU) über seine Fahreignung beizubringen, nicht nachgekommen ist, ist bei summarischer Prüfung mit großer Wahrscheinlichkeit rechtmäßig.

Im Hinblick auf das Klage- und Antragsvorbringen wird ausgeführt, dass die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in § 13 Satz 1 Nr. 2 c zwingend („ordnet an, dass ... beizubringen ist“) die Beibringung einer MPU vorschreibt, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 ‰ oder mehr geführt worden ist. Ein Ermessen steht dem Antragsgegner insoweit nicht zu. Diese Voraussetzung ist erfüllt, da der Antragsteller am 05. Juli 2005 ein Fahrrad – dies ist für die Anwendung der Vorschrift ausreichend (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32/07 – [BA 2008, 410]) mit einer BAK von 2,46 ‰ im Straßenverkehr geführt hat. Dem kann der Antragsteller nicht entgegenhalten, er sei zum Fahren eines Fahrrades am fraglichen Tag aufgrund der Alko-

holisierung nicht in der Lage gewesen. Eine solche – unsubstantiierte – Behauptung ist nicht geeignet, die durch Strafbefehl vom 25. Oktober 2005 rechtskräftig geahndete Tatbegehung einer Trunkenheitsfahrt in Zweifel zu ziehen. Der Antragsteller hat von der Möglichkeit, gegen diesen Strafbefehl Einspruch zu erheben, keinen Gebrauch gemacht und dadurch eine weitere Aufklärung im Strafverfahren verhindert.

Auch ist unerheblich, dass die der Gutachtenaufforderung zugrunde liegende Tat schon vier Jahre zurückliegt. Die Fahrerlaubnis-Verordnung schreibt keine zeitliche Grenze für die Anordnung der Begutachtung vor, so dass sich eine solche grundsätzlich nach den Tilgungsfristen für die Eintragungen im Verkehrszentralregister (VZR) nach § 29 des Straßenverkehrsgesetzes - StVG - richtet. Die maßgebliche Tilgungsfrist ist derzeit für die Tat vom 05. Juli 2005 noch nicht abgelaufen; sie beträgt im Falle einer Straftat nach § 316 StGB zehn Jahre (vgl. § 29 Abs. 1 Satz 2 Ziff. 3 StVG). Der Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV liegt die Erwägung zu Grunde, dass Fahrten unter Alkoholeinfluss mit einem über 1,6 ‰ liegenden Blutalkoholgehalt deutlich auf ein problematisches Trinkverhalten hinweisen. Das steht nach wissenschaftlichen Erkenntnissen der Alkoholismusforschung fest (vgl. aus der Rechtsprechung dazu: OVG NRW, Urteil vom 07. Februar 1992 – 19 A 3883/91 –).

Die Einschätzung des Antragstellers, er habe eine BAK von 2,46 ‰ nur erreichen können, weil er „keinen Alkohol gewohnt“ sei, kann danach nicht zutreffen.

Angesichts der feststehenden Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen auch keine Bedenken gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung. Die damit verbundenen Schwierigkeiten hat der Antragsteller hinzunehmen, weil gegenüber seinen Interessen das Interesse am Schutz von Leib, Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer eindeutig überwiegt.

Es bleibt dem Antragsteller unbenommen, durch Vorlage einer MPU zu beweisen, dass Eignungsmängel nicht mehr vorliegen.

WOLFGANG SCHUBERT

„Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“^{*)} auf dem Prüfstand

„The medical and psychological investigation“^{*)} on the test stand

1. Verkehrssicherheit und Freiheit – Rechtliche Grundlagen

Dieser Beitrag ist unter Berücksichtigung der Aufgabenstellungen der im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Begutachtung beteiligten Ärzte, Psychologen und ggf. Ingenieure entstanden. Das Begutachtungssystem und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) stehen auf Grund der hohen objektiven als auch subjektiven Bedeutung des Führerscheines im besonderen Fokus des öffentlichen, medialen und privaten Interesses. In der Sache entzündet sich der Streit häufig an der MPU.

Der Schutzpflicht des Staates kommt daher im Bereich der Verkehrssicherheit eine herausragende Rolle zu, wie ROMAN HERZOG anlässlich seines Plenarvortrages auf dem 30. Verkehrsgerichtstag 1992¹⁾ über „Die Bedeutung des Verkehrsrechts in einer mobilen Gesellschaft“ darlegte, indem er den Schutz von Leben und Gesundheit der Allgemeinheit als „vornehmste Staatsaufgabe“ bezeichnet hat.

Hieraus ergeben sich direkte Bezüge auf den Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) für die Bundesrepublik Deutschland²⁾, in dem das Recht jeden Bürgers auf Leben und körperliche Unversehrtheit verankert ist und die Freiheit der Person als unverletzlich beschrieben wird. „Zugespitzt ausgedrückt begegnen sich das private Mobilitätsinteresse als Ausdruck der grundgesetzlich geschützten allgemeinen Handlungsfreiheit, Art. 2 Abs. 1 GG und das öffentlichrechtliche Interesse, den Straßenverkehr, genauer: die ihrerseits Grundrechtsrang genießenden Rechtsgüter der übrigen Straßenverkehrsteilnehmer, vor der Gefährdung durch „ungeeignete“ Verkehrsteilnehmer bewahrt wissen zu wollen.“³⁾ In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden. Verbindliche Norm für alle Straßenverkehrsteilnehmer sind Gesetze und Verordnungen zum Umgang mit Fahrzeugen und Fahrzeugführern (StVG⁴⁾, KfSachvG⁵⁾, PBefG⁶⁾, FeV⁷⁾, StVO⁸⁾, StVZO⁹⁾ etc.)

Durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen (und anderen Transportmitteln wie Flugzeugen, Schiffen und Eisenbahnen) gehen sowohl durch das Fahrzeug als auch durch den Fahrzeugführer erhöhte Gefahren für die Allgemeinheit aus.

Der Staat überzeugt sich daher bei den Fahrzeugführern von deren Befähigung (Fahrerschulung und Prüfung) sowie deren körperlicher und geistiger Eignung. Das Ergebnis führt zu der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen gem. § 2 StVG. Nach dem in Deutschland unbefristeten Erwerb der Fahrerlaubnis – ausgenommen der Gruppe 2 (schwere LKW und Busse) – besteht nur eine Selbstüberprüfungspflicht gem. § 2 Abs. 1 Satz 1 FeV. Darin wird ausgeführt: „Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet.“

^{*)} Langfassung des am 48. Verkehrsgerichtstag 2010 gehaltenen Referats des Verfassers. Die übrigen Beiträge des AK VI sind in BA 2010, 95 ff. erschienen.

Bei den Fahrzeugen wird die technische Beschaffenheit zur Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr unter strengen Bedingungen geprüft, wobei es Vorschriften für in den Verkehr kommende Fahrzeuge und Vorschriften für im Verkehr befindliche Fahrzeuge gibt. Die Ergebnisse der Überprüfung münden in die Zulassung von Fahrzeugen zum öffentlichen Straßenverkehr gem. § 1 StVG. Hier gelten strenge Vorschriften zur periodischen Überwachung (Hauptuntersuchung).

Die Angaben des statistischen Bundesamtes zu den Ursachen von Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2008^{10, 11)} verdeutlichen, dass lediglich ca. 1,3 % der Unfälle auf technische Probleme, 8,9 % überwiegend auf äußere Bedingungen zurückzuführen sind, während der Faktor Mensch mit 91 % als Unfallverursacher in Erscheinung tritt (Abb. 1).

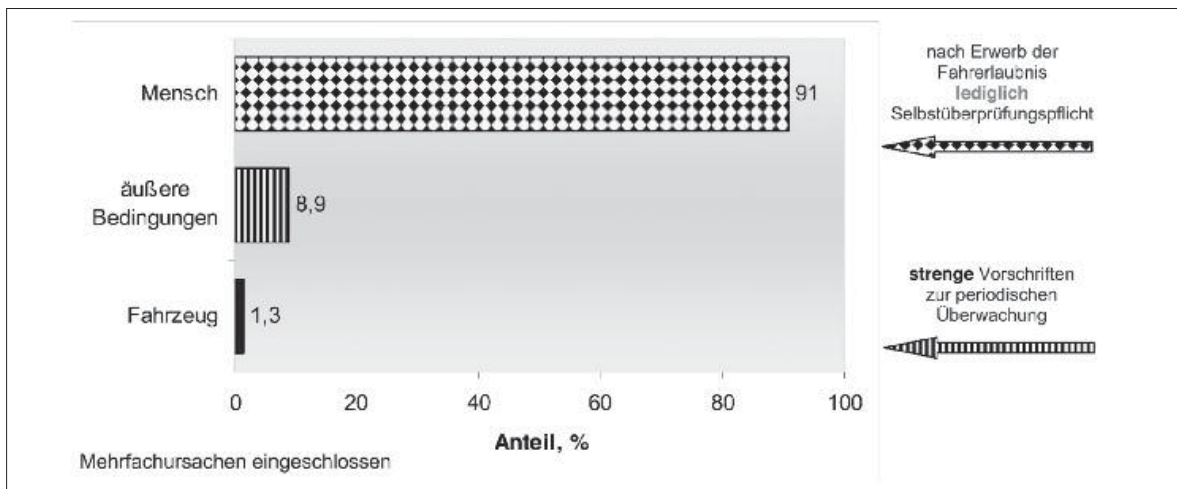


Abb. 1: Ursachen für Unfälle mit Personenschaden Deutschland 2008.

Ein großes Potenzial zukünftigen Verkehrssicherheitsgewinns ist überproportional am Faktor Mensch festzumachen. Daher muss ihm ein entsprechender Raum in der Bereitstellung unterstützender Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Wiedererteilung des Führerscheins (Driver Improvement), in der Diagnostik und Begutachtung, bei Krankheit in der Therapie sowie in der Forschung, gegeben werden.

2. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) als Instrument der Verkehrssicherheit

2.1. Grundsätze – Ausgangshypothesen der Begutachtung der Fahreignung

Da die Tätigkeit als amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung und die Durchführung einer MPU in den Schutzbereich des Art. 12 Abs. 1 GG fallen, dürfen Eingriffe nur auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung erfolgen. Dies schließt sowohl die betroffenen Rechte der Fahrerlaubnisinhaber und -bewerber, der Träger von Begutachtungsstellen als auch der am Begutachtungsprozess beteiligten Sachverständigen (Ärzte, Psychologen, Ingenieure) ein. In den gesetzlichen Regelungen sind auch der Umfang und die Grenzen des Eingriffs deutlich erkennbar zu gestalten.

Jede empirisch begründete Wissenschaft überprüft von Zeit zu Zeit die von ihr angewendeten Methoden sowie deren Einbettung in entsprechende gesellschaftliche und rechtliche Systeme. Unter diesem Aspekt steht die MPU auch wegen der hohen individuellen Bedeutung der Fahrerlaubnis zur Sicherung der automobilen Mobilität schon immer im Fokus des gesellschaftlichen, wissenschaftlichen und persönlichen Interesses.

Dem wissenschaftlichen Grundsatz der kontinuierlichen kritischen Analyse ist der Verkehrsgerichtstag schon früh gefolgt, indem er entsprechende Themen wiederholt behandelte. Aus diesem Grunde ist es nachvollziehbar und richtig, dass sich verschiedene Verkehrsgerichtstage sowohl mit der MPU an sich in den Jahren 1979¹²⁾ und 1997¹³⁾ als auch mit der Diskussion um die Anwendung und die Rechtsfolgen spezifischer Methoden und deren Einsatz in ausgewählten anlassbezogenen Fragestellungen in der Fahreignungsbegutachtung beschäftigt haben (z. B. 7. VGT 1969 AK I¹⁴⁾, 30. VGT 1992 AK III und IV¹⁵⁾, 41. VGT 2003 AK III¹⁶⁾).

Die Teilnahme am Straßenverkehr ist keine Eliteveranstaltung. Alle Verkehrsteilnehmer müssen Mindestanforderungen (Entlastungs- bzw. Nachweisdiagnostik) erfüllen, an denen sich das ganze System ausrichtet. Die wichtigsten Anforderungen an das System und die zu Untersuchenden sind folgende:

- Die Orientierung in der Begutachtung erfolgt am schwächeren, u. U. weniger intelligenten Fahrer und ist ein gesellschaftlich und ökonomisch wichtiger Grundsatz. Dieser erlangt eine besondere Bedeutung auch unter dem Aspekt der Verlängerung der Lebensarbeitszeit und dem Stagnieren bzw. der Reduzierung öffentlicher Nahverkehrsnetze.
- Straßenverkehrsverhalten ist auch soziales Verhalten. Charakterliche Eignung ist nicht teilbar.
- Im Vordergrund der Begutachtung bezüglich der behördlich veranlassten Fragestellungen bei aktenkundigen Auffälligkeiten im Straßenverkehr bzw. bei Krankheiten ist durch die Gutachter der Grundsatz der entlastungs- und ressourcenorientierten Diagnostik mit möglichen Therapiehinweisen umzusetzen. Dabei sind medizinische, verhaltensbezogene und technische Kompensationsmöglichkeiten u. a. durch Nutzung von möglichen Auflagen und Beschränkungen aufzuzeigen.
- Für die gutachterliche Praxis steht die Aufgabe, einerseits nach Nachweisen der Erfüllung von besonderen Anforderungen, z. B. nach Anlage 5.2 FeV („Nachweisdiagnostik“) und andererseits nach der Entlastung von Ungeeignetheitsvermutungen („Entlastungsdiagnostik“) zu suchen.¹⁷⁾
- Im Fokus der Fahreignungsbegutachtung steht somit die Wiedereingliederung von Personen in den Straßenverkehr sowie bei Inhabern die Vermeidung des Führerscheinverlustes. Der Führerscheinverlust wird von den Betroffenen in der Regel als ein kritisches Lebensereignis wahrgenommen, welches in den gesamten Lebensablauf – Beruf, Familie, Freizeit etc. – hineinwirkt.

Die stetige Verbesserung der Qualität Medizinisch-Psychologischer Begutachtungen muss sich an den Prinzipien der Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit und der Verhältnismäßigkeit, vor allem aber der Einzelfallgerechtigkeit messen lassen.

Auch die Freiheit des Betroffenen, sich eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (eines früher „akkreditierten“, jetzt „begutachteten“ Trägers) seiner Wahl aussuchen zu können, fördert unter Berücksichtigung fachlich gleich anzuwendender Grundsätze (Begutachtungs-Leitlinien -BGL¹⁸⁾) und Beurteilungskriterien – BK) die Chancengleichheit und stellt darüber hinaus einen Beitrag zum Verbraucherschutz dar.

2.2. Wer prüft die Prüfer

Veranlasser einer Fahreignungsbegutachtung (Medizinisch-Psychologische Untersuchung bzw. ärztliche Gutachten) ist die Fahrerlaubnisbehörde. Sie legt in Abhängigkeit

von der Fallkonstellation die Fragestellung für die Begutachtung fest. Der Betroffene schließt mit der von ihm ausgewählten Begutachtungsstelle einen Werkvertrag nach §§ 157, 242 BGB (Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte) ab. Dieser Werkvertrag ist ein von Vertrauen getragenes Arbeitsbündnis.

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung gibt dem Betroffenen die Möglichkeit, sich von den behördlichen Zweifeln (gesundheitliche Beeinträchtigungen, krankheitsbedingte und verhaltensbezogene Auffälligkeiten) an der Fahreignung auf Grund z. B. aktenkundiger Auffälligkeiten (Betäubungsmittel, Alkohol, erhöhtes Aggressionspotenzial etc.) im Straßenverkehr zu befreien. Die MPU ist demnach keine weitere Bestrafung, sondern eine Chance für den Betroffenen. Auf Grund der in §§ 66 und 72 FeV vorgeschriebenen „Akkreditierung“ – jetzt „Begutachtung“ – von Trägern von Begutachtungsstellen ist sichergestellt, dass die Begutachtungen der Träger nach bundesweit einheitlichen fachlichen Bewertungsmaßstäben erfolgen.

Am 09. Juli 2008 wurde die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG)¹⁹⁾ Nr. 339/93 des Rates verabschiedet. Deutschland ist verpflichtet, diese EG-Verordnung bis zum 01. Januar 2010 in nationales Recht zu überführen und eine nationale Akkreditierungsstelle zu errichten. Dies ist zwischenzeitlich mit der Beschlussfassung zum Akkreditierungsstellengesetz (AkkStelleG)²⁰⁾ vom 31. Juli 2009 geschehen. In Deutschland wird es ab dem 01. Januar 2010 demnach nur noch eine einzige nationale Akkreditierungsstelle im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie geben. Sie wird zukünftig die Akkreditierung als hoheitliche Aufgabe des Bundes durchführen und nach dem gegenwärtigen Stand eine juristische Person des Privatrechts mit den Aufgaben und Befugnissen einer Akkreditierungsstelle beleihen. Diese Stelle wird von Bund, Ländern und Wirtschaft zu gleichen Teilen getragen.

Sowohl in der EU-Verordnung als auch im Akkreditierungsstellengesetz ist der Bereich des Fahrerlaubniswesens nicht zwingend tangiert. Das Ziel der Sicherung einer hohen Qualität bei der Durchführung der Begutachtung der Fahreignung wird durch die periodische Begutachtung der jeweiligen Trägerorganisationen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gem. den Anforderungen der BASt erreicht. Die BASt würde – wie auch bisher – für die amtliche Anerkennung durch die jeweilig zuständigen Länderbehörden für diese gutachterlich tätig werden. Durch die weitere Wahrnehmung der Aufgaben der Sicherung der Qualität im Bereich der Begutachtung der Fahreignung bei der BASt kann auf das bestehende und bewährte Fachwissen und die entsprechenden Verfahren zur Gewährleistung der erforderlichen Qualitätsstandards zurückgegriffen werden. Bei Wahrung dieser Grundsätze ergibt sich eine entsprechende Alternative zur Akkreditierung durch ein noch zu beschließendes Verfahren der periodischen Begutachtung durch die BASt. Voraussetzung für das Erreichen der Zielstellung ist eine entsprechende Verankerung der relevanten Rechtsgrundlagen im StVG, in der FeV und in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)²¹⁾.

Auch wenn die Akkreditierung von Trägern der amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) nach dem Deutschen Akkreditierungsstellengesetz für diesen Bereich ab Januar 2010 nicht mehr vorgesehen sein sollte, muss gesichert sein, dass die neue Form der „Begutachtung“ der Träger im gesetzlich geregelten Bereich nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik im Qualitätsmanagement vorgenommen

wird. Die neu zu definierende Form der „Begutachtung“ muss hinsichtlich der Verankerung der Anforderungen der BASt an zu akkreditierende Träger von BfF in der FeV gesichert werden. Die BASt ist als die begutachtende Stelle weiterhin beratend für die Anerkennungsbehörden tätig.

Die Kosten für die gesamte Verfahrensabwicklung der Begutachtung durch die BASt gehen zu Lasten des Trägers. Die entsprechenden Gebühren sind in einer eigens hierfür erlassenen Gebührenordnung²²⁾ gesetzlich geregelt.

Nach der Begutachtung (früher Akkreditierung nach § 72 FeV) der Träger durch die BASt müssen die Voraussetzungen nach Anlage 14 (zu § 66 Abs. 2) FeV erfüllt sein. Erst danach erfolgt die amtliche Anerkennung der Träger durch die zuständige oberste Landesbehörde oder durch die von ihr bestimmte oder nach Landesrecht zuständige Stelle.

Des Weiteren erfolgt eine Überprüfung der Gutachten durch die Fahrerlaubnisbehörde unter Beachtung der Grundsätze nach Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV bezüglich der Nachvollziehbarkeit, Nachprüfbarkeit, Vollständigkeit und der allgemein verständliche Sprache.

Unabhängig von der Anerkennung der Träger durch die Landesbehörde erfolgt eine periodische Überwachung der Träger durch die BASt mit Hilfe von zielgerichteten System- und Produktaudits.

Die Sicherung der Qualität beim Träger wird durch Qualitätsmanagementhandbücher geregelt, die auch interne Produkt- und Systemaudits, Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen, Aus- und Weiterbildungsanforderungen etc. enthalten.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der zivil- und/oder verwaltungsrechtlichen Überprüfung der Medizinisch-Psychologischen bzw. ärztlichen Gutachten.

Der Themenkomplex der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (als Instrument der Verkehrssicherheit, Wer prüft die Prüfer, Alternativen) wird von Gehrman²³⁾ aus juristischer Perspektive in einer aktuellen Veröffentlichung umfassend dargestellt, problematisiert und gewürdigt.

Obwohl in der EU-Führerschein-Richtlinie²⁴⁾ (einschließlich ANNEX III) derzeit noch ausschließlich ärztliche Untersuchungen bei bestimmten Krankheiten im Fokus stehen, hat sich in Deutschland bereits der Standard in der anlassbezogenen Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern unter Einbeziehung des Verhaltensbereiches durchgesetzt.

2.3. Betroffene, die eine MPU in Anspruch nehmen

Im Jahr 2008 wurden entsprechend der Verteilung der Untersuchungsanlässe insgesamt ca. 103.000 Betroffene in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung untersucht. Bei etwa 54 Mio. Führerscheininhabern in Deutschland²⁵⁾ sind demnach lediglich 0,19 % von der Anordnung einer Begutachtung (Bewerber bzw. Inhaber) durch die Behörde betroffen, wie die Abb. 2 darstellt.

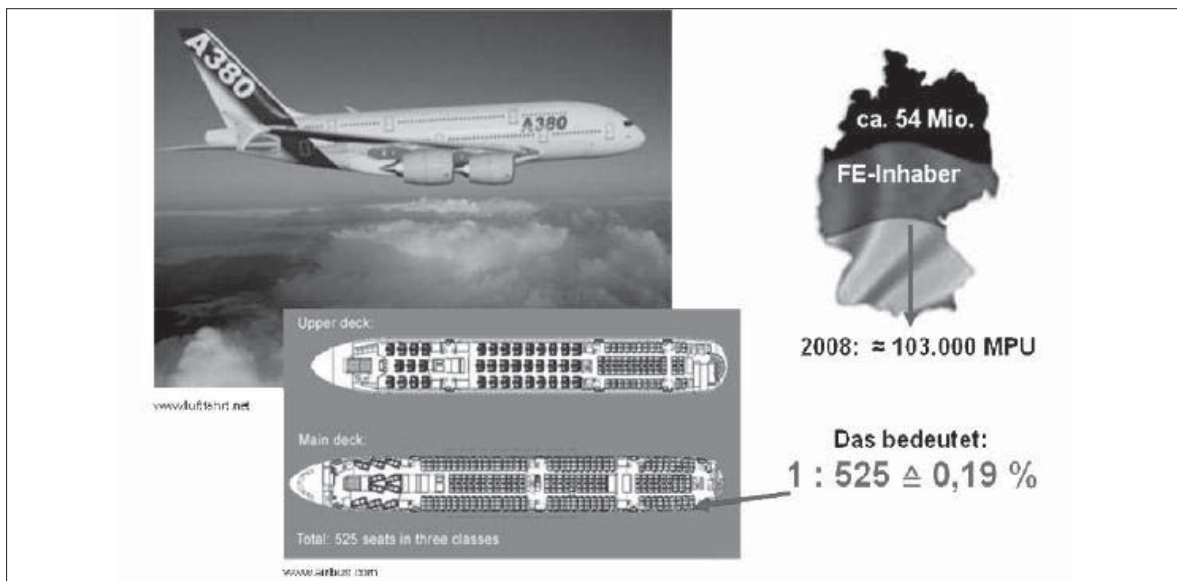


Abb. 2: Anteil der MPU-Betroffenen an der Gesamtzahl der FE-Inhaber.

Im Jahr 2008 führten die dazumal aktiven Träger insgesamt 103.137 anlassbezogene Medizinisch-Psychologische Untersuchungen²⁶⁾ durch. Hierbei ist der Bereich der Alkoholfragestellungen trotz stetigen Rückgangs in den Vorjahren mit insgesamt ca. 55 Prozent nach wie vor die größte Anlassgruppe für MPU-Gutachten. Aus dieser Gruppe sind ca. 31 % erstmalig mit Alkohol aufgefallen. Drogen und Medikamente bilden mit ca. 18 % die zweitgrößte Anlassgruppe.

Die Verteilung der Anlassgruppen im Jahr 2008 sind in der Abb. 3 dargestellt.

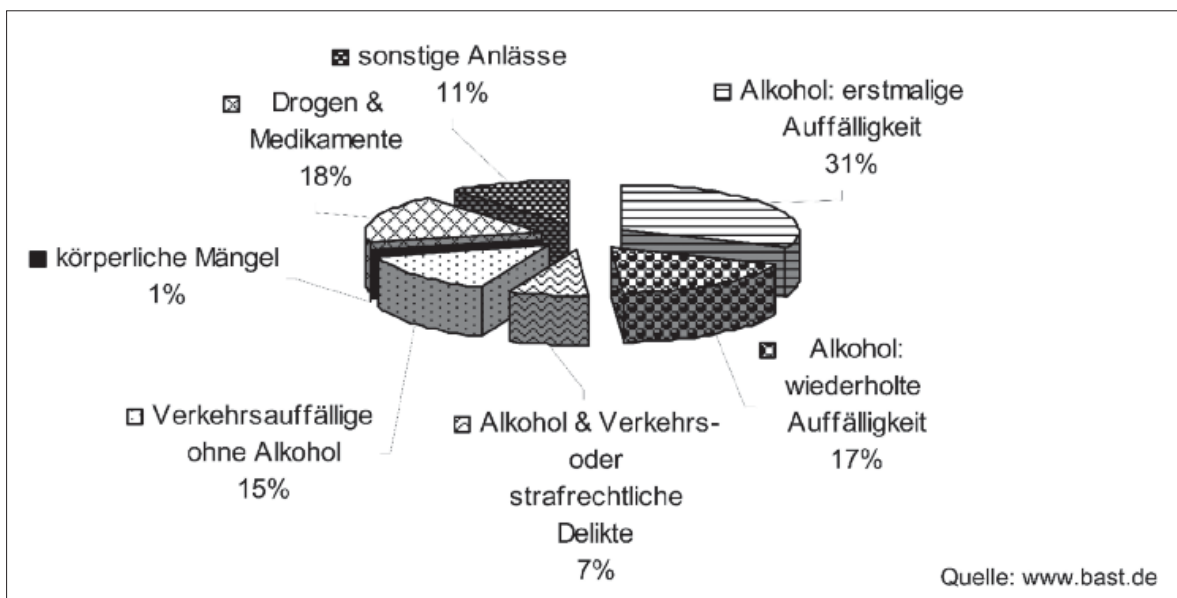


Abb. 3: Verteilung der Anlassgruppen für Medizinisch-Psychologische Untersuchungen 2008.

Die Ergebnisse dieser Begutachtungen (im Jahr 2008 ca. 51 % eine uneingeschränkt günstige Verkehrsverhaltensprognose, ca. 14 % eine Nachschulungsempfehlung und ca. 35 % eine ungünstige Verkehrsverhaltensprognose) verdeutlichen, dass nur in ca. einem Drittel aller Begutachtungsfälle die MPU mit einem ungünstigen Ergebnis für die Betroffenen verlief.

Die allgemeinen Rechtsgrundlagen der Tätigkeit der MPU in Deutschland sind im Pkt. 1 unter dem Aspekt Verkehrssicherheit und Freiheit in dem für diesen Zweck erforderlichen Umfang dargestellt. In diesem Zusammenhang ist es aber noch notwendig, auf die Grundlagen der bundesweit geltenden Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und die Anerkennung durch die einzelnen Bundesländer zur Tätigkeitsaufnahme von BfF einzugehen. Die Anforderungen zur Begutachtung der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung sind in den Dokumenten der Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen der BASt²⁷⁾ festgelegt.

In diesen werden die rechtlichen, normativen und fachwissenschaftlichen Grundlagen benannt. Des Weiteren sind das Antragsverfahren, das Begutachtungsverfahren, die Überwachung und Folgebegutachtung beschrieben. Bereits im Rahmen der Begutachtung durch die BASt werden Gutachtenüberprüfungen und Begutachtungen vor Ort in den Niederlassungen der Träger durchgeführt. Daneben können anlassbedingt auch Sonderbegutachtungen stattfinden. Darüber hinaus sind Regelungen zum Datenschutz, zur Prüfmittelüberwachung, zur Qualifikation des Personals, zu den Aus-, Weiter- und Fortbildungspflichten, zur räumlichen, personellen und sachlichen Mindestausstattung, zur Durchführung der einzelnen Bestandteile der Begutachtung selbst, der eingesetzten medizinischen, toxikologischen und psychologischen Methoden, zum Umgang mit beigegebenen Befunden, zur Erstellung der Gutachten etc. enthalten.

Durch Vorlage der BASt-Begutachtungsberichte bei den Aufsichtsbehörden wird durch diese deren besonderer Sachverstand genutzt. Somit wird die BASt für die Länder in Vorbereitung ihrer Entscheidung gutachterlich tätig. Qualitätssichernde Maßnahmen (z. B. interne Produkt- und Systemaudits) allein auf der Trägerseite reichen nicht aus, um eine entsprechende Anerkennung durch die Länder zu erreichen. Die BASt überprüft die fachliche Kompetenz der Träger unparteiisch gegenüber den von ihr begutachteten Stellen, wozu auch die Aufsichtsbehörden zählen. Das gegenwärtige Begutachtungssystem der BASt stärkt das Vertrauen der Kunden in die Tätigkeit der Träger und der Gutachter. Dadurch wird auch das Vertrauen der Behörden und Gerichte in die Tätigkeit der BfF gefördert. Dies schafft in der Öffentlichkeit auch Vertrauen in die Kompetenz²⁸⁾ und die Objektivität der Begutachtungsstellen für Fahreignung.

Die Begutachtung der Träger ist demnach ein Verfahren, in dem eine autorisierte Stelle die formelle Bestätigung ausspricht, dass – im Bereich der Fahreignung – ein Träger von BfF kompetent ist, Begutachtungen der Fahreignung gem. FeV durchzuführen.

Die Begutachtung des Trägers der BfF gem. § 72 FeV bezieht sich demnach auf die Kompetenz des Trägers. Eine gesonderte Personenzertifizierung, wie bei der amtlichen Anerkennung eines Verkehrspsychologischen Beraters gem. § 4 (9) StVG und § 71 FeV, findet bei den in einer BfF tätigen ärztlichen, psychologischen und technischen Sachverständigen nicht statt. Die Zertifizierung ist ein Verfahren, nach dem eine dritte Stelle bestätigt, dass ein Produkt, ein Prozess oder eine Dienstleistung mit festgelegten Anforderungen konform ist.

Die Bundesländer können bei Erfüllung der Voraussetzungen für die amtliche Anerkennung (vgl. Anlage 14 zu § 66 Abs. 2 FeV) die Tätigkeitsaufnahme genehmigen. Die Akkreditierung des Trägers durch die BASt stellt hierbei eine von insgesamt neun zu erfüllenden Voraussetzungen dar. Darunter sind auch zu nennen die finanzielle und organisatorische Leistungsfähigkeit des Trägers, die personelle Ausstattung mit einer ausreichenden Anzahl von Ärzten und Psychologen sowie im Bedarfsfall einem Ingenieur, der

die Voraussetzungen für die Anerkennung als amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr erfüllt. Weitere zu erfüllende Voraussetzungen sind die sachliche Ausstattung (notwendige Räumlichkeiten und Geräte), die Teilnahme am bundesweiten Erfahrungsaustausch unter der Leitung der BAST, die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Gutachter von der Gebührenerstattung und vom Ergebnis der Begutachtung und dass der Träger nicht zugleich Träger von Maßnahmen der Fahrausbildung oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV ist und keine Maßnahmen zur Verhaltens- und Einstellungsänderung zur Vorbereitung auf eine Begutachtung der Fahreignung durchführt. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) Nr. 4 FeV zu verweisen, die sicherstellt, dass die Entstehung von „Wirtschaftsketten“ nunmehr unterbunden wird.

Auch die Qualifikation der in einer amtlich anerkannten BfF eingesetzten Ärzte und Psychologen ist in der Anlage 14 FeV geregelt:

„Anforderungen an den Arzt:

Arzt mit mindestens 2-jähriger klinischer Tätigkeit (insbesondere innere Medizin, Psychiatrie, Neurologie) oder Facharzt, zusätzlich mit mindestens 1-jähriger Praxis in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung.

Anforderungen an den Psychologen:

Diplom oder ein gleichwertiger Master-Abschluss in der Psychologie, mindestens zweijährige praktische Berufstätigkeit (in der Regel in der klinischen Psychologie, Arbeitspsychologie) und mindestens eine einjährige Praxis in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung.“

Die BAST führt darüber hinaus in ihren Anforderungen an Träger von BfF im Zusammenhang mit der Einarbeitung von Gutachtern sowohl Ärzte als auch Psychologen betreffend aus:

„Die Einarbeitung von Gutachtern ohne einschlägige Berufspraxis ist von einem erfahrenen Gutachter mit mindestens dreijähriger Praxis in der Begutachtung der Fahreignung über ein Jahr hinweg durchzuführen (im Regelfall mindestens 100 Begutachtungen) und schriftlich zu dokumentieren.“

Dies schließt auch ein, „dass jeder Gutachter im Umfang von mindestens drei Tagen pro Jahr an für die Begutachtungstätigkeit relevanten Fortbildungsmaßnahmen teilnimmt“.

Ein weiterer zu berücksichtigender Punkt durch gutachterlich tätige Ärzte und Psychologen ist die Vermeidung von Interessenkonflikten im Sinne der Vermeidung der Rollenkonfusion von Therapeut vs. Gutachter²⁹). Auch gilt der Grundsatz, dass der behandelnde Arzt entsprechend der Anlage 15 der FeV und den Begutachtungs-Leitlinien (BGL) nicht zugleich Gutachter sein darf. Der Kampf um den Patienten darf nicht mit dem Kampf um den Führerschein verwechselt werden.

2.4. Zu ausgewählten fachlichen Grundlagen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Die psychologische Fahreignungsdiagnostik hat sich historisch betrachtet aus der experimentellen Psychologie heraus entwickelt. Die ersten Eignungsuntersuchungen von Fahrzeuglenkern wurden 1910 durch den Psychologen und Arzt Hugo Münsterberg an Straßenbahnführern durchgeführt. Eine ausführliche Darstellung über die Entwicklung und die Aufgabengebiete der Verkehrspsychologie ist nachzulesen u. a. bei KLEBELSBERG³⁰), ECHTERHOFF³¹) und KRÜGER³²).

Die Verkehrspsychologie im Bereich der Fahreignungsbegutachtung hat sich seit Anfang der 50er Jahre rasant entwickelt. Im September 1951 nahm die erste „Beratungs- und Forschungsstelle für Verkehrssicherheit“ ihre Tätigkeit in der BRD auf. Sie übte praktisch erstmals die Aufgabe einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstelle aus. Der fachliche und rechtliche Ankerpunkt waren dazumal die Ausführungen in der StVO zu den „Bedenken an der Eignung (...)“ basierend auf der schlichten Vertrauensgrundlage in die Wissenschaft allgemein und die Wissenschaftlichkeit der Diagnostik im Speziellen.

1973 erschien die von Medizinern herausgegebene 1. Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“³³).

1982 setzte das Bundesministerium für Verkehr die „Richtlinie für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern“ (Eignungsrichtlinien)³⁴ in Kraft.

1991 wurde diese Richtlinie in eine „Richtlinie für die amtliche Anerkennung von Medizinisch-Psychologischen Untersuchungsstellen (MPU)“³⁵ überführt. Ein Jahr später erschien die 4. Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“³⁶. Als Herausgeber fungierte das Bundesministerium für Verkehr. Das Gutachten wurde bearbeitet durch den damaligen Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Gesundheit unter Federführung von LEWRENZ (Hamburg) und FRIEDEL (Bergisch Gladbach). Zu diesem Zeitpunkt war die Psychologie bereits so stark in die Fahreignungsbegutachtung involviert, dass die dort getroffene Aussage „Die Formulierung von Kriterien für verhaltensbedingte – oder charakterliche – Mängel der Eignung bleibt einem besonderen Text vorbehalten“ dazu führte, dass von der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) 1995 unter der Herausgeberschaft von KROJ das „Psychologische Gutachten Kraftfahreignung“³⁷ erstellt wurde. Ein Jahr darauf erschien die 5. Auflage des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“³⁸).

Im Dezember 1997 erfolgte die Verabschiedung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) durch den Bundestag, in dem zum ersten Mal u. a. die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrern unter Einbeziehung von Psychologen in institutionalisierter Form festgeschrieben wurde. Damit wurde erstmalig in einem Gesetz in der Bundesrepublik Deutschland die Psychologie verankert. Im Juni 1998 erfolgte im Ergebnis einer Beratung im Bundesrat die Verabschiedung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), in der die Begutachtung der Fahreignung, die verkehrspsychologische Beratung, die besonderen Aufbaueminare etc. inhaltlich ausgestaltet wurden.

Unter der Federführung von Herrn JAGOW vom Bundesministerium für Verkehr wurde der Umstand, dass es jeweils gesonderte Kriterien für Ärzte und Psychologen gab, aufgegriffen und beide Werke in den „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung“ (BGL) zusammengeführt, die im Jahr 2000 erschienen. Dem Paritätischen Ausschuss des Bundesministeriums für Verkehr unter Leitung von Herrn JAGOW gehörten dazumal an: EGGERSMANN (Stuttgart), FRIEDEL (Bergisch Gladbach), JOACHIM (Heidelberg), REIF (Bonn), REINHARDT (Ulm), SCHUBERT (Berlin), STEPHAN (Köln), TÖLLE (Münster), UTZELMANN (Köln), VENHOFF (Düsseldorf), WAGNER (Homburg/Saar), WINKLER (Hannover). Dadurch wurde sichergestellt, dass Wissenschaftler, Praktiker und Verwaltungsbehörden ihr Wissen und ihre Erfahrungen einfließen lassen konnten.

Mit der Einführung der BGL wurde der Zustand einer seinerzeit ausschließlichen – manchmal zum Nachteil der Betroffenen – Krankheitsorientierung und Atomisierung der

Begutachtung („das Auge“, „das Ohr“, „die Alkoholabhängigkeit“, „der Diabetes“ etc.) überwunden. Dadurch konnte die Wahrung einer ganzheitlichen Betrachtung der biopsychosozialen Einheit Mensch unter Berücksichtigung verschiedener Kompensationsmöglichkeiten (technische, medizinische, verhaltenspsychologische) im Sinne der entlastungs- und ressourcenorientierten Diagnostik erreicht werden. Diese Betrachtung steht nicht im Widerspruch zur Anlassbezogenheit unter Berücksichtigung der Einzelfallgerechtigkeit in der Begutachtung (vgl. hierzu auch BODE, WINKLER³⁹)).

Nachdem im Jahr 2002 der Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung⁴⁰) herausgegeben worden war, konnte auf Grund umfangreicher Weiterentwicklungen bereits im Jahr 2005 die überarbeitete und erweiterte 2. Auflage des „Kommentars“⁴¹) erscheinen.

Im gleichen Jahr wurde dann von den beiden Fachgesellschaften Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) in interdisziplinärer Zusammenarbeit (Ärzte, Psychologen und Toxikologen) das Werk „Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien“ (BK)⁴²) herausgegeben. Mit diesen Kriterien, die die Begutachtungs-Leitlinien fachlich in der Tiefe untersetzen, sollen der Verkehrssicherheit auf der einen und der Einzelfallgerechtigkeit auf der anderen Seite gleichermaßen Rechnung getragen werden. Sie und die im Jahr 2009 erschienene erweiterte und überarbeitete 2. Auflage der BK führten zu einer bundesweiten Vereinheitlichung der Beurteilungskriterien und zu einer mit der Veröffentlichung verbundenen Transparenz für alle am Prozess Beteiligten. Durch die BK erfolgte eine wichtige Orientierung auf kontinuierliche Verbesserungsprozesse, die eine weiterführende Fachdiskussion insbesondere zwischen allen amtlich anerkannten Trägern von BfF unter Federführung der BAST fördert.

Die Aufgaben der Beurteilungskriterien bestehen in

- der Übersetzung der behördlichen Fragestellung in überprüfbare Hypothesen,
- der Definition der Anforderungen für bestimmte „Fallgruppen“ unter Beachtung der Kongruenz zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung,
- der Festlegung der Methodik der Medizinisch-Psychologischen und fachärztlichen Untersuchung,
- der Feststellung der aktuellen Leistungsfähigkeit und des Gesundheitszustandes,
- der Bewertung von Entwicklungen und Veränderungsprozessen,
- der Erstellung einer Verkehrsverhaltensprognose und der Einräumung von Chancen zur Veränderung.

Die BK sind die „strukturelle Heimat“ für neue wissenschaftliche Erkenntnisse und werden ständig aktualisiert und erweitert.

Die interdisziplinären Bemühungen um die Entwicklung der Untersuchung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verinnerlichen einen Erfahrungsschatz der Zusammenarbeit zwischen Ärzten, Psychologen, Toxikologen und Ingenieuren über einen Zeitraum von 58 Jahren. Die in diesem Zeitraum vollzogene wissenschaftliche Weiterentwicklung in den zuvor genannten Bereichen führte zu der berechtigten Forderung in Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) der FeV, dass Begutachtungen der Fahreignung u. a. nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden dürfen. Dieser Forderung wird die Definition des Standes von Wissenschaft und Technik⁴³) gerecht, indem dort ausgeführt wird: „Anerkannte Regeln der Begutachtung zur Kraftfahrereignung sind verkehrsmedizinische, verkehrspsychologische und technische

Grundsätze, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen als theoretisch richtig gelten, die sich in der Praxis über längere Zeit bewährt haben und von einschlägigen Fachkreisen allgemein anerkannt sind.“. Ein weiterer Gesichtspunkt für die Auswahl von in der Fahr-eignungsbegutachtung einzusetzenden psychologischen Methoden ist, dass diese unter strikter Beachtung der Hauptgütekriterien (Objektivität, Reliabilität oder Zuverlässigkeit, Validität oder Gültigkeit) und der Nebengütekriterien (u. a. Normierung, Testfairness, Ökonomie) erfolgt.

In den BK zeigt sich der Wandel der Begutachtung von einer merkmalsorientierten klassischen Diagnostik im Rahmen der Fahr-eignungsbegutachtung in den letzten 10 Jahren hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik, was die Abb. 4 verdeutlicht. Die BK erfüllen den Anspruch der Definition nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik.

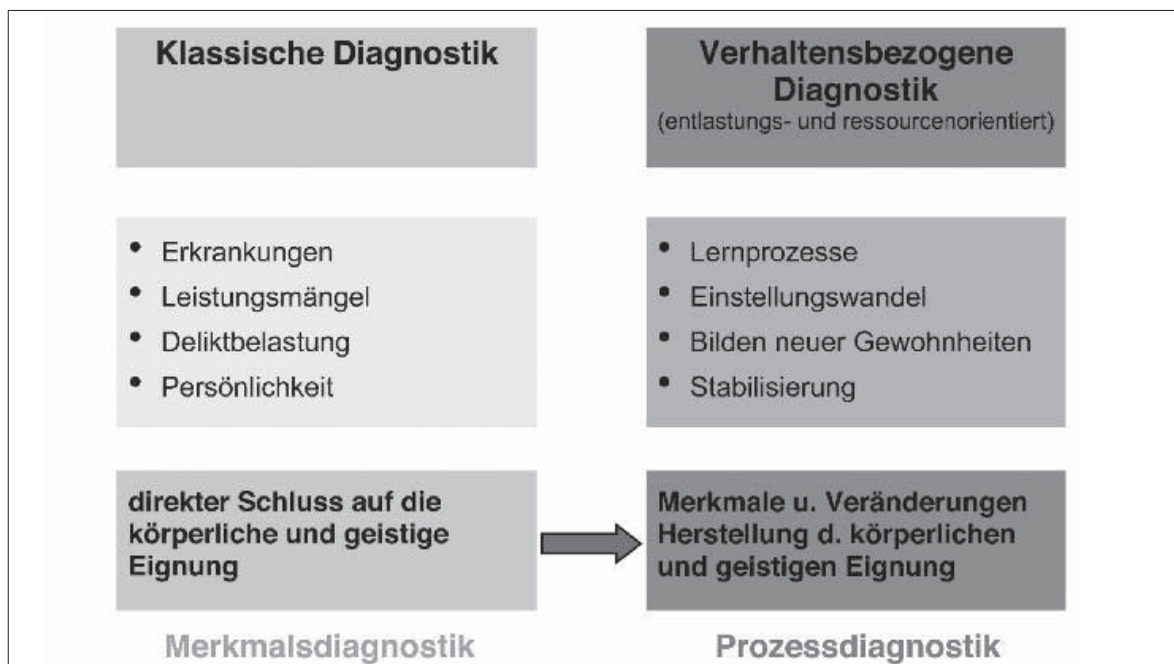


Abb. 4: Wandel in der Diagnostik im Rahmen der Begutachtung.

Darüber hinaus müssen die Medizinisch-Psychologischen Gutachten der Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV (allgemein verständliche Sprache, Nachvollziehbarkeit, Nachprüfbarkeit etc.) entsprechen. Sie dienen der Vorbereitung der Entscheidung der Behörde und unter den zuvor genannten Aspekten erfolgt eine Würdigung der Gutachten durch die Fahrerlaubnisbehörden und ggf. die Gerichte. Sobald die explorativ erhobenen Befunde das Gutachtenergebnis nicht tragen, ist das Gutachten nicht nur nicht nachvollziehbar, sondern unter diesen Umständen im Entscheidungsprozess auch nicht verwertbar⁴⁴).

Die Einführung der erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage der „Beurteilungskriterien“ stellt einen wichtigen Beitrag zur Harmonisierung der Begutachtungsgrundsätze in Deutschland und im deutschsprachigen Raum mit Wirkung in die anderen europäischen Staaten dar. So haben inzwischen 10 Mitgliedsstaaten der EU (Österreich, Polen, Tschechien, Slowakei, Italien, Deutschland, Spanien, Ungarn sowie Estland und Portugal in Vorbereitung) und die Schweiz die Überprüfung der Fahr-eignung und/oder das Driver Improvement mit unterschiedlicher Aufgabenverteilung zwischen Medizin und Psychologie eingeführt.

2.5. Methoden der Fahreignungsbegutachtung

Eine bedeutende Rolle bezüglich der Beantwortung der behördlich veranlassten Fragestellungen hinsichtlich der eingesetzten Methoden im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung ist der Durchführung des psychologischen und ärztlichen Untersuchungsgespräches/Exploration zuzuordnen, auf die hier besonders eingegangen werden soll.

Das Untersuchungsgespräch/die Exploration kann in dem Kontext der Fahreignungsbegutachtung als eine zentrale, wissenschaftlich begründete Methode⁴⁵⁾ bezeichnet werden. Sie ist eine „mit psychologischer Sachkunde vorgenommene nichtstandardisierte mündliche Befragung eines einzelnen Menschen durch einen einzelnen Gesprächsführer mit dem Ziel, Aufschluss zu erhalten über das Individuum und seine Welt“⁴⁶⁾. In diesem Falle ist der Verzicht auf die Standardisierung der Exploration ein wesentlicher Vorteil gegenüber einem standardisierten Test, da eine größere Flexibilität in der Gesprächsführung erreicht wird. Das Untersuchungsgespräch kann daher auf die Person und die Umstände zugeschnitten und in der Art der Gesprächsführung variiert sowie hypothesengeleitet und entscheidungsorientiert dem jeweiligen Verlauf angepasst werden. Die Exploration ist eine der zentralen, aber auch nicht unumstrittensten psychologischen Erhebungsmethoden, weshalb im weiteren Verlauf auf diese näher eingegangen wird.

Im Rahmen des Untersuchungsgespräches (Exploration) können eine Reihe von Störfaktoren auftreten, wie z. B. die verbale Konditionierung, die Übertragung bzw. Gegenübertragung. Diesen möglichen störenden Einflüssen wird dadurch entgegengewirkt, dass die Untersucher über eine gründliche Ausbildung in Explorationstechniken im Rahmen der Ausbildung zum verkehrspsychologischen bzw. verkehrsmedizinischen Sachverständigen sowie entsprechende weitere Eigenschaften wie Berufserfahrung, Kontaktfähigkeit, Affektkontrolle, Empathie verfügen müssen^{47, 48)}. Der Einarbeitung in die Explorationstechniken wird dadurch besondere Aufmerksamkeit geschenkt, dass die Träger von amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung ein Explorationshandbuch auf wissenschaftlicher Grundlage sowohl im Rahmen der Ausbildung als auch für die spätere praktische Nutzung zur Verfügung stellen. Es bildet die Richtschnur für die Datenerhebung, -auswertung, -interpretation und -integration in die Gesamtbefundwürdigung. Mit der Anwendung dieses Handbuches werden wesentliche Fortschritte in Bezug auf die Objektivität und Vergleichbarkeit der Befunderhebung im Rahmen der Qualitätssicherung und -verbesserung erzielt.

Die amtlich anerkannten Träger sind verpflichtet, innerhalb des Qualitätsmanagementhandbuches ein Kapitel „Handbuch der verkehrspsychologischen Exploration“ als Verfahrensanweisung für alle Mitarbeiter zugänglich zu machen⁴⁹⁾. Dieses beinhaltet z. B. die Exploration als diagnostische Methode, ein Leitfaden zur Durchführung, die Anwendung handlungstheoretischer Konzepte, die Befunderhebung im Interaktionsprozess, die Dokumentation der Ergebnisse, Handreichungen für die Explorationspraxis sowie Gütekriterien. Es gibt somit einen Überblick, welche Daten nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand von den Gutachtern explorativ erhoben werden müssen, um zu einer fundierten, nachvollziehbaren, nachprüfbaren – und damit fachlich seriösen – Beantwortung der behördlich veranlassten Fragestellung zu kommen.

Die konkrete Durchführung und Anwendung der Untersuchungsmethoden sowie die Interpretation der Befunde unterliegt den Anforderungen des internen Qualitätsmanagements entsprechend den Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung der BAST⁵⁰⁾.

Die eigentliche Leistung der medizinischen und psychologischen Sachverständigen besteht darin, mittels ihres fachlichen Wissens und Ermessensspielraumes Befunde aus verschiedenen Disziplinen, die auf unterschiedlichem Skalenniveau erhoben wurden, widerspruchsfrei zu interpretieren.

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat festgestellt, dass das Explorationsgespräch für die zu Untersuchenden in einer „verhörähnlichen Situation“ die Offenlegung von Einzelheiten zu ihrem Charakter, die ihre Selbstachtung ebenso wie ihr gesellschaftliches Ansehen berühren, bedeutet⁵¹). Der Bundesgerichtshof (BGH) hat sich bezüglich der Einschätzung über den Inhalt und den Ablauf eines diagnostischen Gespräches (Exploration) mit den Betroffenen dahingehend geäußert, dass das Gespräch mit dem Psychologen ein „überlegenes Erkenntnismittel“ sei⁵²). Die Betroffenen unterziehen sich dieser Situation in Kenntnis des Umstandes, dass eine Weigerung, sich nicht untersuchen zu lassen, dazu führt, dass der fahrerlaubnisrechtliche Schluss auf Nichteignung als Folge der Nichtbeibringung eines Medizinisch-Psychologischen Gutachtens (MPG) oder eines ärztlichen Gutachtens gezogen wird⁵³).

Die Exploration als „Königsweg“ verkehrspsychologischer Untersuchungen zur Person und ihren Verhaltensäußerungen ist auf Grund ihres Arrangements im Unterschied zur Testsituation mit der Provokation von Verhalten unter sonst gleichen Bedingungen besonders sensibel gegenüber Veränderungen. In ihr wird in der Vorphase der Versuch unternommen, ein durch Vertrauen getragenes Arbeitsbündnis herzustellen.

Das Untersuchungsgespräch ist von daher äußeren Einflüssen gegenüber hochsensibel, weshalb hier dem Vier-Augen-Prinzip absoluter Vorrang zu geben ist. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass das Explorationsgespräch an sich keine eigenständige Dienstleistung darstellt, sondern einen einzelnen Zwischenschritt (eine Methode neben mehreren) im Rahmen eines Prozesses auf dem Weg der Erstellung eines Gutachtens.

Die Forderung eines Auftraggebers nach speziellen Mitschnitten/Aufzeichnungen (Tonband, Video) der Exploration bzw. von Teilen ärztlicher Gutachten wird aus den nachfolgend ausgeführten fachlichen Gründen zwar nicht befürwortet, kann jedoch z. B. bei DEKRA auf ausdrücklichen Kundenwunsch bezüglich erbetener Tonbandmitschnitte erfüllt werden. Dies ist in einer gesonderten Verfahrensanweisung des Qualitätsmanagementhandbuches des DEKRA e. V. Dresden zum Themenkomplex „Tonbandmitschnitte“ (QM V 0110.15)⁵⁴) geregelt. Im Falle eines Tonbandmitschnittes wird eine vollständige Transkription des Untersuchungsgespräches ohne Kürzungen in das Gutachten mit dem Hinweis darauf, dass es sich um die Abschrift einer Tonbandaufzeichnung handelt, integriert.

Die fachlichen Gründe für eine Nichtbefürwortung dessen sind in den Voraussetzungen bei den Vertragspartnern zu sehen. Der Kraftfahrer ist privatrechtlicher Besteller des Gutachtens. Darüber hinaus besteht für die ärztlichen und psychologischen Gutachter kein Kontrahierungszwang, auch nicht bei amtlicher Veranlassung der Untersuchung.

Das Gutachten ist nach den §§ 157, 242 BGB⁵⁶) nach der Erforderlichkeit von „Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte“ zu erstatten. Dieser Grundsatz bedeutet, dass die Vertragspartner ohne gegenseitiges Vertrauen in eine sachgerechte, von Zuverlässigkeit, Aufrichtigkeit und Rücksichtnahme geprägte Abwicklung des Auftrages kein Vertragsverhältnis eingehen müssen.

Die Einbeziehung von Dritten (nur in begründeten Einzelfällen z. B. des Hinzuziehens eines Dolmetschers) bzw. die auditive und/oder jüngst in die Diskussion eingebrachte visuelle Aufzeichnung des Untersuchungsgespräches muss dieses Arrangement inhaltlich

berühren bzw. verändern. Dies betrifft z. B. auch die Teilnahme von Begutachtern der BAST an Explorationsgesprächen im Rahmen der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung bezüglich der Gesprächsinhalte des ärztlichen und psychologischen Teiles⁵⁷), wobei hierzu auch andere Auffassungen existieren⁵⁸).

Die Forderung nach dem Mitschnitt ist getragen durch eine subjektive Haltung des Misstrauens gegenüber der mängelfreien Arbeit des Gutachters. Dieser Sachverhalt ist gleichfalls in einer Arbeitsanweisung „Anwesenheit Dritter und Mitschnitte“ (QMA 0110.1.2)⁵⁹) geregelt.

Es sind grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten der Fixierung des Explorationsgesprächsinhalts denkbar. Beanstandet wird gelegentlich die gängige Praxis des Vier-Augen-Gesprächs und des Rückgriffs auf Notizen des Gutachters wegen angeblich unzureichender „Beweissicherung“ des Gesprächsinhalts. Der Verordnungsgeber legt diesbezüglich in Anlage 15 Nr. 1 e) der FeV fest, dass über die Untersuchungen Aufzeichnungen anzufertigen sind. Die Auswahl der anzuwendenden Methoden lässt er dabei bewusst und fachlich gerechtfertigt offen.

Eine Lösung kann sein, dass zu „Beweissicherungszwecken“ auf Verlangen des Untersuchten ein Tonbandmitschnitt gefertigt wird (zu berücksichtigen ist die Kostenfrage, die Frage der Aufbewahrung und Aufbewahrungsdauer, die Berechtigung von Bevollmächtigten auf Übersendung einer Mitschnitt-Kopie, die Archivierung etc.).

Ausgeschlossen ist die Anwesenheit von Bevollmächtigten in der Exploration – zum einen ist deren Wahrnehmung, Gedächtniskapazität, „Notizfähigkeit“ genau so begrenzt wie die des Gutachters, es erfolgt also nicht die „bessere Beweissicherung“, weil mehr Personen anwesend sind; zum anderen aber verbietet sich die Anwesenheit Dritter und insbesondere von Bevollmächtigten bei der Exploration, weil nicht nur nicht auszuschließen ist, sondern die betreffenden z. B. qua Anwaltsvertrag zum Untersuchten geradezu verpflichtet sind, ggf. zur Interessenwahrung seitens des Betroffenen zu intervenieren, womit Sinn und Zweck einer unbeeinflussten Exploration ad absurdum geführt werden.

Ebenfalls keine Lösung ist eine Video-Aufzeichnung – zum einen ist kein „Beweissicherungsplus“ gegenüber der Tonbandaufzeichnung ersichtlich; zum anderen stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit eines solchen Beweissicherungsverlangens: Strafprozessual besteht bei Beschuldigten- bzw. Zeugenvernehmungen ebenfalls weder die allgemeine Berechtigung noch die gängige Praxis, aus Gründen der Beweissicherung zugunsten des Beschuldigten eine Vernehmung per Video aufzuzeichnen. Dementsprechend kann per argumentum a maiore ad minus postuliert werden: Wenn schon die Wahrung der verfassungsmäßig garantierten Rechte eines strafverfahrensrechtlich Beschuldigten, dem der Staat mit Strafgewaltmonopol im Strafverfahren gegenübertritt, es nicht erfordert, dem Beschuldigten Beweissicherung qua Video-Aufzeichnung zu gewährleisten, dann ist dies erst recht nicht der Fall in einer MPU-Exploration, in der der Betroffene nicht Beschuldigter, sondern werkvertragsrechtlich gesehen Gutachten-Auftraggeber auf Augenhöhe ist, der ja z. B. auch das Recht hat, einer Gutachtenverwertung (und Weiterleitung an die Führerscheinbehörde) zu widersprechen. Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Qualität der Gutachten weder durch Tonband- und auch nicht durch Videomitschnitte erhöht werden kann. Darüber hinaus fehlen wissenschaftlich begründete Kriterien über eine objektive Auswertung und den Nutzen von Videoaufzeichnungen.

Auf Grund der zentralen Bedeutung des Untersuchungsgesprächs wird von den beiden Fachgesellschaften DGVP und DGVM in der in Vorbereitung befindlichen erweiterten und

überarbeiteten 3. Auflage der BK u. a. ein eigenes Kapitel „Exploration“ hinzugefügt, das dann auch für alle Träger von amtlich anerkannten BfF verbindlich eingeführt werden soll. Dies ist ein konkreter Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung im methodischen Bereich.

Ein weiterer Bestandteil der Fahreignungsbegutachtung sind außerdem objektive psychometrische Tests (Leistungstests, Persönlichkeitstests), die fahreignungsrelevante Sachverhalte (Aufmerksamkeit, Konzentration, Aggressivität etc.) überprüfen.

Der Einsatz von psychologischen Testverfahren in der Begutachtung der Fahreignung zur Überprüfung der psychofunktionalen Leistungsvoraussetzungen wird im Kap. 7.2 der 2. Auflage der BK dargestellt. Hier ist DEKRA in Abweichung von den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung in ausgewählten Testverfahren (Thematisches Testsystem Corporal⁶⁰) dazu übergegangen, statt des dort verwendeten Bewertungsmaßstabes Prozentrang auf die Nutzung von T-Werte als normierte Messwerte zu wechseln. Die T-Skala ist eine metrische Skala der Messwerte und bietet den Vorteil, dass die bei jedem Testverfahren stets vorhandene Messungenauigkeit berechenbar ist⁶¹). Diese sollte – im Sinne der Entlastungsdiagnostik – nicht fälschlich der Testperson angelastet werden. Ein T-Wert von $T = 20$ steht für die geringste, $T = 80$ für die bestmögliche Leistung. Der so genannte „Normalbereich“ ist als Mittelwert plus/minus Standardabweichung ($T = 50 \pm 10$) eindeutig definiert. T-Werte zwischen 40 und 60 stehen somit für eine durchschnittliche Leistung. Ferner wird zum T-Wert der Standardmessfehler $CL(T)$ angegeben. Dieser zeigt an, in welcher Bandbreite der erreichte Testwert einer Mess-Ungenauigkeit unterliegen kann.

Die wissenschaftliche Begründung für die Anwendung von T-Werten liegt auch in der Frage, ab wann welche Messwertunterschiede bzw. Messungenauigkeiten zu einer Veränderung hinsichtlich der Interpretation der Befunde aus dem durchgeführten Leistungstest führen können. Darin eingeschlossen ist die Frage, welche Messgenauigkeit für die Untersuchungszwecke in der Fahreignungsbegutachtung notwendig und zu fordern sind, um zu fachlich seriösen Begutachtungsergebnissen bei der Bewertung ausgewählter psychofunktionaler Leistungsvoraussetzungen – die auf Reaktionszeitmessungen basieren – zu gelangen, nicht aber darum, wozu wir messtechnisch in der Lage wären. Hier widerspiegelt sich die gleiche Problematik wie im o. g. Beispiel die Toxikologie betreffend.⁶²)

3. Nationale und internationale Erfahrungen sowie Entwicklungen im Bereich der Begutachtung der Fahreignung und des Driver Improvement

Kriterien der Bewertung zukünftiger Modelle zur Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern rücken in den letzten Jahren verstärkt in das Zentrum nicht nur deutscher, sondern auch europäischer Überlegungen. Die den zukünftigen Überlegungen zugrunde liegenden gesellschafts- und verkehrspolitischen aber auch fachlichen Auffassungen werden in den von VdTÜV und DEKRA vorbereiteten Fit to Drive-Kongressen auf internationaler Ebene diskutiert. Bisher fanden Kongresse 2006 in Berlin⁶³), 2007 in Wien⁶⁴), 2008 in Prag⁶⁵) und 2009 in Tallinn⁶⁶) statt. Diese Bemühungen wurden durch den Vertreter des Directorate-General for Energy and Transport (DG TREN), Herrn JOEL VALMAIN, anlässlich des Kongresses in Tallinn „als fester Bestandteil der europäischen Harmonisierungspolitik für Verkehrssicherheit“ gewürdigt. Die Kongresse sind auch ein Beitrag zur Umsetzung der EU-Charta mit dem

Ziel, die Anzahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahre 2010 zu halbieren (EU-Charta Dublin⁶⁷)).

Die spezifischen fachlichen Sachverhalte (z. B. medizinische und psychologische Methodenentwicklung), die im Rahmen der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Bedeutung sind, werden auf den vorrangig wissenschaftlich, verwaltungsrechtlich ausgerichteten Fachkongressen der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) unter Einbeziehung der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) diskutiert. Hier stehen vor allem auch interdisziplinäre Aspekte der Begutachtung im Vordergrund, die durch die Diskussion von Verbesserungspotenzial zu einer Harmonisierung der Begutachtungsgrundlagen nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern beitragen. Diese Fachsymposien fanden bisher 2004 in Berlin, 2006 in Frankfurt am Main, 2007 in Dresden⁶⁸), 2008 in Neu-Ulm⁶⁹) und 2009 in Weimar statt.

Es ergibt sich aus mehrerlei Gründen die Konsequenz, das deutsche Verkehrszentralregister zu reformieren, um die Betroffenen frühzeitiger auf die Entwicklung und Verfestigung von Fehlverhaltensweisen aufmerksam zu machen, sodass sie in die Lage versetzt werden, entsprechende Maßnahmen bezüglich der Veränderung ihres die gesellschaftlichen Normen verletzenden Verhaltens zu ergreifen. Dies wird besonders deutlich bei der Bestandsaufnahme und der Perspektive der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 4 Abs. 9 Straßenverkehrsgesetz (StVG) und §§ 38 und 71 FeV⁷⁰).

Der Gedanke der sekundären Prävention im Sinne der Diskussion des PASS-Modells (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility)⁷¹) zur Förderung und Sicherung der individuellen Mobilitätskompetenz wird durch die gegenwärtige Platzierung des § 71 FeV im Punktesystem nur unangemessen berücksichtigt. Unter Beachtung der empirischen Befundlage ist die Platzierung dieser Beratung im Punktesystem dringend dahingehend reformbedürftig, dass die Verkehrspsychologische Beratung bereits bei 7 Punkten im KBA einsetzen und mit einem Punkteabzug von 4 Punkten belohnt werden sollte, ohne dass die anderen im System vorgesehenen Maßnahmen dadurch Schaden nehmen. Auch die erzieherische Wirkung des Verkehrsunterrichts^{72 73}) gem. § 48 Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie gem. § 10 Jugendgerichtsgesetz (JGG⁷⁴)) bietet einen weiteren Ansatz, durch individuelle Angebote zur Verhaltensänderung auf Betroffenen direkt einzuwirken. Diese Maßnahmen müssen darauf gerichtet sein, in allererster Linie den Führerscheinerlust durch die Entwicklung der Lern- und Anpassungsbereitschaft (vgl. BR-Drs 443/98⁷⁵)) zu verhindern. Punktesysteme sind eine Voraussetzung für die Förderung der Fahreignung sowie die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung.

Hier gehen wesentliche Bemühungen von Deutschland aus, eine Harmonisierung und Anpassung der Punktesysteme unter den Mitgliedsstaaten der EU herbeizuführen, indem ein EU-Projekt „BEST POINT“: Handbuch für die Implementierung wirksamer Punktesysteme in Europa vorbereitet wird. Ein entsprechender EU-Projektvorschlag, an dem sich 19 Länder einschließlich Deutschland beteiligen, liegt z. Zt. bei der EU-Kommission in Brüssel zur Entscheidungsfindung vor. In 20 von 27 Mitgliedsstaaten der EU sind bereits Punktesysteme – allerdings höchst unterschiedlicher Art – eingeführt.

Auch die Möglichkeit der technischen Nutzung von Interlock-Systemen in der abschließlichen Verbindung mit psychologischen Rehabilitationsmaßnahmen ist zu prüfen. Diesen Systemen der Verbindung zwischen Mensch und Technik müssen wir

erhöhte Aufmerksamkeit schenken, da sie international eine hohe Verbreitungsgeschwindigkeit entwickeln und Deutschland auf diesem Gebiet nicht den Anschluss verlieren sollte.

4. Beispiele für den Umgang mit Betroffenen in Ländern ohne MPU

In der öffentlichen Diskussion werden hin und wieder Alternativen zur MPU erörtert und z. T. gefordert. An einigen Beispielen soll dargelegt werden, wie in anderen Ländern mit anlassbezogenen aktenkundigen Auffälligkeiten im Straßenverkehr bei bestimmten Deliktconstellationen umgegangen wird.

- In Italien⁷⁶⁾ und auch in einigen Staaten der USA (z. B. in Kalifornien) wird im Falle einer Alkoholfahrt über 1,5 Promille das Fahrzeug – sofern der Fahrer auch Eigentümer ist – beschlagnahmt und versteigert.
- In Frankreich wird man in jedem Fall bestraft, wenn man mit mehr als 0,5 Promille in einen Unfall verwickelt ist – unabhängig von der Schuldfrage. Der Führerschein kann bis zu 6 Jahre entzogen werden und muss hinterher neu abgelegt werden. Für besonders schwere Unfälle, in deren Folge Arbeitsunfähigkeiten über 3 Monate oder gar Todesfälle zu verzeichnen sind, gibt es Gefängnisstrafen und Geldbußen bis 150.000 EUR.⁷⁷⁾
- In Japan beträgt das Alkohollimit 0,3 Promille. Strafen für betrunkene Autofahrer sowie für Mitfahrer, Autohalter und Alkoholverkäufer sind Zwangsarbeit bis zu 5 Jahren oder Geldstrafen bis 10.000 US-Dollar.
- In Westaustralien bekommt man nach der dritten Drogenauffälligkeit keinen Führerschein mehr.
- In den USA hat ein als alkohol- und drogenabhängig bekannter Vietnam-Veteran unter Alkohol- und Drogeneinfluss einen Unfall verursacht, bei dem zwei Studentinnen ums Leben kamen. Er wurde zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt, nachdem der Staatsanwalt sogar die Todesstrafe gefordert hatte.⁷⁸⁾
- In China wurde ein Mann zum Tode verurteilt, nachdem er betrunken einen Verkehrsunfall verursacht hat, bei dem 4 Menschen ums Leben kamen.⁷⁹⁾

Maßnahmen wie die Beschlagnahme des Tatfahrzeugs, das Ablegen einer erneuten Befähigungsprüfung viele Jahre nach dem Delikt, Zwangsarbeit, hohe Geld- oder Haftstrafen bzw. Todesstrafe sind in ihrer Wirkung zur Abschreckung mehr als strittig. Auch bleibt es zweifelhaft, ob die Anzahl der Delikte und die Rückfallwahrscheinlichkeit allein durch die Schwere der Strafe reduzierbar ist. Vermag es die schwerste Strafe, einen Täter von einer weiteren Alkohol- oder Drogenfahrt abzuhalten, solange er unter dem Einfluss der psychoaktiven Substanz steht – sicherlich nicht! Auch weist allein die Schwere der Folgen keinen Weg zur Besserung.

An diesen Beispielen wird deutlich, dass Strafe allein zu keiner Verhaltensänderung in Richtung regelkonformen Sozialverhaltens führt, sofern keine Rehabilitationschancen angeboten werden, die die Fähigkeit des Menschen im Sinne der Konzeptionen des lebenslangen Lernens zum Erwerb neuer Kompetenzen (z. B. Verhaltensänderungen) berücksichtigen^{80 81 82 83)}. Bereits in den 60er und 70er Jahren wurden in der Psychologie Theorien entwickelt, die sich mit der Verhaltensänderung durch Strafe oder Furcht befassten^{84 85)}. Diese sogenannten „Furchtappelltheorien“ konnten empirisch nicht belegt werden⁸⁶⁾. Furchtappelle sind nur dann wirksam, wenn gleichzeitig Bewältigungskompe-

tenzen gefördert werden und Handlungsziele, Handlungsergebnisse und/oder Selbstwirksamkeitserwartungen gestärkt werden.

Die zuvor dargestellten Sanktionen sind keine Alternativen, an denen sich Deutschland orientieren kann. In der Bundesrepublik hat jeder Betroffene die Möglichkeit – unabhängig davon, wie schwerwiegend seine Delikte waren – im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Begutachtung die durch ihn vollzogenen, stabilen Veränderungen seines Verhaltens im Straßenverkehr zu belegen und hat somit eine realistische Chance auf einen Führerschein. Die Medizinisch-Psychologische Begutachtung ist somit eine evaluative Maßnahme, die überprüft, ob die von dem Betroffenen unternommenen Maßnahmen (Verkehrspsychologische Therapie, Entgiftung, Entwöhnung etc.) im Einzelfall ihre Wirksamkeit entfaltet haben.

Das System der MPU wurde durch den Verein der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV) in drei Teilstudien evaluiert, was aber bereits 20 Jahre zurück liegt^{87 88}). Hier ist neuer Forschungsbedarf erforderlich, der die Wirksamkeit der MPU unter Berücksichtigung der methodischen Besonderheiten etc. neu belegt.

5. Analyse des Begutachtungssystems

Die MPU hat sich als ein Institut zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und als geeignetes Mittel zur Begutachtung der Fahreignung bewährt. Es ergeben sich aus den nationalen und internationalen Erkenntnissen Verbesserungspotenziale. Diese sind im Folgenden:

Ein Beispiel verdeutlicht, wie sich die Fachgesellschaften auch um die Weiterentwicklung der Methoden in den einzelnen Fachdisziplinen einschließlich der Systembetrachtungen und deren gesellschaftliche Auswirkungen bis hin zu Überlegungen für die Gesetzes- und Verordnungsgestaltung bemühen. Dies wird an der Thematik der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum kurz dargestellt werden.⁸⁹) In diesem Beitrag ist man der Frage nachgegangen, ob die gegenwärtige Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK) für Erst auffällige wissenschaftlich ausreichend gesichert ist. Es wurde untersucht, in welchen Konzentrationsbereichen Missbrauchsmarker in den Kohorten von 0,2 – 0,5 Promille, 0,5 – 1,0 Promille, 1,0 – 1,5 Promille, 1,5 – 2,0 Promille, 2,0 – 2,5 Promille und über 2,5 Promille vorliegen. Des Weiteren wurde an Hand einer Metaanalyse geprüft, welche Ausprägung und welchen Stellenwert psychofunktionale Beeinträchtigungen und Ausfallerscheinungen (u. a. Reaktion, Konzentration, Aufmerksamkeit) in der Zuordnung zu den o. g. Kohorten haben.

Auf die psychologischen Komponenten bezogen – ohne dabei an dieser Stelle auf die medizinischen und toxikologischen Sachverhalte einzugehen – ergab sich folgendes Erscheinungsbild:

MOSKOWITZ und ROBINSON (1988)⁹⁰) analysierten 177 wissenschaftliche Veröffentlichungen aus den Jahren 1940 bis 1985 und konnten einen alkoholinduzierten Leistungsabfall belegen. Dies war in 21 % der Studien ab 0,4 Promille, in 34 % der Studien ab 0,5 Promille, in 66 % der Studien ab 0,8 Promille und in fast allen Studien ab 1,0 Promille der Fall.

Eine Literaturanalyse von MOSKOWITZ und FIORENTINO (2000)⁹¹), in die 112 Artikel von 1981 bis 1997 eingeflossen sind, ergab, dass in einem Großteil der Studien ab einer BAK von 0,5 ‰ Ausfallerscheinungen nachgewiesen wurden. Ab einer BAK von 0,8 ‰ belegten 94 % der Studien Ausfallerscheinungen durch Alkohol.

In einer qualitativen und quantitativen Analyse von SCHUBERT und STEWIN (2009)⁹² über z. Zt. 49 seit 1970 veröffentlichte Artikel wurde ermittelt, dass 98 % der Studien psychofunktionale bzw. medizinische Ausfallerscheinungen (z. B. Aufmerksamkeit, Sehen, Tracking, Reaktionsgeschwindigkeit) ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ auswiesen.

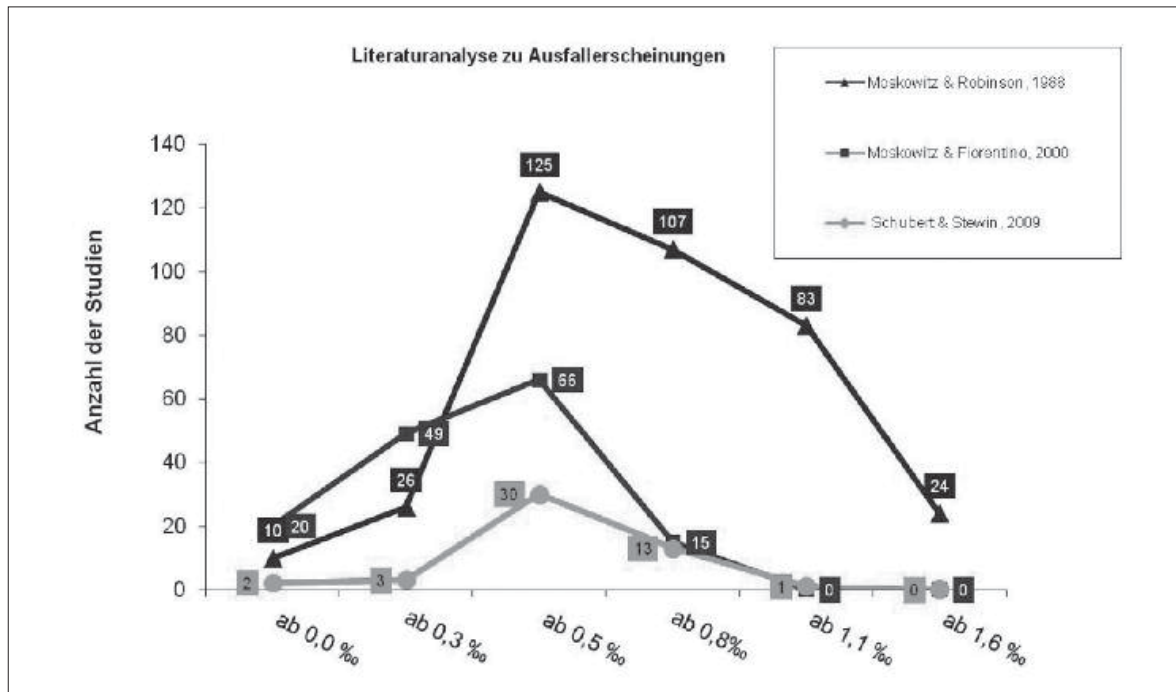


Abb. 5: Quantitative Datenauswertung alkoholinduzierter Ausfallerscheinungen.

Die Abb. 6 gibt einen Überblick über die betroffenen qualitativ, vor allem psychofunktional beeinträchtigten Leistungen.



Abb. 6: Qualitative Datenauswertung alkoholinduzierter Ausfallerscheinungen.

Der Zusammenhang zwischen dem Risiko einen Unfall zu verursachen (Verursachungsrisiko) in Abhängigkeit vom Alkoholisierungsgrad ist von KRÜGER et al.⁹³⁾ und BORKENSTEIN et al.⁹⁴⁾ untersucht worden. Zusammengefasst sind die Ergebnisse in Abb. 7 dargestellt.

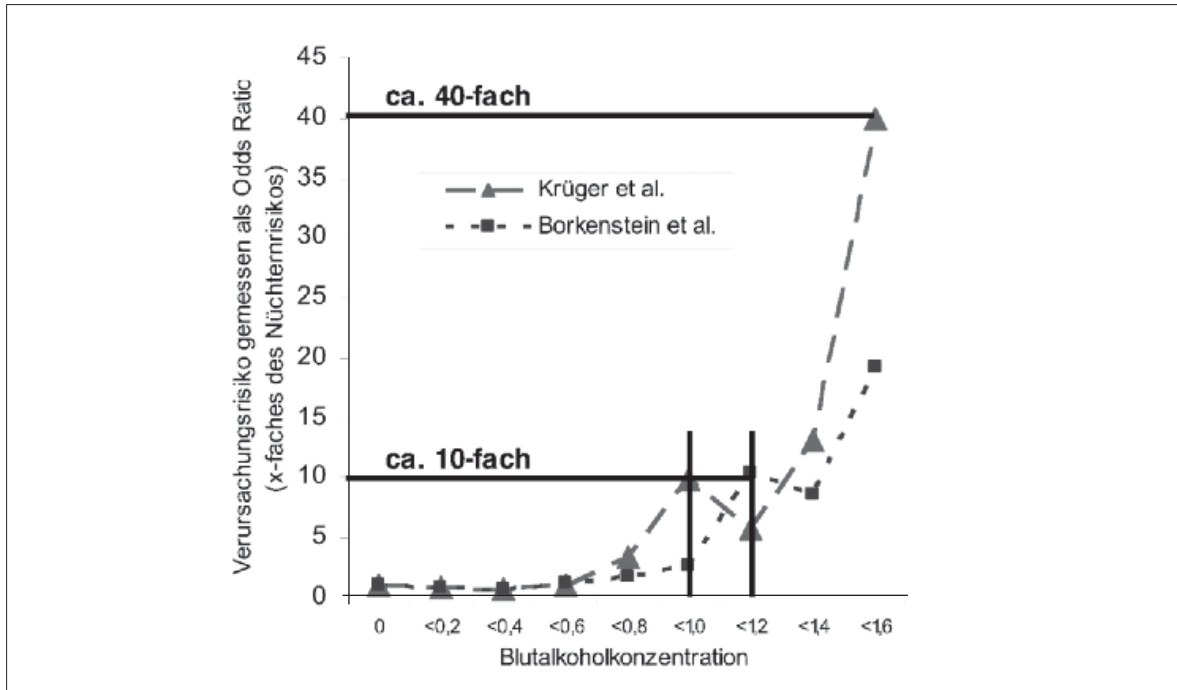


Abb. 7: Verursachungsrisiko in Abhängigkeit vom Alkoholisierungsgrad.

An dieser Stelle wird unter Berücksichtigung wissenschaftlicher Maßstäbe verdeutlicht, dass aus medizinischer, psychologischer und toxikologischer Sicht sowie unter Aspekten des Verursachungsrisikos bei schädlichem Alkoholkonsum die Absenkung der Promillegrenze als gesellschaftliches Ziel unumgänglich ist. Es ist letztendlich eine politische Entscheidung, ob ein bei 1,6 Promille 40-fach erhöhtes Verursachungsrisiko, unter Alkoholeinfluss einen Unfall zu verursachen, gesellschaftlich akzeptabel ist.

Im Grunde genommen geht es um die Frage, ob man die Eignung nicht schon bei Verkehrsauffälligkeiten unterhalb von 1,6 Promille prüfen müsste: Bei alkoholauffälligen Kraftfahrern im Straßenverkehr unter 1,6 Promille gibt es viele, deren Konsummarkerprofil auf Konsumgewohnheiten mit Spitzenwerten über 1,6 Promille hinweisen. Sie müssten aus den gleichen Gründen wie die mit nachgewiesenen 1,6 Promille einer Eignungsüberprüfung zugeführt werden. Um die diesbezüglich Auffälligen zu erkennen, sollten ab 1,1 Promille Markeruntersuchungen erfolgen, die entweder belegen, dass es ein „fahrender Trinker“ ist oder ein „trinkender Fahrer“, wenn der Marker unter dem Grenzwert liegt, der einen 1,6 Promille entsprechenden Konsum anzeigt (bei SEK 5 ng/ml Serum Ethylglucuronid-Konzentration). Es fehlt zur Zeit eine bessere Erfassung der gefährlichen Trinker auch dann, wenn sie glücklicherweise mit geringeren Alkoholkonzentrationen als 1,6 Promille erwischt wurden. Je früher man sie überprüft und ggf. rehabilitiert, desto erfolgreicher kann man ihr Gefährdungspotenzial im Straßenverkehr mindern und gleichzeitig ihre Gesundheit stabilisieren.

Vorzuschlagen ist an dieser Stelle die Absenkung der Indikation für eine Fahreignungsbegutachtung auf 1,1 Promille, was immer noch einem 10-fachen Verursachungsrisiko

entspricht. Ein weiterer Vorteil bestünde darin, dass sowohl im Straf- als auch im Verwaltungsverfahren analoge Grenzwerte gelten würden.

Ein weiterer Grund leitet sich aus dem Umstand ab, dass in den Vorschriften zur Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften⁹⁵) klargestellt worden ist, dass die „frühere Drogenabhängigkeit“ und die „frühere Alkoholabhängigkeit“ rechtlich gleich zu behandeln sind. Diese Festlegung schließt auch die Auswahl fachlich vergleichbarer Methoden, der eingesetzten Messtechnik einschließlich der Anwendung von Ermessensspielräumen bei der Interpretation der Befunde ein. Derzeit wird, was das geforderte Prinzip der Gleichbehandlung der genannten Stoffklassen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung betrifft, mit extrem unterschiedlichen Maßstäben gemessen.

Das Ziel entsprechender wissenschaftlicher Arbeiten ist die Ableitung empirisch und analytisch gestützter Schlussfolgerungen aus Konzentrationen von Missbrauchsmarkern in Blutproben unmittelbar nach Unfällen oder Verkehrskontrollen. Die Ergebnisse sind dann die erweiterte Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. Ferner führen sie im Sinne des PASS-Modells z. B. zu einer frühzeitigen Einleitung geeigneter Rehabilitationsmaßnahmen bis hin zu markergestützten Verlaufskontrollen zur Überprüfung der Änderungen des Trinkverhaltens. Am Ende des Prozesses steht dann immer die Überprüfung der Fahreignung in Abhängigkeit von der behördlich veranlassten Fragestellung durch ein ärztliches bzw. Medizinisch-Psychologisches Gutachten. Das beschriebene Vorgehen führt auch zu einer Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis, wie auch aus dem Vorschlag für ein Modell zur Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der individuellen Mobilität hervorgeht.

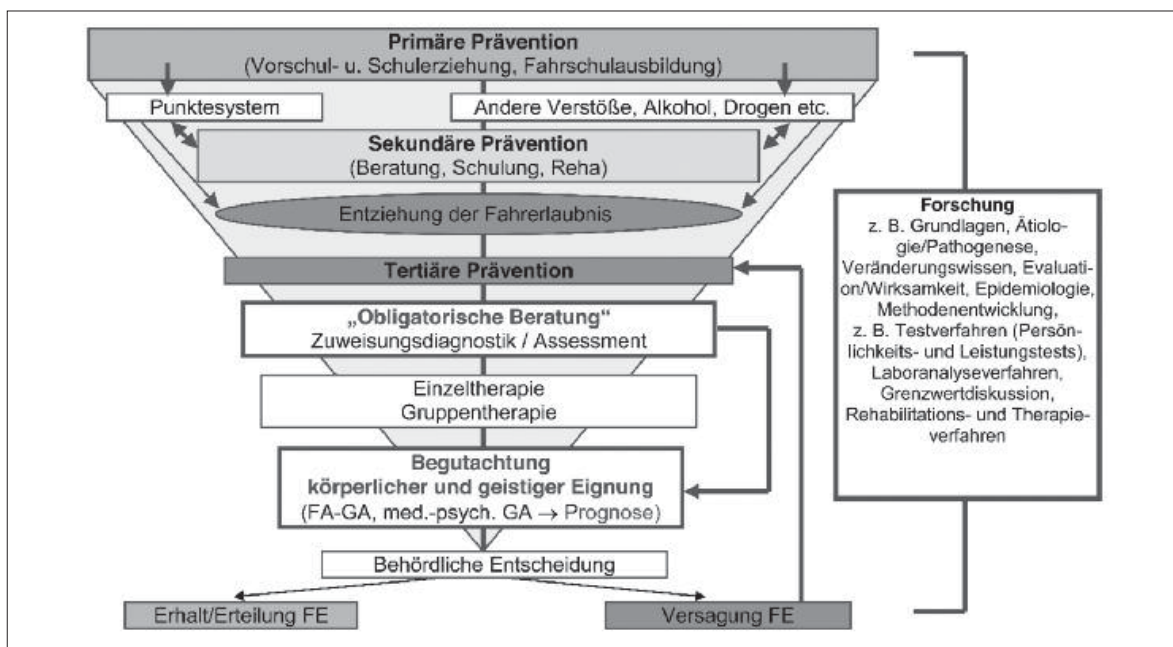


Abb. 8: Modell zur Förderung, Erhaltung und Wiederherstellung der individuellen Mobilität.

Nach jeder Maßnahme (unabhängig von deren Art – Rehabilitation, Kurse von Psychologen, Medizinern, Suchttherapeuten oder Pädagogen etc., Klinikaufenthalte, Coaching, Selbstheilungspotenzial etc.) ist durch eine individuelle Begutachtung zu prüfen, ob die Maßnahme im Einzelfall bei dem Betroffenen gewirkt hat.

Der Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen aus medizinischer, verhaltenspsychologischer und technischer Sicht kommt unter Berücksichtigung lebensnaher Aspekte steigende Bedeutung zu.

Der Methodenentwicklung in der Medizin, Toxikologie und Psychologie ist forschungsseitig besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hierzu zählen in der Psychologie die Entwicklung weiterer leistungs- und persönlichkeitspsychologischer Testverfahren.

In allen Bereichen ist unter Berücksichtigung empirischer Belege die Grenzwertdiskussion für die Festlegung von Cutoff-Werten, Bestimmungsgrenzen, Anhaltepunkten etc. voranzutreiben.

6. Reformvorschläge für das System und die eingesetzten Methoden

Die besonders hervorzuhebende Stärke des Gesamtsystems der MPU besteht unter Berücksichtigung gesellschaftlicher, fachlicher und verwaltungsrechtlicher Aspekte, vor allem aber der Interessen der Betroffenen in dem Prinzip der Einzelfallgerechtigkeit.

Unter Beachtung des außerordentlich hohen normativen wissenschaftlich unterlegten Standards und der für dessen Wahrung bereits *de lege lata* und *de facto* installierten internen und externen Kontrollmechanismen ist für die Begutachtungsstellen und deren Träger eine sehr hohe Kontrolldichte erreicht. Eine weitere Steigerung derselben ist weder geeignet noch erforderlich und auch nicht verhältnismäßig gemessen an dem „erhofften Zusatznutzen“. Durch die vorzuhaltenden Qualitätsmanagementsysteme der Träger ist eine engmaschige fachliche und (verwaltungs- und zivil-)rechtliche Kontrolle bis hin zur Überprüfung einzelner eingesetzter medizinischer bzw. psychologischer Methoden (vgl. z. B. LG Bautzen⁹⁶) abgesichert.

Die fachlich-inhaltlichen Anforderungen an MPU-Gutachten sowie die Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen sind durch öffentlich-rechtliche Rechtssätze des Verordnungsgebers (Anlage 15 zu § 11 Abs. 5, § 66 FeV) definiert. Diese werden z. Zt. noch untergesetzlich flankiert von den „Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung“ der BAST und den „Beurteilungskriterien“ der maßgeblichen wissenschaftlichen Fachgesellschaften (DGVP, DGVM und GTFCh).

Das Begutachtungssystem als solches hat sich bewährt und sollte unter Berücksichtigung der Reformvorschläge weiterentwickelt werden. Hinsichtlich der Frage, wer die Prüfer prüft, ist festzuhalten, dass die ärztlichen und psychologischen Gutachter sowohl durch die BAST, durch trägerspezifische interne Produkt- und Systemaudits als auch durch die Führerscheinebehörden, die die Gutachten bezüglich der Verwertbarkeit für ihre Entscheidung bewerten, überprüft werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Gutachten auch zivil- und/oder verwaltungsrechtlich überprüfen zu lassen.

Für die Zukunft wird es von besonderer Bedeutung sein, dass die Begutachtung der Fahrereignung nach bundesweit einheitlichen Maßstäben und Kriterien durchgeführt wird. Hierbei sind bewährte wissenschaftliche Verfahren anzuwenden, die unter Beachtung der für die Untersuchung und Gutachtenerstellung geltenden Grundsätze und Anforderungen durchgeführt werden. Dies trifft gleichermaßen für Medizinisch-Psychologische als auch für ärztliche Gutachten zu.

Sich im Begutachtungsverfahren der BAST ergebende wiederholte schwerwiegende Abweichungen sind mit den jetzt schon möglichen verwaltungsrechtlichen und fachlichen Konsequenzen zu sanktionieren (z. B. Untersagung der Tätigkeit der BfF durch die zu-

ständige Aufsichts- bzw. Anerkennungsbehörde unter Berücksichtigung des Begutachtungsberichtes über die Erfüllung der Anforderungen der BASt). Im Interesse der Aufrechterhaltung als zutreffend erkannter und notwendiger Standards müssen allerdings diese Stellen mit wirksamen rechtlichen Instrumentarien ausgestattet sein.

Da sowohl Medizinisch-Psychologische Gutachten als auch ärztliche Gutachten im Bereich der Fahreignungsbegutachtung die gleiche Wirkung hinsichtlich der Wiedererteilung bzw. des Erhalts einer Fahrerlaubnis entfalten, sollten für die ärztlichen Gutachten die gleichen Anforderungen wie für die MPU-Gutachten entsprechend der Anlage 15 (zu § 11 Abs. 5, § 66) FeV konsequent angewendet werden. Die BK müssen daher auch in dem Bereich der ärztlichen Gutachten volle Anwendung finden. Auch die von Ärzten außerhalb einer BfF erstellten Fahreignungsgutachten sollten bundesweit statistisch erfasst werden, um für wissenschaftliche Zwecke zur Feststellung von Verbesserungspotenzial (Ausbildung, Fragestellungen, Analyse der Gutachtenergebnisse, Methodeneinsatz etc.) zur Verfügung zu stehen, um so die Weiterentwicklung der „Begutachtungs-Leitlinien“ und der „Beurteilungskriterien“ zu unterstützen und die MPU zu evaluieren⁹⁷).

Zur Sicherung des hohen fachlichen Standards der Fahreignungsbegutachtung in Deutschland und der nationalen Interessen – zur Vermeidung eines neuartigen Führerscheintourismus – ist es erforderlich, auch die Psychologie in der in Überarbeitung befindlichen 3. EU-Führerschein-Richtlinie – ANNEX III⁹⁸) zur verankern. Hierbei beinhaltet der Begriff „Psychologie“ sowohl Fragen der Begutachtung als auch Maßnahmen des Driver Improvement.

Dem Bundesverkehrsministerium wird empfohlen, in dieser Richtung in der EU aktiv zu werden.

Der entscheidende Vorteil des Begutachtungssystems zur Kraftfahreignung besteht in Deutschland in der Ausrichtung aller medizinischen, psychologischen und ingenieurtechnischen Maßnahmen auf die Einzelfallgerechtigkeit. Es gewährleistet darüber hinaus den Verbraucherschutz und bietet den Betroffenen Chancengleichheit sowie Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit.

Abschließend erfolgt eine stichpunktartige Übersicht der Reformvorschläge:

- unmittelbar nach Delikt zeitnahe Durchführung einer Zuweisungsdiagnostik unter Einbeziehung von Laborparametern
- Einführung einer Begutachtung (Qualitätsbewertung) von Trägern bzw. Anbietern von Vorbereitungsmaßnahmen
- Durchführung von auf die Person zugeschnittenen medizinischen bzw. psychologischen Interventionsmaßnahmen mit anschließender Fahreignungsbegutachtung – Evaluation des Erfolges im Einzelfall
- Aufrechterhaltung der Qualität und rechtlich verbindliche Regelungen für die Begutachtung und Überwachung der Träger von BfF durch die BASt
- verbindliche Regelung der fachlichen Standards (BGL und BK) für MPU- sowie ärztliche Gutachten in gleicher Weise (Rechtsgleichheit, Rechtssicherheit, Einzelfallgerechtigkeit, Chancengleichheit, Verbraucherschutz).
- Absenkung der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum auf 1,1 Promille
- Verankerung der Psychologie in die 4. EU-Führerschein-Richtlinie – ANNEX III.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Objektivität und Validität der Untersuchungsmethoden und zur Bewertung des Systems, Evaluation der MPU unter strikter Beachtung des Datenschutzes

- Weiterentwicklung von Methoden (z. B. eigenes Kapitel „Explorationshandbuch“ in der 3. Auflage der Beurteilungskriterien – strukturelle Heimat für neue wissenschaftliche Erkenntnisse)
- fachübergreifende und interdisziplinäre Aus- und Weiterbildung (z. B. Zusatzqualifikation Verkehrsmedizin, Explorationstechniken, Möglichkeiten und Grenzen von Laborparametern sowie psychologischen Testverfahren)
- verstärkte Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen (z. B. Interlock in Verbindung mit psychologischen Rehabilitationsmaßnahmen und anschließender Begutachtung zur Überprüfung des Erfolgs der Maßnahme)
- Intensivierung der verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Forschung (Methodenentwicklung) sowie des wissenschaftlichen Meinungsstreites (z. B. Cut-off-Werte, Bestimmungsgrenzen, Anhaltepunkte und deren Bedeutung sowohl für den Begutachtungsprozess als auch das Verwaltungsverfahren).

Zusammenfassung

Bei jährlich lediglich 0,2 % der etwa 54 Mio. Führerscheininhaber wird eine Begutachtung durch die Fahrerlaubnisbehörde angeordnet. Über die Anzahl und Art der ärztlichen Gutachten in dem System liegen keine Informationen vor, da sie statistisch nicht erfasst werden und sich so einer fachlichen Würdigung und Analyse entziehen. Dabei steht das Begutachtungssystem hinsichtlich der Bewertung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern auf Grund der hohen objektiven und subjektiven Bedeutung des Führerscheins im Fokus des öffentlichen, medialen und privaten Interesses. Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) bietet dem Betroffenen die Chance, sich von den behördlichen Zweifeln (körperliche oder verhaltensbezogene Auffälligkeiten) zu befreien. Die Qualität der Fahreignungsbegutachtung wird unter anderem mittels periodischer Begutachtungen (früher: Akkreditierung) durch die BASt gemäß deren Anforderungen gesichert. Mit der Einführung der „Begutachtungs-Leitlinien“ konnte die Wahrung der ganzheitlichen Betrachtung der bio-psycho-sozialen Einheit Mensch im Sinne der entlastungs- und ressourcenorientierten Begutachtung unter Berücksichtigung verschiedener Kompensationsmöglichkeiten (technische, medizinische, verhaltenspsychologische) erreicht werden. Durch die Einführung der „Beurteilungskriterien“ erfolgte eine fachliche Differenzierung und Orientierung auf kontinuierliche Verbesserungsprozesse und dem Wandel der Begutachtung von einer merkmalsorientierten klassischen Diagnostik hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik. Die ausgewählten Methoden der Fahreignungsbegutachtung (z. B. Exploration, Toxikologie und leistungspsychologische Testverfahren) und die damit zusammenhängenden Cut-off-Werte entsprechen dem Stand von Wissenschaft und Technik.

Im Ergebnis werden Reformvorschläge mit Verbesserungspotenzial für das Begutachtungssystem an sich und einzelne Maßnahmen vorgestellt. Nach jeder Maßnahme (z. B. Rehabilitation, Kurse, Klinikaufenthalte, Coaching) ist durch eine individuelle Begutachtung zu prüfen, ob sie im Einzelfall bei dem Betroffenen gewirkt hat. Der Arbeit mit Auflagen und Beschränkungen aus medizinischer, verhaltenspsychologischer und technischer (z. B. Interlock) Sicht kommt steigende Bedeutung zu. Es ergibt sich aus fachwissenschaftlicher Sicht die Notwendigkeit zur Änderung der Indikation zur Fahreignungsüberprüfung bei schädlichem Alkoholkonsum und somit die Anpassung der betreffenden Promillegrenze auf 1,1 ‰.

Schlüsselwörter

Fahreignung – Begutachtung – Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Promillegrenze – Rehabilitation – Exploration – Qualitätsmanagement

Summary

0,2 % of 54 Mio. driver's license holders have to pass a driver's fitness assessment ordered by the Office of driver licenses. There are no statistics about the medical assessment alone. The system of the driver's fitness assessment is of high public and private interest regarding the objective and subjective importance of the driver's license and therefore the assessment of the physical and mental aptitude. The medical and psychological fitness assessment is a chance for the person concerned to sanitize from the official doubts.

The high quality of the driver's fitness assessment is achieved through periodic expert opinions (former: accreditation) by the Federal Highway Research Institute. A holistic view of human was introduced with the publication of "Guidelines of driver's fitness assessment" taking different possibilities of compensation (technical, medical and behavioral) – in terms of an orientation towards resources and relief- into account. The introduction of the "Beurteilungskriterien" (assessment criteria) helped to entail the examination of continuous improvements and the change of the classical diagnostics of traits towards behavioral diagnostics of processes. The methods of driver's fitness assessment (i. e. exploration, toxicology and psychological performance tests) and their cut off values are in accordance with the status quo of science and technology.

Finally, some proposals for reform with the potential to improve the driver's fitness assessment and single methods are introduced. After each procedure (i. e. rehabilitation, courses, hospital stay, coaching) an individual assessment ought to examine if the procedure helped the person concerned. Sanctions and restrictions shall become more important from a medical, psychological and technical (i. e. interlock) point of view. Consequently, it is necessary to change the indication for a driver's fitness assessment for drunk driving. The current BAC limit must be lowered to 0,11 %.

Keywords

driver's fitness – medical and psychological driver's fitness assessment – assessment – BAC limit – rehabilitation – exploration – quality management

Fußnoten

- 1) Herzog, R. (1992) Die Bedeutung des Verkehrsrechts in einer mobilen Gesellschaft, Plenarvortrag auf dem 30. Deutschen Verkehrsgerichtstag Goslar.
- 2) Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch das Gesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2248) geändert worden ist.
- 3) Scheufen, M., Müller-Rath, F. (2006) Bindungswirkung strafgerichtlicher Sperrfristverkürzungsbeschlüsse, NZV 7: 353 – 357.
- 4) Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung des Inkrafttretens vom 23.07.2009. Letzte Änderung durch: Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 17. Juli 2009 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2009 Teil I Nr. 43 S. 2023, ausgegeben zu Bonn am 22. Juli 2009).
- 5) Kraftfahrersachverständigenengesetz (KfSachvG) vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 291 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.
- 6) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 21 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist.
- 7) Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist.
- 8) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) geändert worden ist.
- 9) Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) geändert worden ist.
- 10) Unfallursachen 2008 – <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publicationen/Querschnittsveroeffentlichungen/WirtschaftStatistik/Verkehr/UnfallentwicklungStrassen72009,property=file.pdf>
- 11) Ursachen von Unfällen mit Personenschaden <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Verkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/Content50/UrsachenPersonenschaden.psml>
- 12) 17. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1979, AK IV Die medizinisch-psychologische Überprüfung des Kraftfahrers.
- 13) 35. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1997, AK VII Die medizinisch-psychologische Untersuchung von Kraftfahrern.
- 14) 7. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1969, AK I 0,8 pro mille und alkoholtypisches Fahrverhalten.
- 15) 30. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 1992, AK III Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung und AK IV Eignungsbegutachtung bei Alkoholtätern nach Entziehung der Fahrerlaubnis.
- 16) 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar 2003, AK III Zweifel an der Fahreignung.
- 17) Schubert, W., Schneider, W., Gehrmann, L., Jacobshagen, W., Müller, D., Müller, K., Nickel, W.-R., Stephan, E. (2007) Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) zu dem The-

- menkomplex „Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten“ – Ergebnisband. Unveröffentlicht.
- 18) Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2000) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen „Mensch und Sicherheit“, Heft M 115, Verlag NW, Bremerhaven.
 - 19) VERORDNUNG (EG) Nr. 765/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates.
 - 20) Gesetz über die Akkreditierungsstelle (Akkreditierungsstellengesetz – AkkStelleG) Ausfertigungsdatum: 31.07.2009 (BGBl. I Nr. 51 S. 2625).
 - 21) Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 21. April 2009 (BGBl. I S. 872) geändert worden ist.
 - 22) Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 19.09.2001, veröffentlicht im BGBl. Jahrgang 2001, Teil I Nr. 50, ausgegeben zu Bonn am 29.09.2001.
 - 23) Gehrmann, L. (2010) Die medizinisch-psychologische Untersuchung auf dem Prüfstand. NZV 1: 12–17.
 - 24) EU-Führerschein-Richtlinie, Amtsblatt der Europäischen Union L 403/18 vom 30.12.2006.
 - 25) www.kba.de, Fahrerlaubnisse.
 - 26) www.bast.de, Begutachtung der Fahreignung 2008.
 - 27) Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, Stand: 30.01.2009, www.bast.de.
 - 28) OVG Saarland, Beschluss vom 23.08.2006 – 1 W 30/06 – juris.
 - 29) Schubert, W., Reschke, K., Glaser, D., Kranich, U. (2007) Die Rollenkonfusion Therapeut vs. Gutachter – Ein Beitrag zur Ethik in der (Verkehrs-)psychologie und (Verkehrs-)medizin, ZVS 4: 188 – 194.
 - 30) Klebelsberg, D. (1982) Verkehrspsychologie. Springer, Berlin.
 - 21) Echterhoff, W. (1991) Verkehrspsychologie – Entwicklung, Themen, Resultate. Mensch, Fahrzeug, Umwelt, Bd. 26, Köln: TÜV Rheinland. Deutscher Psychologen Verlag, Bonn.
 - 32) Krüger, H.-P. (Hrsg.). (2009). Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Enzyklopädie der Psychologie: Verkehrspsychologie – Band 2. Hogrefe, Göttingen.
 - 33) „Krankheit und Kraftverkehr“, Gutachten des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Gesundheit, Hrsg.: Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 45, 1973.
 - 34) Richtlinien für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern (Eignungsrichtlinien) (VkBL 1982, S. 496, berichtigt VkBL 1983 S. 7, geändert VkBl 1989 S. 786 und VkBl 1992 S. 307).
 - 35) Richtlinie für die amtliche Anerkennung von medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen (MPU) (VkBl 1991 S. 610).
 - 36) Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“, 4. Auflage, Hrsg. Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 71, 1992.
 - 37) Kroj, G. (Hrsg., 1995) Psychologisches Gutachten Kraftfahrereignung. Deutscher Psychologen-Verlag, Bonn.
 - 38) Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“, 5. Auflage, Hrsg. Bundesminister für Verkehr, Schriftenreihe Heft 73, 1996.
 - 39) Bode, H.-J., Winkler, W. (2006) Fahrerlaubnis – Eignung, Entzug, Wiedererteilung, 5. Auflage, Deutscher-AnwaltVerlag, Bonn.
 - 40) Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., & Stephan, E. (Hrsg., 2002). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar. Kirschbaum Verlag, Bonn.
 - 41) Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W, Stephan E (Hrsg.) (2005) BegutachtungsLeitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn.
 - 42) Schubert, W., Mattern, R. (2009) Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, Erweiterte und überarbeitete 2. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn.
 - 43) Schubert, W., Mattern, R. Criteria for the evaluation of future assessment models of physical and mental fitness of drivers. In: Nickel, W.-R., Sardi, P. (2006) Fit to Drive 1st International Traffic Expert Congress, Berlin from May 3rd – 5th 2006 – Tagungsband, Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 106 – 110.
 - 44) Geiger, H. (2009) Die Zulässigkeit unbestimmter Rechtsbegriffe dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem Verkehrsverwaltungsrecht. In: Miltner, E., Mattern, R. & Schubert, W. (Hrsg.) Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung der Fahrtüchtigkeit und Fahreignung. Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 13–19.
 - 45) Kunkel, E. (1991) Die Eignungsuntersuchungen bei den medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen. Zeitschrift für Schadensrecht 12: 325–330.
 - 46) Undeutsch, U. (1983) Exploration. In: Feger, H. & Bredenkamp, J. (Hrsg.) Enzyklopädie der Psychologie. Forschungsmethoden in der Psychologie. Bd. 2: Datenerhebung. Hogrefe, Göttingen, S. 321–361.
 - 47) Scheurer, H. (1988) Test versus Exploration. In : Jäger, R. S. (Hrsg.). Psychologische Diagnostik. Psychologie-Verlags-Union, Weinheim. S. 29–33.
 - 48) Amelang, M., Zielinski, W. (2004) Psychologische Diagnostik und Intervention, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New York.

- 49) QMH des DEKRA e. V. Dresden, Handbuch der verkehrspsychologischen Exploration, Verfahrensweisung QMV 0110.6, unveröffentlicht.
- 50) BASt, Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, www.bast.de
- 51) BVerfGE 89, 69 (84).
- 52) BGHSt 7,82.
- 53) BVerfG, NJW 2005, 3081 (3082).
- 54) QMH des DEKRA e. V. Dresden, Tonbandmitschnitte, QMV 0110.15, unveröffentlicht.
- 55) Menken, E. (1980) Die Rechtsbeziehung zwischen Verwaltungsbehörde, Betroffenen und Gutachter bei der medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung. Verlag TÜV Rheinland, Köln.
- 56) Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch das Gesetz vom 28. September 2009 (BGBl. I S. 3161) geändert worden ist.
- 57) Scheufen, M., Müller-Rath, F., Schubert, W. (2008) Kontrollteilnahme von Begutachtern der BASt an Explorationsgesprächen im Rahmen der MPU. NZV 7: 332–335.
- 58) Geiger, H. (2009) Die Akkreditierung von Begutachtungsstellen für Fahreignung und von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung. Blutalkohol 46: 65–72.
- 59) QMH des DEKRA e. V. Dresden, Anwesenheit Dritter und Mitschnitte, QMA 0110.1.2, unveröffentlicht.
- 60) Berg, M (2007) Corporal – Testsystem zur Erfassung kognitiver Funktionen. Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin.
- 61) Rasch, D., Kubinger, K.D. (2006) Statistik für das Psychologiestudium. Spektrum, Heidelberg.
- 62) Schneider, W. & Schubert, W. et al. (2007) Stellungnahme der DGVP zu dem Themenkomplex „Objektivität, Validität und Fairness der im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten psychologischen Testprogramme; Ungenauigkeiten bei der Bestimmung von Reaktions- o. Latenzzeiten“, unveröffentlicht.
- 63) Nickel, W.-R., Sardi, P. (2006) Fit to Drive 1st International Traffic Expert Congress, Berlin from May 3rd – 5th 2006 – Tagungsband, Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 64) Risser, R., Nickel, W.-R. (2007) Fit to Drive 2nd International Traffic Expert Congress, Vienna 2007 – Proceedings, Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 65) Nickel, W.-R., Kofián, M. (2008) Fit to Drive 3rd International Traffic Expert Congress, Prague 2008 – Proceedings, Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 66) Nickel, W.-R., Meinhard, G., Born, I. (2009) Fit to Drive 4th International Traffic Expert Congress, Tallinn 2009, Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 67) Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit, veröffentlicht unter:
http://www.paueducation.com/charter/index.php?page=doc&doc_id=601&docIng=6&menuzone=14
- 68) Schubert, W., Mattern, R., Nickel, W.-R. (2008) Prüfmethoden der Fahreignungsbegutachtung in der Psychologie, Medizin und im Ingenieurwesen, Tagungsband 3. Gemeinsames Symposium am 18.–19. Oktober 2007 in Dresden Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 69) Miltner, E., Mattern, R., Schubert, W. (2009) Unbestimmte Begriffe in der Begutachtung von Fahrtüchtigkeit und Fahreignung, Tagungsband 4. Gemeinsames Symposium am 24.–25. Oktober 2008 in Neu-Ulm Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Kirschbaum Verlag, Bonn.
- 70) Schubert, W., Kranich, U. (2007) Die Verkehrspsychologische Beratung – Bestandsaufnahme und Perspektive, ZVS 2: 89 – 93.
- 71) Allhoff-Cramer, A., Krohn, B., Laub, G., Nickel, W.-R., Rohlfing, C., Rothenberger, B., Schubert, W., Stephan, E. (2007) PASS: Ein interdisziplinäres Modell zur Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz in Europa, ZVS 1: 6 – 8.
- 72) Müller, D. (2001) Neue Ansätze der Prävention bei Jugenddelinquenz im Verkehrsstrafrecht. Die Kriminalprävention 5: 189 ff.
- 73) Müller, D. (2005) Der Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO in seiner praktischen Anwendung, ZVS 51: 86 ff.
- 74) Jugendgerichtsgesetz (JGG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3427), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2280) geändert worden ist.
- 75) BR-Drs. 443–98 vom 07.05.1998 – Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.
- 76) www.sellpage.de: Italien: Bei Alkohol Auto weg. ADAC Motorwelt, 8/2008, S. 6.
- 77) <http://www.immobilier-maroc.com/fiche.php?lang=de&id=252>
- 78) von Rimscha, R. (1997) Todesstrafe gefordert. Nürnberger Nachrichten vom 08./09. 05. 1997.
- 79) <http://news.sky.com/skynews/Home/World-News/China-Drink-Driver-Death-Penalty-Sun-Weiming-Sentenced-To-Death-Over-Chengdu-Crash/Article/200907415345626?f=rss>
- 80) http://ec.europa.eu/education/lifelong-learning-policy/doc42_de.htm
- 81) Schlüsselkompetenzen für lebenslanges Lernen – Ein Europäischer Referenzrahmen, http://ec.europa.eu/dgs/education_culture/publ/pdf/li-learning/keycomp_de.pdf

- ⁸²⁾ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:394:0010:0018:DE:PDF>
- ⁸³⁾ http://ec.europa.eu/education/who-we-are/doc324_de.htm
- ⁸⁴⁾ Rosenstock, I. M. (1966). "Why People Use Health Services." *Milbank Memorial Fund Quarterly* 44: 94–124.
- ⁸⁵⁾ Rogers, R. W. (1975) A protection motivation theory of fear appeals and attitude change. *Journal of Psychology* 91: 93–114.
- ⁸⁶⁾ Ehlert, U. (2002) *Verhaltensmedizin*. Springer, Heidelberg.
- ⁸⁷⁾ Jacobshagen, W., Nickel, W.-R., Winkler, W. (1987) Evaluation von Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbeurteilungen – EVAGUT. (unveröffentlichter Forschungsbericht Nr. 178 des VdTÜV – Teilprojekt A).
- ⁸⁸⁾ Jacobshagen, W., Utzelmann, H. D. (1996) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbeurteilungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. Verlag TÜV Rheinland, Köln.
- ⁸⁹⁾ Mattern, R., Schubert, W., Skopp, G., Stewin, C., Weinmann, W. (2009) Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. Vortrag auf dem 5. Gemeinsamen Symposium der DGVP und der DGVM am 24./25. 10. 2009 in Weimar, Abstract in *Blutalkohol*, 46/2009, Sup. II–13.
- ⁹⁰⁾ Moskowitz, H., Robinson, C.D. (1988) Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence (Report no. DOT HS 807 280) Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.
- ⁹¹⁾ Moskowitz, H., & Fiorentino, D. (2000) A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills (Report no. DOT HS 809 028). Washington, DC: US National Highway Traffic Safety Administration.
- ⁹²⁾ Schubert, W. & Stewin, C. (2009) Zur Bedeutung der Überprüfung der Fahreignung bei problematischem Alkoholkonsum aus psychologischer Sicht, in Vorbereitung zur Veröffentlichung.
- ⁹³⁾ Krüger, H.-P., Kazenwadel, J., Vollrath, M. (1995) Das Unfallrisiko unter Alkohol mit besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren. In: Krüger, H.-P. (Hrsg.) *Das Unfallrisiko unter Alkohol: Analyse – Konsequenzen – Maßnahmen*. Gustav Fischer Verlag, Stuttgart.
- ⁹⁴⁾ Borkenstein, R.F., Crowther, R.F., Shumate, R.P., Ziel, W.B., Zylman, R. (1974) The role of drinking drivers in traffic accidents (The Grand Rapids Study), *Blutalkohol*, 11, Supplement 1.
- ⁹⁵⁾ Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Bundesrat-Drucksache 302/08 vom 30.04.2008, Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- ⁹⁶⁾ LG Bautzen, Urteil vom 03.03.1999 – 4 O 864/98.
- ⁹⁷⁾ Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (2009) Bessere Qualitätssicherung für Diagnostik und Rehabilitation im Fahrerlaubniswesen durch kontinuierliche Erfolgskontrolle – Warum die Routinemitteilungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen, in Druck (ZVS).
- ⁹⁸⁾ EU-Führerscheinrichtlinie – ANNEX III MINIMUM STANDARDS OF PHYSICAL AND MENTAL FITNESS FOR DRIVING A POWER-DRIVEN VEHICLE (L 403/46 EN Official Journal of the European Union 30.12.2006)
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:EN:PDF>, S. 30

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert
DEKRA Automobil GmbH
Ferdinand-Schultze-Straße 65
13055 Berlin
Email: wolfgang.schubert@dekra.com

Dokumentation II

48. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 in Goslar (im Anschluss an BA 2010, 89 ff.)

Arbeitskreis V: Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot

JAN BACKMANN

Europarechtliche Vorgaben für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot^{*)}

1. Einleitung

Nach § 9 Satz 1 FahrerlaubnisVO darf eine Fahrerlaubnis der Klassen C oder D – also für Lkw oder Busse – nur erteilt werden, wenn der Bewerber bereits eine Fahrerlaubnis der Klasse B – also für Pkw – besitzt oder die Voraussetzungen für deren Erteilung erfüllt hat. Im letzteren Fall darf die Fahrerlaubnis für die höhere Klasse frühestens mit der Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden. Ob dieses Stufenverhältnis auch bei einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach einer Entziehung gemäß § 69 StGB einzuhalten ist, war lange umstritten. Die Befürworter dieser Auffassung berufen sich unter anderem auf die EG-Führerscheinrichtlinie, deren Umsetzung in nationales Recht § 9 FeV dient. Der Arbeitskreis IV des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstages vertrat mehrheitlich die gegenteilige Meinung: „Nach Auffassung des Arbeitskreises hindert § 9 FeV die Verwaltungsbehörde nicht, eine Fahrerlaubnis, beschränkt auf die nach § 69a Absatz 2 StGB ausgenommene Fahrzeugart, zu erteilen; der Gesetzgeber sollte dies jedoch durch eine Änderung der FeV klarstellen.“ Der Gesetzgeber tat das Gegenteil. Im Jahr 2008 fügte er einen Satz 2 in die Vorschrift ein, welcher schlicht lautet: „Satz 1 gilt auch im Fall des § 69a Abs. 2 des Strafgesetzbuches“. Die Ausnahme der Fahrzeugklassen C und D aus der Sperre des § 69a StGB läuft damit bis auf weiteres leer, was für die Betroffenen unter Umständen existenzbedrohende Auswirkungen haben kann.

Das drängt zu einer Befassung mit der Frage, ob die in § 9 FeV getroffene Regelung tatsächlich durch die Zweite EG-Führerscheinrichtlinie vorgegeben ist und welche Spielräume die Richtlinie allgemein für Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot lässt. Dieser europarechtliche Rahmen ist schon jetzt von erheblicher praktischer Bedeutung für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und für das Fahrverbot, wo es

^{*)} Kurzfassung des Vortrages, den der Verfasser am 28. Januar 2010 auf dem 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar gehalten hat. Die Vortragsform wurde im Wesentlichen beibehalten. Der Verfasser ist Richter am Landgericht Kiel, zur Zeit abgeordnet an das Schleswig-Holsteinische Ministerium für Justiz, Gleichstellung und Integration als Leiter des Ministerbüros. Er widmet den Beitrag seiner Tochter Caja.

nicht der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis bedarf und wo § 9 FeV deshalb seinem Wortlaut nach keine Anwendung findet. Außerdem gilt es, grundlegend den Rahmen zu bestimmen, in dem sich der nationale Gesetzgeber bei der seit langem diskutierten Reform der Ausnahmeregelungen zu bewegen hätte.

2. Der Streit über die Bedeutung des Art. 5 Abs. 1 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie

Die Regelung des § 9 FeV dient der Umsetzung des Art. 5 Abs. 1 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie in das deutsche Recht und zwar die hier interessierenden Sätze 1 und 2 des § 9 FeV der Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 a. Die Vorschrift lautet:

„Ein Führerschein für die Klassen C und D kann nur Fahrzeugführern ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.“

Außerdem stellt die Richtlinie im Anhang III Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs auf. Diese sind für die Gruppe 2, zu der Führer der Fahrzeugklassen C und D samt Unterklassen zählen, durchweg höher als für die Gruppe 1, zu der Führer der Fahrzeugklasse B gehören.

Aus beidem wird zum Teil abgeleitet, dass die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klassen C und D zwingend mehr voraussetze als die Eignung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B und dass eine Fahrerlaubnis der Klassen C und D auch im Rahmen einer Ausnahme nach § 69a Abs. 2 StGB schon aufgrund der Richtlinienvorgabe nicht ohne die Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden dürfe. Einige Autoren gehen sogar noch einen Schritt weiter: Die europarechtlich vorgegebene Wertung sei nämlich auch bei der Auslegung des § 111a Abs. 1 Satz 2 StPO zu beachten, so dass selbst bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die Ausnahme von Fahrzeugarten, deren Führen eine Fahrerlaubnis der Klassen C und D voraussetzt, nicht mehr möglich sei. Konsequenterweise müsste man dann wohl auch annehmen, dass ein Fahrverbot nach § 44 StGB für Fahrzeuge der Fahrerlaubnisklasse B nicht mehr isoliert, d. h. ohne ein Fahrverbot auch für Fahrzeuge der höheren Fahrerlaubnisklassen C und D, angeordnet werden kann.

Namentlich HENTSCHEL vertritt demgegenüber die Auffassung, Art. 5 Abs. 1 der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie betreffe nur die Befähigung, stehe also der Neuerteilung einer beschränkten Fahrerlaubnis nicht entgegen, wenn das Strafgericht die Eignung für die höhere Führerscheinklasse bejaht habe. Er stützt sich dabei auch auf die Präambel der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie, wonach die Richtlinie den Zugang zu höheren Fahrerlaubnisklassen nur stufenweise ermöglichen wolle.

3. Der sachliche Anwendungsbereich der Richtlinie: Erteilung und Anerkennung von Führerscheinen

Welche Vorgaben die Richtlinie für die Entziehung der Fahrerlaubnis und für Fahrverbote macht, hängt zunächst einmal von ihrem sachlichen Anwendungsbereich ab. Will die Richtlinie, die insofern nicht zwischen Führerschein und Fahrerlaubnis differenziert, sondern allgemein vom Führerschein spricht, die sachlichen Vorgaben wie das Vorbesitzerfordernis und die gestuften gesundheitlichen Anforderungen nur für die Erteilung der Fahrerlaubnis aufstellen oder auch für deren fortdauernden Bestand? Sprich: Lässt sie ein Fahrverbot oder die Entziehung der Fahrerlaubnis auch dann zu, wenn dadurch das zunächst erfüllte Vorbesitzerfordernis oder das Stufenverhältnis der gesundheitlichen Anforderungen nachträglich ausgehebelt wird?

Diese Frage lässt sich noch relativ leicht beantworten. Nach Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen. Diese Regelung durchbricht die grundsätzliche Pflicht der Mitgliedstaaten, in den anderen Mitgliedstaaten ausgestellte Führerscheine bzw. dort erteilte Fahrerlaubnisse anzuerkennen. Sie impliziert, dass jeder Mitgliedstaat erst recht befugt bleibt, auf die von ihm selbst ausgestellten Führerscheine bzw. die von ihm selbst erteilten Fahrerlaubnisse seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis anzuwenden.

Hinsichtlich der Folgen der Anwendung dieser innerstaatlichen Vorschriften macht Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie keine Einschränkungen. Indem die Richtlinie die Anwendung innerstaatlichen Rechts, das anderen Zwecken als das Fahrerlaubnisrecht – namentlich straf- und polizeirechtlichen Zwecken – dient, uneingeschränkt zulässt, nimmt sie auch nachträgliche Abweichungen von ihren eigenen fahrerlaubnisrechtlichen Vorgaben in Kauf, wenn diese zur Erreichung der genannten Zwecke nach nationalem Recht erforderlich sind. Die Vorschriften dürfen folglich auch dann angewendet werden, wenn sie dazu führen, dass der Betroffene nur mehr über eine Fahrerlaubnis verfügt, die ihm isoliert nicht hätte erteilt werden dürfen. Damit hat das Vorbesitzerfordernis des Art. 5 Abs. 1 a der Richtlinie für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO und das Fahrverbot nach § 44 StGB keine Bedeutung.

4. Erstmalige Erteilung und Neuerteilung

Auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 und 69a StGB als solche hat die Richtlinie aufgrund ihres sachlichen Anwendungsbereichs zunächst einmal keine Bedeutung, weil es sich dabei um einen Entzug bzw. eine Aufhebung der Fahrerlaubnis i. S. v. Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie handelt. Ob die Richtlinie allerdings die Ausnahmeregelung des § 69a Abs. 2 StGB für Lkw und Busse aufgrund des Vorbesitzerfordernisses im Neuerteilungsverfahren leerlaufen lässt, hängt davon ab, ob die Richtlinie nur die erste Erteilung der Fahrerlaubnis erfasst oder auch jede neue Erteilung nach einem vorangegangenen Verlust der Fahrerlaubnis.

Das ist keine Frage ausschließlich des Art. 5 Abs. 1, sondern des sachlichen Anwendungsbereichs der Richtlinie insgesamt, denn der Begriff der „Ausstellung des Führerscheins“, welcher für die Bundesrepublik mit Erteilung der Fahrerlaubnis gleichzusetzen ist, taucht dort an mehreren Stellen auf. Für ein weites, auch jede Neuerteilung erfassendes Verständnis spricht der Wortlaut. Auch jede neue „Ausstellung eines Führerscheins“ im Anschluss an eine Entziehung ist eine „Ausstellung“. Außerdem beschränkt die Richtlinie in Anhang III unter Ziff. 4 die dort normierten besonderen Pflichten ausdrücklich auf die „erstmalige Erteilung einer Fahrerlaubnis“, was dafür spricht, dass an allen anderen Stellen jede Erteilung einer Fahrerlaubnis gemeint ist.

5. Teleologische Reduktion des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie?

Das gilt grundsätzlich auch für das Vorbesitzerfordernis des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie, welches für die „Ausstellung des Führerscheins“ und nicht für die „erste Ausstellung“ statuiert wird. Der Wortlaut und die Systematik sprechen mithin dafür, dass auch bei der Neu-

erteilung einer Fahrerlaubnis für die Klassen C und D der Fahrzeugführer bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sein muss.

Fraglich ist aber, ob die von HENTSCHEL befürwortete einschränkende Auslegung des Art. 5 Abs. 1 vorzunehmen ist. Sie ginge dahin, dass für die Ausstellung von Führerscheinen der Klassen C oder D lediglich Voraussetzung ist, dass die betroffenen Fahrzeugführer bereits einmal zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt waren, nicht es aktuell auch sind. Dafür würde es in der Tat sprechen, wenn die Vorschrift bezweckte, den Zugang zu höheren Fahrerlaubnisklassen nur stufenweise zu ermöglichen, weil sie Neubewerber in der niedrigeren Klasse Fahrpraxis erwerben lassen will, bevor sie die höheren Klassen führen dürfen. Soweit HENTSCHEL für eine Zwecksetzung in diesem Sinne die Präambel anführt, kann ihm allerdings nicht gefolgt werden. Dort wird die Förderung eines stufenweisen Zugangs zum Führen von Kraftfahrzeugen nur als Grund für die Schaffung einer Möglichkeit zur Unterteilung der Fahrzeugklassen A bis E in Unterklassen angeführt. Für die Hauptklassen untereinander – namentlich zuerst Klasse B und dann C oder D – ist von einem stufenweisen Zugang keine Rede.

Gegen einen auf die Befähigung beschränkten Zweck spricht, dass die Vorschrift keine Mindestfrist für die bereits vorhandene Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B vorsieht, mithin die Vorschrift alleine bezogen auf die Fahrpraxis in der niedrigeren Klasse keine bessere Befähigung sicherstellt. Außerdem hat der Europäische Gesetzgeber im Fall des Art. 6 Abs. 1 b, erster Spiegelstrich der Richtlinie, wo er für Bewerber unter 21 Jahren für das Führen stärkerer Motorräder der Klasse A eine zweijährige Fahrpraxis auf schwächeren Motorrädern verlangt, wo es also ganz deutlich um eine stufenweise Heranführung von Fahrzeugführern an stärkere Fahrzeuge geht, eine gänzlich andere, dies explizit zum Ausdruck bringende Formulierung gewählt. Für eine einschränkende Auslegung des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie ist deshalb kein Grund ersichtlich. Die Vorschrift ist so zu verstehen, dass dem Bewerber auch bei einer Neuerteilung die Fahrerlaubnis der Klasse C oder D frühestens mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis für die Klasse B erteilt werden darf.

6. Die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges

So weit zu den formellen Vorgaben. Für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot bleibt die in der Literatur aufgeworfene Frage, ob sich aus den im Anhang III aufgestellten Mindestanforderungen hinsichtlich der geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeuges, namentlich im Hinblick auf das Verhältnis des Betroffenen zu Alkohol, Drogen und Arzneimitteln, ob sich also aus den *materiellen* Vorgaben des Europäischen Gesetzgebers eine Einschränkung ergibt. Das wäre der Fall, wenn das dort normierte Stufenverhältnis immer zu beachten wäre, auch losgelöst von der Erteilung einer Fahrerlaubnis, wenn also ein Gericht bei seiner Entscheidung nicht die Eignung des Beschuldigten oder Verurteilten zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen C und D bejahen dürfte, wenn es zugleich die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B verneint.

Anknüpfungspunkt für die Prüfung dieser abgestuften Anforderungen aus dem Anhang ist im Hauptteil der Richtlinie ausschließlich Art. 7 Abs. 1 a, wonach die „Ausstellung des Führerscheins“ von der Erfüllung der körperlichen und gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe des Anhangs III abhängt. Schon danach wird keine Anwendung auch im

Rahmen der Entziehung von Führerscheinen oder bei der Verhängung von Fahrverboten beansprucht. Noch deutlicher folgt dies aus dem Anhang selbst, wo es ausdrücklich heißt, dass Bewerber oder Fahrzeugführern, die die Anforderungen nicht erfüllen, eine Fahrerlaubnis „weder erteilt noch erneuert“ werden darf. Ist die Fahrerlaubnis erteilt oder erneuert, hat es damit sein bewenden. Damit haben auch die materiellen Regelungen der Richtlinie zur Eignung der Fahrzeugführer keine Auswirkungen auf die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis und das Fahrverbot.

7. Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Zweite EG-Führerscheinrichtlinie an der vor ihrem Inkrafttreten geltenden Rechtslage in Deutschland für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO und das Fahrverbot nach § 44 StGB nichts geändert hat. Soweit bei der vorläufigen Entziehung und dem Fahrverbot zwischen verschiedenen Fahrzeugarten differenziert werden darf, gilt dies auch weiterhin. Weder das Vorbesitzerfordernis nach Art. 5 Abs. 1 a der Richtlinie noch die abgestuften Eignungsanforderungen im Anhang der Richtlinie verbieten eine Entziehung der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot unter Ausnahme von Lkw oder Bussen. Folglich gebietet die Führerscheinrichtlinie auch keine erweiternde Auslegung des § 9 FeV, die die Vorschrift auf die einstweilige Entziehung oder das Fahrverbot bzw. die zur Umsetzung von Ausnahmen erforderliche beschränkte Erteilung von Führerscheinen erstrecken würde. Wird allerdings die Fahrerlaubnis endgültig entzogen, sind bei der Neuerteilung die Vorgaben der Richtlinie zu beachten. Die Ausnahme von Lkw und Bussen aus der Sperre des § 69a StGB läuft damit tatsächlich schon europarechtlich leer.

Dem Gesetzgeber stünde es aber frei, statt der vollständigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB und der Ausnahme bestimmter Fahrzeugarten von der Sperre nach § 69a StGB eine von vornherein beschränkte Entziehung der Fahrerlaubnis zu ermöglichen. Bei dieser bereits von HENTSCHEL aufgezeigten Lösung würde die Führerscheinrichtlinie der Ausnahme von Lkw und Bussen von der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht entgegenstehen. Noch überzeugender wäre eine solche Lösung, wenn der Gesetzgeber sich dabei vom Begriff der Fahrzeugart lösen und unmittelbar am tatsächlichen Zweck der Ausnahmen – nämlich der Existenzsicherung – orientierte Differenzierungsmöglichkeiten eröffnen würde.

Anschrift des Verfassers

Dr. Dr. Jan Backmann
Schleswig-Holsteinisches Ministerium für Justiz,
Gleichstellung und Integration
Lorentzendam 35
24103 Kiel
Email: jan.backmann@jumi.landsh.de

MARKUS SCHÄPE

Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot^{*)}

Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB ist die am häufigsten verhängte Maßregel und dogmatisch dem Berufsverbot (§ 70 StGB) nachempfunden. Nicht nur der Aufbau, sondern auch die unmittelbaren Folgen führen zu vergleichbaren Konsequenzen – nämlich einer wirtschaftlichen Existenzvernichtung für Berufskraftfahrer, Außendienstmitarbeiter und Pendler. Deshalb wird der Verlust des Führerscheins vom Betroffenen häufig als die eigentliche Strafe empfunden. Ob die systematische Einordnung dem folgen soll, wird in der Wissenschaft diskutiert (HAFFKE, Festschrift für Hamm, 2008, 137, 144 ff.), soll hier aber nicht vertieft werden.

Die Fahrerlaubnis kann nach geltendem Recht nur im Ganzen entzogen werden; eine teilweise Entziehung ist nicht zulässig. Auch entfällt die Fahrberechtigung nicht für eine von vornherein festgelegte Dauer; stattdessen wird eine Sperrfrist ausgesprochen, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Sie allein entscheidet über die Wiedererteilung. Für die Bemessung der Sperrfrist kommt es auf die richterliche Prognose an, wie lange eine Ungeeignetheit voraussichtlich bestehen wird. Generalisierende Erwägungen wie auch die Verwendung von Bemessungstabellen verbieten sich mit dem Maßregelcharakter – die Praxis orientiert sich dennoch stark an diesen internen schriftlichen Absprachen zwischen den Staatsanwaltschaften und den Amtsgerichten.

Von der Sperrfrist können gemäß § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausgenommen werden, sofern besondere objektive oder subjektive Umstände vorliegen. Entscheidend ist, ob der Zweck der Maßregel – die Sicherung des Straßenverkehrs – auch mit einer eingeschränkten Verkehrsteilnahme des Täters erreicht werden kann.

Der Verkehrsgerichtstag hat sich in der Vergangenheit wiederholt mit Ausnahmen von der strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis befasst. So hat vor genau 30 Jahren der Arbeitskreis VII des 18. Deutschen Verkehrsgerichtstags die Frage gestellt, wie man die Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis für die Praxis verbessern könne. Eine „nicht unerhebliche Minderheit“ hat sich damals für weitere Ausnahmen von der Sperre ausgesprochen, während die Mehrheit eine zeitliche und örtliche Änderung für nicht erforderlich erklärte. Interessanter noch erscheint mir rückblickend, dass damals über die „Möglichkeit einer beschränkten Eignung breiter Konsens“ bestand (BERZ, VGT 1980, 313). Gleichwohl führt die Ausnahme von der Sperrfrist ein Schattendasein.

Mit der Einführung der FeV zum 01.01.1999 wurde es in der Praxis noch schwieriger, für den Lkw- und Busbereich Ausnahmen von der Sperrfrist zu erreichen. Damals hatte der Gesetzgeber mit § 9 FeV den Vorbesitz der Klasse B vor Erteilung eines Bus- oder Lkw-Führerscheins vorgeschrieben. Es ist insofern kein Zufall, dass alle – für den Betroffenen positiven und veröffentlichten – Entscheidungen vor diesem Stichtag ergangen sind.

Das neue Problem, ob die Verwaltung durch § 9 FeV an der Erteilung einer „höherklassigen“ Fahrerlaubnis gehindert wird, hat der Arbeitskreis IV des 42. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2004 diskutiert – und verneint: Der Gesetzgeber wurde diesbezüglich zur Klarstellung aufgefordert.

^{*)} Schriftliche Fassung des Vortrages, den der Verfasser auf dem 48. Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar gehalten hat.

Diesem Wunsch ist der Gesetzgeber mit der 4. Verordnung zur Änderung der FeV vom 18.07.2008 nachgekommen – allerdings mit einem anderen als dem geforderten Ergebnis. Durch Einfügung eines Satzes 2 in § 9 FeV wurde festgelegt, dass der Vorbesitz auch in den Fällen des § 69a Abs. 2 StGB erforderlich ist. Der Gesetzgeber hat damit nicht die erwünschte Klarstellung der Vereinbarkeit beider Vorschriften vorgenommen, sondern faktisch die Möglichkeiten des Strafrichters im Rahmen der Rechtsfolgenfindung erheblich eingeschränkt. Denn selbst wenn es jetzt noch gelingen würde, den Strafrichter zu einer Ausnahme bestimmter Fahrzeugarten im Bus- oder Lkw-Bereich zu bewegen, scheitert die Verkehrsteilnahme an der gesetzlich verbotenen Erteilung einer entsprechend beschränkten Fahrerlaubnis durch die Verwaltung.

Dass die Neuregelung nicht zu einem Aufschrei in der Literatur geführt hat, mag daran liegen, dass die Herausnahme bestimmter Fahrzeugarten schon bislang als „Exot im Verkehrsrecht“ betrachtet wurde – ähnlich wie die Verwarnung mit Strafvorbehalt oder das Adhäsionsverfahren. Dabei bietet § 69a Abs. 2 StGB eine hervorragende Möglichkeit einer modernen Rechtsfolgenfindung, die dem Einzelfall gerecht wird und den prognostizierten Folgen der Entscheidung Rechnung trägt.

Auch bei der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist eine entsprechende Ausnahmemöglichkeit in § IIIa Abs. 1 S. 2 StPO vorgesehen. Die Vorschrift ist § 69a Abs. 2 StGB nachgebildet, die Voraussetzungen sind identisch. Anders als bei der endgültigen Entziehung der Fahrerlaubnis, die ja gerade nicht teilbar ist, kann von der vorläufigen Entziehung eine Ausnahme gemacht werden: Dies hat zur Folge, dass die Fahrberechtigung für die ausgenommene Fahrzeugart bestehen bleibt. Auch wenn der Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben wird, behält der Betroffene die Berechtigung zum Führen der ausgenommenen Fahrzeugart; er hat einen Rechtsanspruch auf Erteilung eines Ersatzführerscheins für die nicht entzogene Fahrerlaubnis. Gleichwohl wirkt sich mittelbar auch hier die Neuregelung nach § 9 S. 2 FeV aus, die für Bus- und Lkw-Führerscheine den Vorbesitz der Klasse B verlangt.

Gänzlich anders stellt sich die Situation beim Fahrverbot nach § 44 StGB dar. Danach kann dem Betroffenen für die Dauer von 1 bis zu 3 Monaten verboten werden, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen. Das Fahrverbot lässt als Nebenstrafe die Fahrerlaubnis unberührt und verhindert lediglich deren Gebrauch. Dabei versteht sich das Fahrverbot als Denkkzettel mit einer Warnungs- und Besinnungsfunktion, was keine Eignungsfragen aufwirft und vorrangig spezialpräventiv wirkt. Das Übermaßverbot führt dazu, dass das Fahrverbot beschränkt werden muss, wenn dies bereits als Denkkzettel ausreichend erscheint.

Diese Wertung ist für die Nebenfolge nach § 25 StVG identisch. Unschädlich ist dabei, dass die meisten Fahrverbote im Ordnungswidrigkeitenrecht Regelfahrverbote nach § 4 BKatV sind: Sieht man mit der überwiegenden Auffassung die Herausnahme von Fahrzeugarten als teilweises Absehen vom Fahrverbot an, erhöht sich zwar der Begründungsaufwand – das Übermaßverbot gilt aber auch hier. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Betroffene die Ordnungswidrigkeit in der Freizeit begangen hat und er als Berufskraftfahrer oder Feuerwehrmann auf die Fahrberechtigung der höheren Klasse angewiesen ist. Eine Beschränkung des Fahrverbotes auf Kraftfahrzeuge der Klasse B erscheint hier ausreichend.

Ebenso verhält es sich, wenn beispielsweise ein Taxifahrer mit dem Motorrad zu schnell gefahren ist: Hier reicht die Beschränkung des Fahrverbots auf das Führen von Kraftträdern

aus und verhindert so eine Existenzgefährdung. Gleiches gilt für den Landwirt, der mit dem Pkw oder Lkw einen Verkehrsverstoß begangen hat und für die Fortführung des Betriebes die Fahrberechtigung für landwirtschaftliche Traktoren benötigt. Kriterium für die Ausnahme vom Fahrverbot ist stets, ob die Denkkettelfunktion hierdurch geschwächt würde.

Dieselbe Motivation hatte der Gesetzgeber, als er mit § 69a Abs. 2 StGB Ausnahmen von der Sperre durch den Strafrichter vorgesehen hat. Eine generelle Festlegung, welche Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, gab es und gibt es dabei nicht. Vielmehr bedarf es besonderer Umstände, damit das Führen bestimmter Kraftfahrzeugarten verantwortet werden kann, obwohl doch die Eignung zum Fahren generell abgesprochen wurde. Hierbei handelt es sich um eine Prognose, die nicht dem Zweifelsatz unterliegt und gerade bei charakterlichen Eignungsmängeln einer besonders vorsichtigen Prüfung bedarf. Auch wenn sich unter dem Aspekt des Übermaßverbotes eine schematische Ablehnung ab einem bestimmten BAK-Wert verbietet, sind generell bei Trunkenheitsfahrten strenge Anforderungen zu stellen.

In der anwaltlichen Praxis spielt der Wunsch des Betroffenen nach einer Ausnahme für Lkw und Busse eine nicht unerhebliche Rolle. In den einschlägigen Fällen begeht der Berufskraftfahrer auf einer privaten Fahrt mit dem Pkw die Tat, obwohl er seit Jahren unbeanstandet seinen Beruf ausübt.

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung genügt – anders als für manche Amtsrichter – die private Sphäre der Fahrt allein für eine Herausnahme nicht; denn die auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkte Fahrerlaubnis darf sowohl in der privaten als auch in der beruflichen Sphäre verwendet werden. Deshalb werden weitere objektive Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme für Lkw oder Busse gefordert: Wirkt sich nach der Prognose des Gerichts der Eignungsmangel, der sich durch die zugrunde liegende Straftat gezeigt hat, beim Führen einer bestimmten Kraftfahrzeugart nicht in sicherheitsgefährdender Weise aus, so muss unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit diese Fahrzeugart von der Fahrerlaubnissperre ausgenommen werden. Da das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen Bestandteil des Grundrechts auf allgemeine Handlungsfreiheit ist, kommt der Verhältnismäßigkeit bei der Prüfung des Maßregelumfangs eine besondere Bedeutung zu. Eine unbeschränkte Sperre würde einen Verstoß gegen das mit Verfassungsrang ausgestattete Übermaßverbot bedeuten. Beispielhaft sei hier der Linienbusfahrer genannt, der mit dem Pkw auf einer Landstraße trotz unübersichtlicher Stelle in verkehrsgefährdender Weise zu schnell gefahren ist und damit den Regelfall nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB verwirklicht hat.

Diese sinnvollen und den Betroffenen schützenden Differenzierungen wurden durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 9 Satz 2 FeV beseitigt – zumindest für die Fahrzeugarten mit vorgeschriebenem Vorbesitz der Klasse B, also für Lkw und Busse. Durch die Entziehung der Fahrerlaubnis verfügt der Betroffene nicht mehr über die Fahrberechtigung der Klasse B. Selbst wenn der Strafrichter eine Fahrzeugart der Klasse C oder D ausnimmt, stellt sich gar nicht die Frage, ob die Führerscheinstelle an diese Entscheidung mehr oder weniger gebunden ist: Vielmehr hat ihr der Gesetzgeber verboten, die von Klasse B losgelöste höhere Berechtigung zu erteilen. Zwar ist der Strafrichter durch diese Regelung der FeV rechtlich nicht gehindert, gleichwohl bestimmte Fahrzeugarten auszunehmen: In der Sache selbst bleibt sein Bemühen bei dieser neuen Rechtslage ohne Aussicht auf Erfolg.

Begründet wird das Erfordernis des Vorbesitzes für höhere Klassen nach § 9 FeV damit, dass dies durch Art. 5 Abs. 1 a der 2. Führerschein-Richtlinie (91/439/EWG) unumgäng-

lich sei. Dies ist insofern richtig, als die Richtlinie durch einen stufenweisen Führerscheinerwerb verhindern will, dass der Fahranfänger den Lkw- oder Busführerschein bekommt, ohne vorher den Pkw-Führerschein erhalten zu haben. Dass diese – richtigen – Überlegungen zum Befähigungsnachweis gerade nicht auf den Fall des § 69a Abs. 2 StGB und damit der Neuerteilung nach § 20 FeV übertragbar sind, die – ebenfalls seit der 4. Änderungsverordnung – grundsätzlich auf jede Befähigungsprüfung verzichtet, wäre viel näher gelegen: Denn der Bewerber um die Erteilung einer Fahrberechtigung für die ausgenommene Fahrzeugart hatte bereits durch seine frühere, abgestufte Prüfung seine Befähigung positiv unter Beweis gestellt; bei der Ausnahme nach § 69a Abs. 2 StGB geht es gerade nicht um die Befähigung, sondern um die Folgen einer noch vorhandenen eingeschränkten Fahreignung. Insofern hätte man dem angedrohten Vertragsverletzungsverfahren der Kommission mit guten Argumenten entgegensetzen können.

Stattdessen hat der Gesetzgeber die Ausnahme von Fahrzeugarten nach § 69a Abs. 2 StGB faktisch auf solche Fahrzeugarten beschränkt, die keinen Vorbesitz der Klasse B erforderlich machen, also auf Krafträder sowie Zug- oder Arbeitsmaschinen. Ob man nun – wie es Oberstaatsanwalt BROCKELT anlässlich seines Referates vor 30 Jahren (18. VGT, S. 290) ausdrückte – vom „Bauernprivileg“ sprechen möchte oder nicht: Der Anwendungsbereich des § 69a Abs. 2 StGB ist heute auf land- und forstwirtschaftliche Einsatzzwecke reduziert – dies wird den Bedürfnissen der Praxis nicht gerecht.

Anschrift des Verfassers

RA und FA Verkehrsrecht Dr. Markus Schäpe
Leiter Verkehrsrecht ADAC
Am Westpark 8
81373 München
Email: markus.schaepe@adac.de

AXEL UHLE

Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot – verkehrspsychologische Aspekte^{*)}

1. Die Ausgangslage

In der Bundesrepublik werden jährlich rund 100.000 Verkehrsdelikte¹⁾ – meist Alkoholfahrten – strafrechtlich geahndet. Darüber hinaus wurden im Jahr 2008 485.000 Regelfahrverbote verhängt, was einem Anteil von 70 Prozent aller Führerscheinmaßnahmen entspricht. 60 Prozent entfallen auf Geschwindigkeitsverstöße, knapp 20 Prozent auf Alkohol- oder Drogenfahrten gemäß § 24a StVG.

Das Strafgericht entzieht einem Kraftfahrer die Fahrerlaubnis, wenn sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Nach § 69a Abs. 1 des Strafgesetzbuches (StGB) bestimmt das Gericht mit Entziehung der Fahrerlaubnis eine Sperre für die Neuerteilung.

Bei dem Fahrerlaubnisentzug handelt es sich um eine Maßregel der Sicherung und Besserung, und nicht um eine Strafe. Es muss in der Phase der „Sicherung“ auch eine „Besserung“ erfolgen. Es geht also darum, sowohl den Fahrer als auch die Allgemeinheit vor weiteren erheblichen Straftaten zu schützen, und die Fahrerlaubnis erst dann wieder zu erteilen, wenn keine Gefahr mehr besteht. Die Rechtsprechung orientiert sich dabei am Grundsatz: in dubio pro securitate – im Zweifel für die Sicherheit.

Der Richter muss dabei eine Prognoseaussage treffen. Maßstab ist die zu erwartende Gefährlichkeit und die voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit. Die Mindestsperrfrist beträgt sechs Monate bzw. ein Jahr, wenn in den letzten Jahren vor der erneuten Auffälligkeit bereits einmal eine Sperre angeordnet war.

Im Unterschied zu den rechtlichen Vorschriften des StGB soll das Fahrverbot im Ordnungswidrigkeitenrecht eine Denkkettel- und Besinnungsmaßnahme sein und insoweit präventiven Zwecken dienen²⁾.

Unter bestimmten Umständen kann von der indizierten Maßregel, einem (vorläufigen) Entzug der Fahrerlaubnis oder einem Fahrverbot abgesehen werden bzw. bestimmte Fahrzeugarten von der Sperre oder einem Fahrverbot ausgenommen werden.

2. Die bisherige Ausnahmepraxis – Hintergrund des Arbeitskreises

Diese Ausnahmepraxis wird bisher sehr restriktiv gehandhabt, was besonders darin deutlich wird, dass nur in ca. einem Prozent der Fälle von Verkehrsstraftaten Ausnahmen gewährt wurden. Hauptgründe, von der Maßregel abzuweichen sind nach der derzeitigen Rechtsprechung besondere Umstände der Tat (z. B. notstandsähnliche Situation, nur wenige Meter gefahren), Umstände, die sich aus der Person des auffälligen Fahrers ergeben (z. B. langjährig unauffällige Verkehrsteilnahme) oder Wegfall des Eignungsmangels im Hinblick auf lang andauernde vorläufige Führerscheinmaßnahmen (Beschlagnahme, vorläufige Entziehung).

^{*)} Schriftliche Langfassung des Vortrages, den der Verfasser auf dem 48. Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar gehalten hat.

Verkehrspsychologische Maßnahmen spielen als Begründung für eine Ausnahme von der Maßregel oder vom Fahrverbot eine untergeordnete Rolle und werden sehr unterschiedlich beurteilt³). Nur in knapp einem Zehntel der Ausnahmefälle werden sie als Begründung für eine Ausnahme von der Maßregel herangezogen. In Zahlen ausgedrückt: jährlich wird in geschätzten 1.000 Fällen von der Maßregel abgewichen, in 100 Fällen gingen verkehrspsychologische Maßnahmen voraus.

Trotz einer anhaltend lebhaften Diskussion zwischen Befürwortern und Gegnern und wiederholter Behandlung auf vergangenen Verkehrsgerichtstagen, hat sich die Anzahl der Fälle, in denen von der Sperre oder vom vorläufigen Entzug abgesehen wurde, in den letzten Jahren kaum erhöht. Jetzt droht aus der Sicht der Befürworter neues Ungemach: durch die Novellierung des § 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), in der klar gestellt wurde, dass die Anforderung des Vorbesitzes der Klasse B für eine Erteilung der Klasse C oder D auch für die Fälle des § 69a StGB gilt.

3. Vorüberlegungen

Bei dem Thema handelt es sich um eine seit Jahren andauernde Diskussion zwischen den Lagern der Befürwortern einer *unteilbaren* Eignung (wer z. B. nach einer Alkoholfahrt oder Unfallflucht für eine Klasse ungeeignet ist, ist für alle Klassen ungeeignet) und den Vertretern der Ansicht, dass die *Eignung sehr wohl teilbar* ist⁴). Die Novellierung des § 9 FeV zeigt, dass der Gesetzgeber bei der Frage nach der Eignung wohl eher der Fraktion der Vertreter eines unteilbaren Eignungsbegriffs zuzurechnen ist.

Die Argumente der Befürworter und Gegner machen das Spannungsfeld deutlich. Die Befürworter einer geteilten Eignung sehen in der zurückhaltenden Praxis und vor allem der neuen Verordnungslage einen Widerspruch zwischen dem ausdrücklichen Willen des Gesetzgebers (Ausnahmeregelungen sind ja in § 69a Abs. 2 StGB formuliert). Es wird kritisiert, dass die FeV als Verordnung keine gesetzlich getroffenen Ausnahmeregelungen einschränken könne.

Es gilt aber auch die Befürchtung der Gegner ernst zu nehmen, dass durch eine solche Vorgehensweise das einzig wirksame Reaktionsmittel, nämlich der Entzug der Fahrerlaubnis geschwächt würde. Denn in 90 Prozent der Fälle handele es sich um Alkoholfahrer, die besonders gefährlich seien. Pointiert zusammengefasst, hätte eine Ausnahmeregelung zur Folge, dass jede erste (entdeckte) Fahrt praktisch ohne spürbare Folgen bliebe, und drohende Strafen nicht mehr ernst genommen würden; in Verbindung mit der hohen Dunkelziffer würden die gesetzlichen Maßnahmen nicht mehr den Hauch einer Abschreckung bewirken und eine Freischussmentalität fördern, die der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei⁵).

Ausnahmeanträge der Anwälte folgen häufig der Logik, dass man Betroffene bedingt am Straßenverkehr teilnehmen lassen könne. Und zwar deshalb, weil sie beruflich auf die Fahrerlaubnis angewiesen und weitere Alkoholfahrten auszuschließen seien. In einer typischen Konstellation wurde die Alkoholfahrt mit der Klasse B begangen, der Fahrer ist aber auch Inhaber der Klasse C und benötigt diese Klasse für die Berufsausübung. Es wird dann argumentiert, dass er eine langjährige unauffällige Verkehrsteilnahme vorweise und bei Fahrten mit der Klasse C verstärkt unter der Kontrolle des Arbeitgebers stehe. Implizit wird vorausgesetzt, dass im Kontext der Tatsache, dass der Fahrer vor der Auffälligkeit nicht negativ in Erscheinung getreten ist und der existenziellen Bedeutung, die der Füh-

erschein für ihn hat, die Wahrscheinlichkeit eines Rückfalls so ausreichend reduziert sei, dass ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen und die Fahrerlaubnis der Klasse C vom vorläufigen Entzug und von der Sperre ausgenommen werden könne.

Interne Richtlinien zur Bearbeitung von Verkehrssachen, z. B. der Staatsanwaltschaft Saarbrücken, formulieren weitere Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung⁶⁾:

- die existenzielle Gefährdung des Arbeitsplatzes des Beschuldigten muss durch eine Bescheinigung des Arbeitgebers nachgewiesen werden,
- die BAK muss grundsätzlich unter 1,6 Promille liegen,
- es dürfen in den letzten 10 Jahren keine einschlägigen Vorstrafen vorliegen (belegt durch Auszug aus örtlichen und zentralen Registern),
- die Tat darf nicht mit einem Fahrzeug der Klasse begangen worden sein, für die die Ausnahme beantragt wird und
- Unfallbeteiligte dürfen keine erheblichen Verletzungen erlitten haben.

Hier wird die Problematik dieses Ansatzes deutlich. Denn der auffällige Fahrer ist zwar nicht mit dem LKW betrunken gefahren, aber mit dem PKW. Wenn die arbeitgebermäßige Kontrolle so konsequent wäre, wieso erstreckt sie sich nicht auf alle Fahrten? Wieso ist er, trotz der existenziellen Bedeutung des Führerscheins, alkoholisiert gefahren? In diesem Zusammenhang wissen wir nichts darüber, welche Alkoholkonsumgewohnheiten der Auffälligkeit zugrunde liegen und wie ausgeprägt die Alkoholgefährdung ist, welche Einstellungen ihn leiten, wie er die Alkoholauffälligkeit reflektiert und welche Vorsätze er hinsichtlich seines zukünftigen Umgangs mit Alkohol gefasst hat. BODE/WINKER⁷⁾ weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass „im Extremfall sogar ein erheblich gefährlicher alkoholauffälliger Fahrer als scheinbar gewöhnlicher Ersttäter eine Trunkenheitsfahrt vor Gericht kommen kann, dessen bisherige u. U. zahlreiche Trunkenheitsfahrten nur nicht entdeckt wurden.“

Im Folgenden soll gezeigt werden, dass die Beantwortung dieser Fragen eine wesentliche Voraussetzung für eine tragfähige Prognose über die Gefährlichkeit eines Menschen für den Straßenverkehr darstellt und es in den meisten Fällen erhebliche Mühen bereitet, zu Beginn eines Veränderungsprozesses die persönlichen Dispositionen eines bestimmten Menschen und die situativen Bedingungen, unter denen ein Mensch handelt, so umfassend zu ermitteln, dass darauf eine tragfähige Prognose und eine Ausnahme von der Maßregel begründet werden könnte⁸⁾.

Vielleicht ist aber das Konstrukt einer möglicherweise teilbaren Eignung nicht der allein seligmachende Weg. Was gilt ist, Verhältnismäßigkeit und Übermaßverbot zu berücksichtigen. Dies führt dann auch zwangsläufig zu der Frage: Welche Möglichkeiten gibt es außer einem Absehen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot eigentlich noch, um Sicherung und Besserung zu unterstützen, Einzelfallgerechtigkeit walten zu lassen und Übermaß zu verhindern? Wenn man sich darüber weitere Gedanken macht, lohnt es sich zunächst das Verhaltensmodell näher zu betrachten, das aus der Sicht der Strafgerichtsbarkeit und der Verkehrspsychologie hinter Verkehrsauffälligkeiten steht.

4. Strafgerichtsbarkeit und Verkehrspsychologie – Grundannahmen

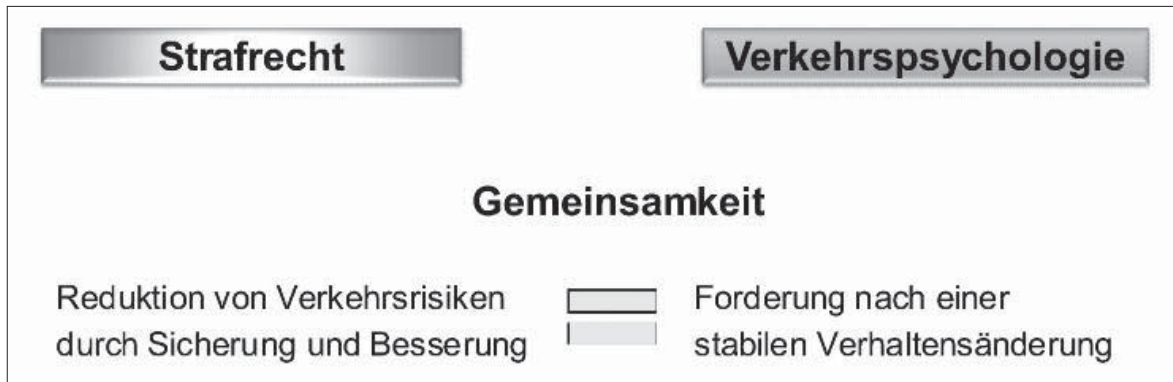


Bild 1: Vorüberlegungen.

Wie schematisch in Bild 1 dargestellt, besteht bei einem Vergleich der Grundsätze der Verkehrspsychologie und der Strafgerichtsbarkeit zur Beurteilung der Frage der Eignung zunächst eine hohe Übereinstimmung in dem, was in der Psychologie als gesicherte Erkenntnis gilt und dem Menschenbild, das im Hinblick auf die Eignung in den gesetzlichen Bestimmungen angelegt ist⁹).

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist menschliches Verhalten – auch auffälliges, normverletzendes Verhalten – erlernt, automatisiert und in vielen Fällen zu einer unreflektierten Gewohnheit geworden und kann – in gleicher Weise – wieder verlernt, und durch andere, angemessenere Verhaltensweisen ersetzt werden.

PROCHASKA und DI CLEMENTE verdeutlichen an einem international anerkannten Modell der Verhaltensänderung (Six Stages of Changing)¹⁰), dass nachhaltige Einstellungs- und Verhaltensänderungen typischerweise mehrere Stadien durchlaufen. Ausgehend vom Stadium der *Absichtslosigkeit* folgen als Stufen der Veränderung: *Absichtsbildung*, *Vorbereitung*, *Handlung*, *Aufrechterhaltung*, um dann entweder einen *Rückfall* zu erleiden oder zu einem dauerhaften Ausstieg zu gelangen. Für diesen Veränderungsprozess wird ausreichend Zeit, und je nach Schweregrad und persönlichen Voraussetzungen, auch spezifische Unterstützung benötigt, bevor eine stabile Änderung angenommen werden kann.

Die *strafrechtlichen Grundannahmen* stimmen damit zunächst überein. Die Strafgerichtsbarkeit geht davon aus, dass die Strafe (z. B. Geldstrafe) allein nicht ausreicht, um tatsächlich ein zukünftig regelgerechtes Verhalten im Straßenverkehr erwarten zu lassen. Einem auffälligen Kraftfahrer wird als Maßregel zur Sicherung und Besserung die Fahrerlaubnis entzogen, was von dem betroffenen Fahrer häufig als die eigentliche Strafe empfunden wird. Es wird erwartet, dass in der Phase der „Sicherung“ eine „Besserung“ erfolgt. Der juristische Begriff der Besserung korrespondiert mit dem psychologischen Begriff der „Veränderung“ von Einstellung und Verhalten.

Strafgerichtsbarkeit und (Verkehrs-)Psychologie stimmen also in der Zielsetzung überein, durch Sicherung und Besserung (Strafgerichtsbarkeit) bzw. der Forderung nach einer stabilen Verhaltensänderung (Verkehrspsychologie) Verkehrsrisiken zu reduzieren.

Bei so viel Gemeinsamkeiten lohnt ein Blick auf die Unterschiede:

Trotz dieser Übereinstimmung in den Grundannahmen und der grundsätzlichen Zielsetzung werden von der Strafgerichtsbarkeit und der Verkehrspsychologie unterschiedliche Kriterien für die Annahme der Eignung bzw. Nichteignung zugrunde gelegt.

Strafrechtlich stehen die Tatmerkmale (Schwere der Tat, Vorsatz, Vorwerfbarkeit) im Vordergrund. Aufgabe des Strafrichters ist es zwar, eine Prognose zu stellen, die sich vor allem auf die zu erwartende Gefährlichkeit des Kraftfahrers und deren Dauer bezieht, nicht aber eine von der Tat losgelöste umfassende Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Kraftfahrers¹¹). Auch bei der Ahndung von Verkehrsstrafsachen spielt der Faktor Zeit eine Rolle. Die Sperrfrist wird aufgrund einer richterlichen Prognose so bemessen, dass nach Ablauf der Sperre wieder von der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen wird. Damit wird quasi ein Automatismus der Verhaltensänderung in der Phase der Sicherung und Besserung unterstellt. Nach RIEDMEYER ist das derzeitige System ein „rein repressives System“. Verhaltensänderung soll zunächst durch Abschreckung veranlasst werden¹²).

Dem gegenüber erfolgt verkehrspsychologisch eine Diagnose des Gefährdungsgrads, um dann zu überprüfen, ob eine stabile Verhaltensänderung erfolgt ist. Abhängig vom Schweregrad werden Maßnahmen und erforderliche Zeiträume für eine stabile Verhaltensänderung definiert. Erst wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann die Eignung wieder angenommen werden.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied besteht darin, dass der Strafrichter grundsätzlich die Möglichkeit hat, für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen nach § 69a Abs. 2 StGB Ausnahmen von der Sperrfrist zu gewähren, soweit dies mit den Belangen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist. In der Verkehrspsychologie besteht dem gegenüber Konsens, dass die Eignung nicht teilbar ist. In den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung und den Beurteilungskriterien als Zusammenfassung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse ist eine geteilte Eignung nicht vorgesehen. Ein Kraftfahrer ist entweder für alle Klassen geeignet oder ungeeignet.

5. Voraussetzungen einer Veränderung

Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass „Bestrafung und Führerscheinentzug nur bei einem Teil der Verkehrstrunkenheitstäter zu einer Besserung führen“¹³). Frühere Untersuchungen ergaben Rückfallquoten von 34,5 Prozent für einen Zeitraum von fünf Jahren. Unter Berücksichtigung der Dunkelziffer müssen weit über 50 Prozent wieder fahren, damit 34,5 Prozent auffallen¹⁴). Neuere Untersuchungen weisen zwar darauf hin, dass die Rückfallhäufigkeit bei Verkehrsdelinquenz unterhalb derer bei allgemeiner Kriminalität, aber immer noch in kritischen Bereichen liegt¹⁵).

Die Gründe liegen in erster Linie in der Gewöhnung an überdurchschnittlich hohe Trinkmengen und in einem erlernten, gewohnheitsmäßigen Verhalten, das erst bewusst werden muss, um verändert werden zu können¹⁶). Ähnliche Überlegungen gelten auch für gravierende Verkehrsdelikte ohne Alkoholeinfluss.

5.1. Alkoholfahrten

Da es sich jedoch bei den meisten Auffälligkeiten, bei denen ein Entzug der Fahrerlaubnis erfolgt, um Alkoholfahrten handelt, werden die folgenden Überlegungen zunächst für die Gruppe der alkoholauffälligen Fahrer dargestellt.

Einem alkoholgewohnten Fahrer wird es nur dann gelingen, das von ihm ausgehende Verkehrsrisiko zu reduzieren, und vom Fahrerlaubnisentzug kann nur dann eine Wirkung ausgehen, wenn der Betroffene sich mit den Ursachen seiner früheren Auffälligkeit aus-

einandersetzt: Er muss also den Zusammenhang zwischen seinen Trinkgewohnheiten und seiner alkoholisierten Verkehrsteilnahme erkennen und in der Folge seine Trinkgewohnheiten grundsätzlich ändern.

Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr müssen aber differenziert betrachtet werden. Es ist zunächst wichtig, die heterogene Gruppe der alkoholauffälligen Fahrer einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Die Verkehrspsychologie hat ein elaboriertes System der Fahreignungsbegutachtung entwickelt, um zu beurteilen, ob ein auffälliger Fahrer wieder zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr geeignet ist. Die Begutachtungs-Leitlinien¹⁷⁾ und die Beurteilungskriterien¹⁸⁾ stellen die wissenschaftlichen Grundlagen dar.

Die Beurteilungskriterien differenzieren nach dem Schweregrad und unterscheiden folgende Gefährdungsgrade bei auffälligen Fahrern:

- Abhängigkeit,
- Alkoholmissbrauch mit der Notwendigkeit des Alkoholverzichts,
- Alkoholgefährdung und
- Fehlendes Trennvermögen von Trinken und Fahren.

Für diese unterschiedlichen Gefährdungsgrade liegen diagnostische Kriterien zur Bestimmung des Gefährdungsgrads und Kriterien zur Problembewältigung vor. Insbesondere werden Aussagen über die erforderlichen Maßnahmen und auch die Zeiträume gemacht, während derer belegt werden muss, dass die Verhaltensänderung ein Mindestmaß an Stabilität erreicht hat.

BRENNER-HARTMANN¹⁹⁾ übersetzt diese Kriterien sehr anschaulich in ein einfaches Modell und schlägt, unter Bezugnahme auf eine Differenzierung von KRÜGER, KAZENWADEL und VOLLRATH²⁰⁾ vor, verschiedene Gruppen von Konsumenten und daraus abgeleitet von alkoholisierten Verkehrsteilnehmern zu unterscheiden, für die – je nach dem Schweregrad des der Auffälligkeit zugrundeliegenden Verhaltens – unterschiedliche Voraussetzungen einer (stabilen) Änderung formuliert werden:

- den *Genuss- oder Konsumtrinker* mit risikoarmem durchschnittlichem Alkoholkonsum, welcher die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss unterschätzt und/oder im alkoholisierten Zustand keine zuverlässige Gefahrenabschätzung mehr vornimmt. In diese Gruppe fallen Auffälligkeiten, die als Ordnungswidrigkeit (OWI) eingestuft werden und i. d. R. in einem Promillebereich einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,5 bis 1,09 Promille oder nicht wesentlich darüber liegen. Bei dieser Gruppe wird keine Begutachtung gefordert, es sei denn, es käme im verwertbaren Zeitraum zu einer erneuten Auffälligkeit. Verkehrsrisiko beim Genuss und Konsumtrinker: Fahren „trotz Alkoholisierung“.
- den *Risiko- oder Schwellentrinker*, der an Alkohol gewöhnt ist und einen riskanten und starken Alkoholkonsum betreibt. Aufgrund der hohen Alkoholtoleranz können diese Personen körperliche Gefahrensignale für eine bestehende Trunkenheit nicht mehr zuverlässig wahrnehmen. Indiz dafür sind u.a. Promillewerte, die jenseits der Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit liegen. Diese liegt, durch wissenschaftliche Untersuchungen gut und wiederholt belegt bei 1,1 Promille oder nur knapp darüber. Er erreicht gelegentlich Alkoholisierungsgrade, in denen eine verantwortliche, an den möglichen Folgen orientierte Verhaltenssteuerung durch ein impulsives, an spontanen Einfällen und Stimmungen orientiertes Verhalten ersetzt wird.

Verkehrsrisko beim Risiko – und Schwellentrinker: Fahren „aufgrund der Alkoholisierung“.

- die *harten Trinker und Alkoholabhängige*, die viele ihrer Verhaltensziele der Sucht untergeordnet haben und Alkoholfahrten regelmäßig in Kauf nehmen, und die aufgrund eines ständig vorhandenen Alkoholspiegels nicht mehr in der Lage sind, nüchtern zu fahren oder die Gruppe, bei denen trotz Fehlens der klassischen Suchtmerkmale aus der Lerngeschichte abgeleitet werden muss, dass sie nicht kontrolliert mit Alkohol umgehen können. Einen Promillewert anzugeben, ist aufgrund der unterschiedlichen Trinkmuster bei Abhängigkeit nicht zuverlässig möglich. Verkehrsrisko beim Abhängigen: Fahren als „*Nebenwirkung der Alkoholkrankheit*“.

5.2. Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften ohne Alkoholeinfluss

Auch Zuwiderhandlungen ohne Alkoholeinfluss müssen differenziert betrachtet werden. Nicht jede verkehrsrechtliche Auffälligkeit begründet Eignungsbedenken und muss auf „Umstände zurückgeführt werden [...], die zur körperlichen oder psychischen Eigenart des Betroffenen gehören und nicht nur kurzfristiger vorübergehender Natur sind“²¹).

Neben der Anzahl der Verstöße, spielen die Schwere und die Art der Verstöße eine entscheidende Rolle.

Das Punktsystem gewichtet die Zahl der Verstöße mit ihrer Schwere und hat sich als geeignetes Mittel erwiesen, dass Risiko von Personen für die Zukunft vorherzusagen. Kraftfahrer haben mit steigender Punktezahl eine steigende Wahrscheinlichkeit, rückfällig zu werden und auch in Zukunft gegen Verkehrsregeln zu verstoßen. Zudem wächst mit steigendem Punktestand das Risiko, einen Unfall zu verursachen.

In Untersuchungen konnte gezeigt werden, dass Fahrer mit hohem Punktestand (ab 14 Punkte) eine dreimal höhere Wahrscheinlichkeit für Unfälle in der Zukunft aufweisen, als Fahrer mit niedrigem Punktestand. Je höher der Punktestand ist, desto eher muss davon ausgegangen werden, dass den Auffälligkeiten Gewohnheiten oder verfestigte Verhaltensgewohnheiten zugrunde liegen.

Vor diesem Hintergrund regelt das Punktesystem, dass ab einer gewissen Häufung von Punkten in gestaffelter Form bestimmte Maßnahmen ergriffen werden.

Es bietet sich an, für das Thema Ausnahmen vom Entzug und vom Fahrverbot folgende Gruppen zu differenzieren:

- die Gruppe derer, die einmal auffällig wurden, noch keine 8 Punkte erreicht haben, und damit davon ausgegangen werden kann, dass noch keine verfestigten Gewohnheiten vorliegen,
- die Gruppe der Fahrer, die nach Erreichen von 9–13 Punkten verwahrt wurden und somit gehäuft aufgefallen sind,
- die Fahrer, die aufgrund ihrer Punktehäufung (14–17 Punkte) bereits zu Maßnahmen (Besuch eines Aufbauseminars) aufgefordert wurden und
- schließlich die Fahrer, bei denen die Umstände der Verkehrsauffälligkeit auf Eignungsmängel hinweisen (z. B. Verhalten, das ein hohes Aggressionspotenzial erkennen lässt; regelwidrige, grob fahrlässige Fahrmanöver; grob rücksichtsloses Verhalten) oder denen durch Erreichen der 18-Punkte-Grenze die Fahrerlaubnis für sechs Monate entzogen wird und die ihre Eignung im Rahmen einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung nachweisen müssen.

5.3. Implikationen bzgl. Änderungsvoraussetzungen und Zeiträume

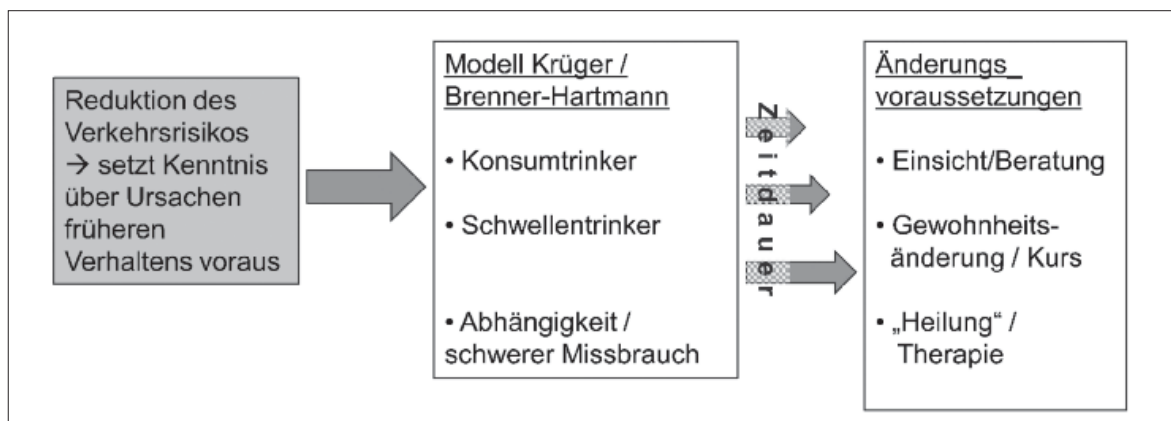


Bild 2: Veränderung setzt Erkenntnis voraus.

Schematisch verdeutlicht Bild 2 für die alkoholauffälligen Fahrer, dass die Einstufung in eine der Konsumentengruppen (Konsumtrinker, Schwellentrinker, Abhängige) *unterschiedliche Implikationen* bezüglich der *Zeiträume*, die für eine stabile Veränderung erforderlich sind, der Änderungsvoraussetzungen, und somit für das Thema „Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot“ hat. In ähnlicher Weise gilt das auch für die verkehrsauffälligen Fahrer ohne Alkoholeinfluss.

5.3.1. Zu den Änderungsvoraussetzungen bei Alkoholdelikten

Die erste Gruppe der *Konsum- und Genusstinker* fallen i. d. R. mit einer BAK von weniger als 1,1 Promille auf, sie fahren aus einer falschen Risikoabwägung heraus. Sie haben keine Probleme, ihr Verhalten zu steuern, wenn die richtigen Einsichten gewonnen wurden. Bei dieser Gruppe reicht i. d. R. eine Einsichtsbildung, eine Information über Zusammenhänge und eine realistische Selbsteinschätzung und zuverlässige Vorsatzbildung in diesem Verhaltensbereich aus, weil die Veränderung nicht in verfestigte Lebensgewohnheiten eingreifen muss und deshalb sofort eine zukünftig zuverlässige „Trennung von Trinken und Fahren“ bewirken kann.

Risiko- oder Schwellentrinker dokumentieren durch Überschreiten der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille bei gleichzeitiger Verkehrsteilnahme, dass sie zu der Gruppe der überdurchschnittlichen Konsumenten gehören und dass sich eine Alkoholtoleranz entwickelt hat. Das Erreichen von 1,6 Promille genügt deshalb auch, um eine Eignungsuntersuchung zu fordern. Bei dieser Gruppe reicht i. d. R. die bloße Einsicht in die mit der alkoholisierten Verkehrsteilnahme verbundenen Risiken nicht aus, sondern es muss dokumentiert werden, dass eine stabile Verhaltensänderung erfolgt ist. Die Erfahrungen aus der Begutachtung zeigen, dass eine höhere Wahrscheinlichkeit dafür besteht, diesen Veränderungsprozess erfolgreich zu durchlaufen, wenn professionelle Unterstützung (Information, Beratung, Kurs) in Anspruch genommen wird.

Bei der dritten *Gruppe der Abhängigen* liegt die Annahme zugrunde, dass ein abhängiger Mensch ein Kraftfahrzeug entweder aufgrund eines dauerhaft reduzierten Leistungsvermögens oder des Unvermögens, Fahren und Konsum zu trennen, nicht führen kann. Die Gruppe der Abhängigen muss sich i. d. R. einer Therapie unterziehen. Auch für die Gruppe der Personen, für die aufgrund eines massiven Alkoholmissbrauchs Alkoholver-

nicht das einzig erfolgversprechende Mittel der Wahl ist, ist eine spezifische fachliche Unterstützung angezeigt, ohne dass es gleich eine suchtherapeutische Maßnahme sein muss.

5.3.2. Zu den Änderungsvoraussetzungen bei Verkehrsverstößen

Auch bei den Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol wird u. a. gefordert, dass Einsicht in die Problematik des Fehlverhaltens und die Ungewöhnlichkeit der Häufung der Auffälligkeiten besteht, die Ursachen erkannt werden und risikoarme Vermeidungsstrategien entwickelt wurden. Die erforderlichen Maßnahmen reichen von Selbstreflexion bis hin zu einer längerfristigen Maßnahme, je nach Art, Schwere und Häufung der Auffälligkeit.

5.3.3. Zu den Zeiträumen bei Alkoholdelikten

Besonders relevant für unser Thema sind die Zeiträume, die erfahrungsgemäß für eine stabile Verhaltensänderung erforderlich sind und innerhalb derer die richterliche Entscheidung über eine Ausnahme vom Entzug getroffen wird.

Die Beurteilungskriterien fordern bei alkoholauffälligen Kraftfahrern für eine ausreichende Verhaltensänderung Zeiträume, die von einer direkten Verhaltensänderung nach entsprechender Einsicht bis zu mehreren Monaten (Konsumtrinker), sechs bis zwölf Monaten (Schwellentrinker) bzw. einem nennenswert längeren Zeitraum als einem Jahr (Abhängige oder Missbrauch) reichen.

5.3.4. Zu den Zeiträumen bei Verkehrsdelikten

Bei der Gruppe der verkehrsrechtlich auffälligen Fahrer fordern die Begutachtungs-Leitlinien und Beurteilungskriterien keine konkreten Zeiträume. In der Regel kann selbst in den Fällen, denen durch Erreichen der 18-Punkte-Grenze die Fahrerlaubnis entzogen wird, die gesetzlich vorgegebene Entzugsdauer von sechs Monaten ausreichen, wenn der Fahrer sein Problemverhalten verändert hat.

Damit lässt sich das Spannungsfeld, in dem sich das Thema „Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot“ bewegt, so zusammenfassen:

- Bei auffälligen Kraftfahrern lassen sich unterschiedliche Konsumentengruppen und Gefährdungspotenziale ausmachen.
- Bei den meisten Auffälligkeiten im Straßenverkehr, die strafrechtlich geahndet werden müssen, handelt es sich um ein Verhalten, dem problematische Einstellungen, ausgeprägte Gewohnheiten oder gar eine Suchtentwicklung zugrunde liegen.
- Die Wiederherstellung der Eignung setzt eine stabile Verhaltensänderung voraus. Die Zeiträume, die in den Beurteilungskriterien gefordert sind, um das problematische Verhalten zu erkennen, zu verändern und abhängig vom Schweregrad zu stabilisieren, liegen zwischen mindestens sechs, i. d. R. zwölf Monaten und bei ausgeprägten Schweregraden 15 Monaten und mehr. Eine Ausnahme stellen die Konsumtrinker und auch Personen dar, die erstmals, z. B. durch eine gravierende Geschwindigkeitsüberschreitung aufgefallen sind, bei denen eine Einsicht direkt verhaltenswirksam werden kann. Bei den verkehrsauffälligen Fahrern wird i. d. R. ein Zeitraum von sechs Monaten ausreichen.

Für die Strafgerichtsbarkeit sind die folgenden Aspekte besonders wichtig:

- Der auffällige Fahrer kommt nach einem Verkehrsdelikt naturgemäß sehr früh mit der Strafgerichtsbarkeit in Kontakt und zwar zu einem Zeitpunkt, an dem er gerade seine Ungeeignetheit bewiesen hat.

- Die den Arbeitskreis beschäftigenden Entscheidungen (Ausnahme von der Sperre bestimmter Fahrzeugarten, Ausnahme vom vorläufigen Entzug) werden in aller Regel kurz nach der Auffälligkeit getroffen, also viel früher, als dass der auffällige Fahrer sein Verhalten ausreichend und stabil geändert haben und eine ausreichende Besserung erfolgt sein könnte. Denn dies wäre bei einem alkoholauffälligen Fahrer im günstigsten Fall (s. o.) nach „mehreren Monaten“ und im ungünstigsten Fall einer Abhängigkeit nach 15 Monaten der Fall. Eine Ausnahme stellen die Konsumtrinker dar.

Bei der Beurteilung der Prognose und des Verkehrsrisikos, das von einem verkehrsauffälligen Fahrer ausgeht, also bei der Beurteilung der Eignung, müssen deshalb nicht nur die strafrechtlich relevanten Merkmale einer Tat betrachtet werden, sondern auch die Tatumstände als Hinweise für die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gefährdungsgruppe einerseits und eine diagnostische Einordnung des Schweregrads, der Einsicht in die Notwendigkeit der Verhaltensänderung und die Angemessenheit und Stabilität der Verhaltensänderungen.

- Dem Strafrichter fehlt es an der Sachkunde, die erforderlichen diagnostischen Einordnungen vorzunehmen und die medizinisch-psychologischen Erkenntnisse selbst zu gewinnen. Deshalb benötigt der Richter in jedem Fall eine sachverständige Vorbereitung seiner Entscheidung.

Aber auch für den Sachverständigen stellt sich das zeitliche und fachliche Problem, dass eine Eignungsbeurteilung im Sinne einer Diagnose und Prognose, die wissenschaftlichen Erkenntnissen standhält und die ein Absehen von der Sperre rechtfertigen könnte, zu einem so frühen Zeitpunkt in den meisten Fällen nicht möglich ist. Die Praxis der Medizinisch-Psychologischen Begutachtung macht deutlich, wie aufwändig und mit wieviel Sachverstand es im Einzelfall verbunden ist, eine zutreffende Prognose zu stellen. In der richterlichen Situation würde dies eine Überforderung darstellen. In dieser frühen Situation der Beurteilung sind „der vorausschauenden Erkenntnis zukünftiger Tatsachen natürliche Grenzen gesetzt“²²). Die gesamte verkehrspsychologische und verkehrsmedizinische Diagnostik ist darauf ausgerichtet, anhand wissenschaftlicher Kriterien zunächst den Schweregrad zu bestimmen und dann zu überprüfen, ob eine angemessene Problembewältigung und stabile Verhaltensänderung erfolgt ist.

6. Konsequenzen aus verkehrspsychologischer Sicht

Zur Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen ist aufgrund der bisherigen Ausführungen bei einem Antrag auf Ausnahme von der Sperre bei alkoholauffälligen Fahrern grundsätzlich zu fordern:

- obligatorisch eine problemlösungsorientierte Diagnostik durch eine (Medizinisch-)Psychologische Untersuchung,
- Beschränkung auf eine Gruppe von Fahrern mit minderschwerer Problematik, bei Trunkenheitsfahrten auf Fahrer mit BAK-Werten bis zu 1,1 Promille oder nur knapp darüber und
- an der individuellen Problemlage ausgerichtete Hilfestellungen/Behandlungen (Rehabilitation).

Bei Fahrern mit Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkoholeinfluss:

- Beschränkung im Bereich der Verkehrsverstöße auf die Gruppe der Fahrer, die nicht wiederholt verkehrsauffällig wurde und i. d. R. acht Punkte nicht überschritten hat. In

diesen Fällen ist eine Diagnostik nicht erforderlich. Im Fall einer Ausnahme vom Fahrverbot sollten aber verkehrspsychologische Hilfestellungen (Besonderes Aufbaueminar und vor allem auch die Verkehrspsychologische Beratung nach § 71 FeV) stärker als bisher genutzt werden.

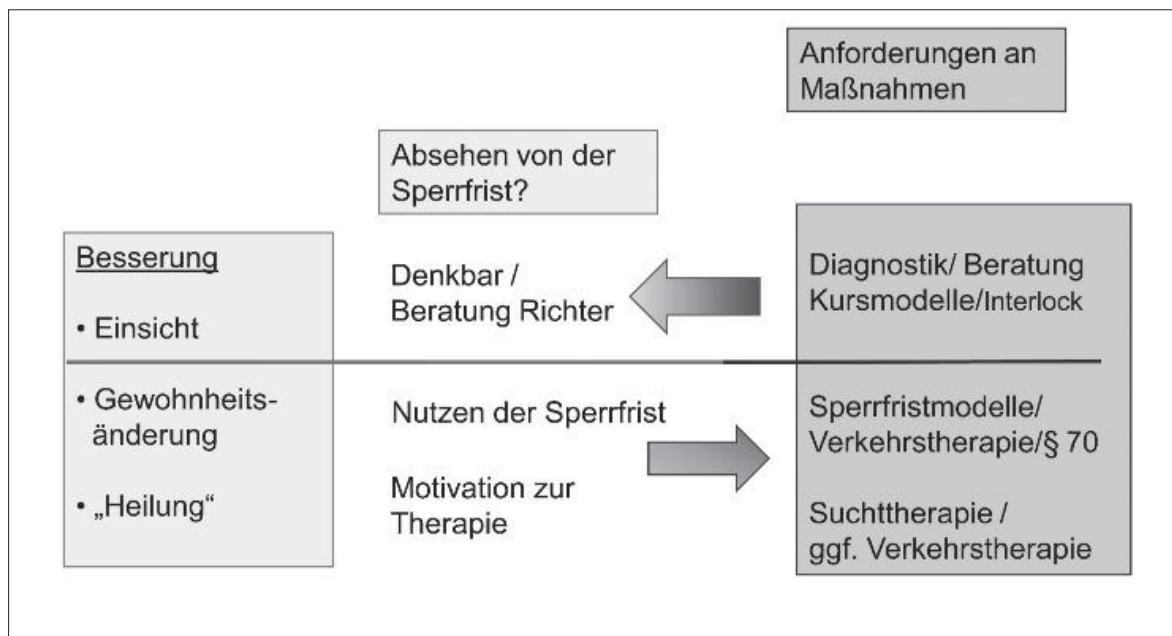


Bild 3: Besserung braucht Unterstützung.

Bild 3 veranschaulicht die sich aus den bisherigen Überlegungen für die unterschiedlichen Gefährdungsgrade bei alkoholauffälligen Fahrern ergebenden möglichen Vorgehensweisen und Hilfestellungen. Im Folgenden soll auf die Bereiche „Diagnostik“, „Rehabilitation“ und „Auflagen“ näher eingegangen werden.

6.1. Diagnostik – Grundsätzliche Überlegungen

BURMANN²³⁾ weist im Zusammenhang mit der Diagnostik im Strafverfahren auf einen wichtigen Aspekt, nämlich die Gefahr einer Überfrachtung des Strafverfahrens und eine Überlastung der Gerichte hin. Er schlägt deshalb vor, dass sich Gerichte generell darauf beschränken sollten, die Nichteignung festzustellen und eine Mindestsperrfrist, z. B. von sechs oder neun Monaten zu verhängen. Alle weiteren Schritte, so auch die Feststellung der Eignung, sollten der Verwaltung überlassen werden. RIEDMEYER²⁴⁾ plädiert dafür, dass der Richter die Sperre wie bisher festsetzt, aber gleichzeitig der Fahrerlaubnisbehörde die Möglichkeit einräumt, die Fahrerlaubnis bereits nach vier Monaten wieder zu erteilen, wenn der auffällige Fahrer die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung nachweist.

Weitergehend argumentieren BODE/WINKLER²⁵⁾ mit dem Vorschlag, die strafgerichtliche Sperrfristbestimmung gänzlich abzuschaffen. Konkret geht der Vorschlag dahin, den § 69a StGB aufzuheben und stattdessen den § 2 Abs. 10 StVG dahin zu ergänzen, dass nicht nur nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Punktsystem, sondern auch für den Fall der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Richter, eine Sperrfrist von sechs Monaten gesetzlich bestimmt werden sollte. Damit könnte „der Richter entlastet werden von der schwierigen und von ihm kaum fundiert möglichen Prog-

nose des Zeitpunkts, zu dem der Verurteilte wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist“.

Die letztgenannten Regelungen lösen nicht das Problem der Vereinbarkeit von Straf- und Verwaltungsrecht. Denn der auffällige Fahrer bekommt das Gefühl der Doppelbestrafung, wenn die gerichtlich verhängte Sperrfrist kürzer ist als die im Rahmen des Verwaltungsrechts und einer MPU geforderten Zeiträume für eine stabile Verhaltensänderung.

Eine weitere Möglichkeit, eine Überlastung der Gerichte zu vermeiden, besteht darin, von vornherein nur solche Anträge zuzulassen, die nach dem bisher Gesagten auch Aussicht auf Erfolg hätten. Dies könnte erfolgen durch bundeseinheitliche Richtlinien, die sich im Aufbau an der Anlage 4 der FeV orientieren. Dies wäre i. d. R. nur dann der Fall, wenn die BAK-Werte nicht deutlich über 1,1 Promille liegen. In diesen Fällen erscheint eine Prognose über zukünftiges Verkehrsverhalten auch zum frühen Zeitpunkt des Strafverfahrens zumindest grundsätzlich möglich. Die weitere Vorbereitung der richterlichen Bewertung und Entscheidung müsste dann durch einen Sachverständigen erfolgen, an dessen Qualifikation bestimmte Anforderungen zu stellen sind, z. B. fortlaufende Erfahrung in der Anwendung der „Begutachtungs-Leitlinien“ und der „Beurteilungskriterien“.

Aufgrund der Eilbedürftigkeit der Entscheidungen in Führerscheingelegenheiten müsste zudem ein Verfahrensablauf geschaffen werden, der sicherstellt, dass die diagnostische Aussage zur Vorbereitung der richterlichen Entscheidung innerhalb kürzester Frist vorliegt.

In diesem Zusammenhang werden immer wieder gern technische Lösungen, wie der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren, ins Spiel gebracht. Untersuchungen zeigen aber, dass dieser Ansatz ohne flankierende Maßnahmen keine Lösung darstellt. Darauf soll später nochmals eingegangen werden.

6.2. Mögliche Ergebnisse der Diagnostik

6.2.1. Ergebnis: Konsumtrinker

Ergibt die diagnostische Einordnung, dass der auffällige Fahrer der Gruppe der Konsumtrinker zuzuordnen ist und ausreichend Einsicht besteht, würde die Voraussetzung für eine Ausnahmeregelung vorliegen. Wichtig ist der Hinweis, dass die bloße Einordnung aufgrund der Tatmerkmale, wie z. B. einer geringen BAK nicht möglich ist. Eine BAK unter 1,1 Promille kann nicht als Beleg dafür angesehen werden, dass keine weitreichendere Problematik vorliegt. Menschen mit einem fortgeschrittenen Alkoholproblem (z. B. Spiegeltrinker) werden häufig auch mit geringeren BAK-Werten angetroffen. Im Rahmen einer fortgeschrittenen Abhängigkeitsentwicklung mit nachlassender Toleranz sind gravierende Ausfallerscheinungen in der Phase des Entzugs gerade das Kennzeichen eines fortgeschrittenen Problems und nicht Hinweise auf einen ansonsten unproblematischen Konsum.

Das heißt nichts anderes, als das hohe Promillewerte immer etwas über das Trinkverhalten und die Alkoholtoleranz des Betreffenden aussagen, niedrige Promillewerte hingegen nicht.

Weiterführende Maßnahmen wären im Fall des Konsumtrinkers nicht erforderlich, wenn die diagnostische Beurteilung des auffälligen Fahrers ergibt, dass die in den Beurteilungskriterien geforderten Kriterien erfüllt sind, nämlich

- der konkrete Vorsatz besteht und beibehalten wird, eine Fahrt nur anzutreten, wenn keine für die Verkehrsteilnahme relevante Alkoholwirkung vorliegt.
- Alkoholfahrten und Trinkanlässe so organisiert werden, dass ein problematisches Zusammentreffen verhindert wird.

- Die Vorsätze auch dann beibehalten werden, wenn unvorhergesehene Umstände eintreten oder andere Personen Einfluss nehmen.
- Das Trinkverhalten, die entsprechenden Alkoholauswirkungen und die Risiken einer Fahrt unter Alkoholeinfluss auch unter ungünstigen Bedingungen (z. B. nach dem Genuss der persönlichen Höchstmenge – die nicht wesentlich über 0,8 Promille liegt –) zukünftig richtig eingeschätzt werden.

6.2.2. Ergebnis: Schwellentrinker und Abhängige

Muss ein Kraftfahrer, der sich um ein Absehen der Sperre bemüht, in die Gruppe der Schwellentrinker oder der Abhängigen und schweren Missbräuchler eingestuft werden, kann – unter Berücksichtigung der Maxime „in dubio pro securitate“ – die Fragestellung nur lauten:

Wie kann der auffällige Fahrer die Sperrfrist optimal nutzen und bei der notwendigen Einstellungs- und Verhaltensänderung unterstützt werden, damit die obligatorische Überprüfung der Fahreignung nach Ablauf der Sperre (oder ggf. früher nach Verkürzung der Sperre) im Rahmen einer MPU zu einem positiven Ergebnis kommt?

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtsperre bei einem erstmals auffälligen Fahrer unter Anrechnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zehn bis zwölf Monate beträgt. Dieser Zeitrahmen genügt in den allermeisten Fällen, um das Verhalten zu ändern. Darauf soll jetzt näher eingegangen werden.

7. Besserung braucht Unterstützung

Wenn bei Fahrern mit einer ausgeprägten Problematik eine prognostische Aussage und damit eine Ausnahme zu einem so frühen Zeitpunkt i. d. R. nicht begründet werden kann, stellt sich die Frage, welche anderen Ansätze zur „Sicherung und Besserung“ noch möglich sind und wie verkehrspsychologische Erkenntnisse ins Strafrecht und Ordnungswidrigkeitenrecht so eingebracht werden können, dass die Wirksamkeit von spezialpräventiven Maßnahmen und Sanktionen und somit des Gesamtsystems erhöht werden – und in gleichem Maße der Richter, der auffällige Fahrer und die Verkehrssicherheit profitieren. Einen Überblick über die Versuche, die bereits unternommen wurden, beide Bereiche zusammenzuführen, gibt SCHNEIDER²⁶).

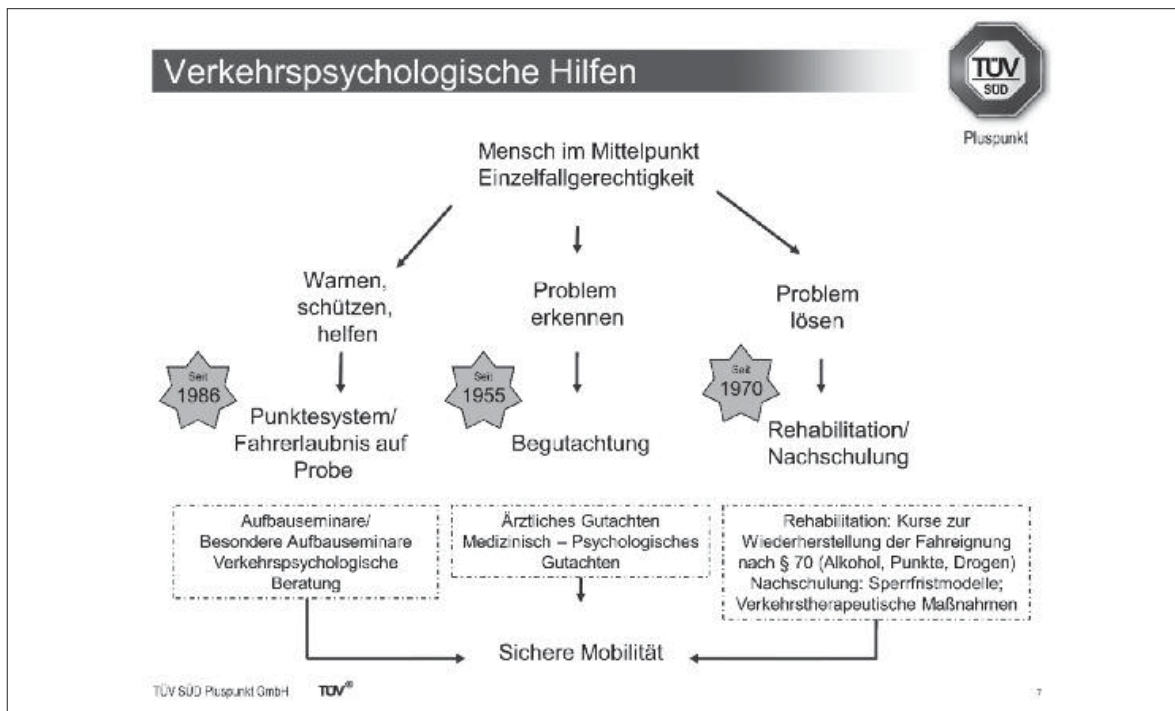


Bild 4: Verkehrspsychologische Hilfen.

Die deutsche Verkehrspsychologie zeichnet sich dadurch aus, dass sie eine sichere Mobilität durch eine auf den individuellen Einzelfall bezogene, einzelfallgerechte Vorgehensweise sicherstellt. Dieses Vorgehen folgt der Logik, dass negative Folgen einer Verkehrsauffälligkeit, wie ein Bußgeld, Fahrverbot oder gar der Entzug der Fahrerlaubnis nicht per se zu der notwendigen Besserung bzw. Einstellungs- und Verhaltensänderung führen, im günstigen Fall der auffällige Fahrer aber motiviert wird, sich mit seinen Problemen auseinanderzusetzen²⁷⁾.

Das Bemühen um eine sichere Mobilität basiert auf drei gesetzlich geregelten Säulen (vgl. Bild 4):

- Dem System der Begutachtung, das seit 1955 ständig weiterentwickelt wurde und dazu dient, im Sinne einer Entlastungsdiagnostik, Schutz für die Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrern zu gewährleisten und gleichzeitig dem betroffenen Fahrer die Chance zu eröffnen, seine Mobilität wieder zu erhalten.
- Dem System der Rehabilitation/Driver Improvement, das dazu dient, im Rahmen evaluierter Modelle den Kraftfahrer nach einer MPU bei der Wiederherstellung der nötigen Verhaltensänderungen zu unterstützen. Bereits Ende der 60er Jahre wurde in der BRD damit begonnen, spezielle Kurse für verhaltensauffällige Kraftfahrer im Rahmen von Modellversuchen zu entwickeln. Die Zielgruppen waren zunächst erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer, mehrfach auffällige Kraftfahrer („Punktetäter“) und mehrfach alkoholauffällige Kraftfahrer (Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV für alkoholauffällige Fahrer und Fahrer mit hohem Punktestand, und zwischenzeitlich auch für drogenauffällige Kraftfahrer).
- Dem Punktsystem und dem System der Fahrerlaubnis auf Probe, das zum Ziel hat, frühzeitig zu warnen, wenn problematische Verhaltensweisen erkennbar sind und frühzeitig Hilfestellungen anzubieten. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den Modellversuchen für auffällige Fahrer, wurde 1986 die Nachschulung für drogen- und al-

koholauffällige Fahranfänger in das Rechtssystem eingeführt. Aufgrund der nachgewiesenen Wirksamkeit der Maßnahmen hat der Gesetzgeber bereits mit der Einführung der Fahrerlaubnisverordnung zum 01.01.1999 (und der damaligen Novellierung des StVG) die Schwerpunkte in Form der Aufbauseminare und verkehrspsychologischen Beratung mehr auf diese Hilfsangebote gelegt.

Über diese Maßnahmen im gesetzlich geregelten Bereich²⁸⁾ hinaus (Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Punktesystems einerseits und der Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV andererseits), gibt es Maßnahmen, die noch nicht rechtsförmlich eingebunden sind (Sperrfristmodelle) und eine Vielzahl von Hilfestellungen und Maßnahmen außerhalb des gesetzlich geregelten Bereichs, mit dem Ziel, einen Rückfall zu verhindern, indem auffällige Fahrer frühzeitig bei den nötigen Verhaltensänderungen unterstützt werden.

Dieses Gesamtsystem hat sich bewährt. Die verfügbaren Daten zeigen sowohl für begutachtete und nachgeschulte Fahrer, dass die Rückfallhäufigkeiten im Vergleich zu den zu erwartenden Werten oder zu den nicht nachgeschulten Kraftfahrern (deutlich) reduziert sind.

Für das Thema „Ausnahmen vom Entzug der Fahrerlaubnis und vom Fahrverbot“ ist dennoch grundsätzlich festzuhalten, dass diese vom Rechtsrahmen und der Verkehrspsychologie gebotenen Möglichkeiten, auffällige Fahrer zu unterstützen und im Falle einer existenziellen Bedrohung durch den Fahrerlaubnisentzug oder ein Fahrverbot Perspektiven aufzuzeigen, nicht vollständig genutzt werden – nicht von der Strafgerichtsbarkeit, aber auch nicht von den betroffenen Fahrern.

Bereits WINKLER²⁹⁾ hat darauf hingewiesen, dass die Verkehrspsychologie bei der strafgerichtlichen Berücksichtigung ein „Aschenputtel-Dasein“ führt. Wir wissen aber alle, wie das Märchen vom Aschenputtel ausgeht, zu Unrecht musste es hinter dem Herd sitzen und hat am Ende den Prinzen bekommen...

Deshalb ist zu überlegen, wie fachlich qualifizierte Interventionen und Unterstützungen früher als bisher stattfinden können, um die Sperrfrist optimal zu nutzen oder vom Fahrverbot absehen zu können. Dazu ist es auch erforderlich, dass auffällige Fahrer früher als bisher informiert werden. Damit würde auch der dargestellten Tatsache Rechnung getragen, dass Rehabilitationsmaßnahmen zu wissenschaftlich gesicherten Erfolgen geführt haben und dass, je früher interveniert wird, desto höher die Erfolgswahrscheinlichkeiten für die Wiederherstellung der Fahreignung und damit ein positives Ergebnis einer MPU ist.

Im Folgenden soll auf die Aspekte Information, Diagnostik, Rehabilitation/Nachsichtung und Auflagen eingegangen werden.

7.1. Information

Eine Rehabilitation sollte möglichst früh erfolgen können. Dazu ist es aber auch nötig, dass auffällige Fahrer bereits früh und umfassend über seriöse und auch von der Strafgerichtsbarkeit anerkannte Möglichkeiten informiert werden. Diese Forderung, den Betroffenen selbst umfassend zu informieren, findet sich bereits in den Empfehlungen früherer Verkehrsgerichtstage wieder, ohne dass diese Empfehlungen umgesetzt worden wären.

Bereits 1994 hatte der Arbeitskreis VII beschlossen: „Die Justiz soll den Betroffenen zeitgleich mit dem Urteil oder dem Strafbefehl empfehlen, sich frühzeitig über die Voraussetzungen zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis beraten zu lassen, damit gegebenenfalls

die Sperrfrist für eine Verbesserung der Eignungsvoraussetzungen genutzt werden kann.“

2003 forderte der Arbeitskreis III: „Zur Wiederherstellung der Fahreignung sollte die Zeit der Entziehung der Fahrerlaubnis genutzt werden, um geeignete einstellungs- und verhaltensändernde Maßnahmen durchzuführen. Dazu ist es erforderlich, den Betroffenen frühzeitig zu informieren. Hierzu sollte u.a. ein Merkblatt für die Betroffenen entwickelt und ausgehändigt werden.“

2006 empfiehlt der Arbeitskreises III beim 44. Verkehrsgerichtstag: „Der Arbeitskreis empfiehlt, zur Verbesserung der Rechtsposition von Fahrerlaubnisinhabern und -bewerbern für eine umfassendere Information der Betroffenen zu sorgen. Justiz, Verwaltung, Rechtsanwälte und sonstige Organisationen sollen die Voraussetzungen für ein solches Informationssystem sicherstellen. [...] Zur Qualitätssicherung der Beratung im Vorfeld der Begutachtung sollten insbesondere die Rechtsanwälte und die Verkehrspsychologen näher zusammenarbeiten³⁰⁾“.

Ein erster Schritt zur konsequenten Umsetzung und besseren Information wäre die bundesweite Einführung der in einzelnen Bundesländern bewährten Praxis, durch das Gericht Merkblättern über seriöse und anerkannte Maßnahmen zur Verkürzung der Sperrfrist an den auffälligen Fahrer zu verschicken.

Eine sinnvolle Ergänzung wären Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen für Richter und Staatsanwälte, um sich über die möglichen Maßnahmen zur Förderung bzw. Wiederherstellung der Fahreignung von auffälligen Fahrern umfänglich zu informieren.

7.2. Diagnostik

7.2.1. Integrierte Beratungs – und Schulungsmodelle (z. B. Modell BUSS – Beratung, Untersuchung und Schulung innerhalb der Sperrfrist)

Seit 1991 wurden in den Ländern Hessen, Hamburg und Niedersachsen Modellversuche gestartet, die es ermöglichten, auffällige Fahrer viel früher als bisher mit fachlich qualifizierten Interventionen zu unterstützen und damit frühzeitig Maßnahmen zu ergreifen, die die Fahreignung wieder herstellen.

Auffällige Fahrer sollten, auch unabhängig von einem Antrag auf Ausnahme von der Maßregel, bereits kurze Zeit nach Rechtskraft des Urteils/Strafbefehls Gelegenheit erhalten, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung erstellen zu lassen. Die Eingangsuntersuchung entsprach inhaltlich einer herkömmlichen MPU. Da so kurz nach dem Delikt noch keine stabile Veränderung vorliegen kann, hatte die Eignungsuntersuchung das Ziel, dem auffälligen Fahrer – bei positiver Beurteilungstendenz – geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung seiner Fahreignung zu empfehlen. Der Erfolg dieser Maßnahmen wurde etwa einen Monat vor Ablauf der Sperre erneut überprüft.

In diesen Fällen erfolgte eine erneute Untersuchung wesentlich früher als bisher und in jedem Fall so rechtzeitig, dass im positiven Fall pünktlich zum Ablauf der Sperre die Fahrerlaubnis wieder erteilt werden kann.

Die Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchungen dieser frühzeitigen Beratung und Schulung in der Sperrfrist³¹⁾ zeigen, dass insbesondere bei den Personen, die einer Rehabilitation bedürfen – eine deutliche Verringerung der Rückfallhäufigkeit innerhalb von drei Jahren nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis gegenüber konventionell nach Ablauf der Sperre untersuchten Personen zu beobachten ist.

7.2.2. Diagnostik in der Hauptverhandlung

Eine Besonderheit stellen die Fälle dar, in denen zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung die Fahrerlaubnis über einen längeren Zeitraum vorläufig entzogen worden war. Grundsätzlich ist BODE/WINKLER³²⁾ zu folgen, die darauf hinweisen, dass „in Fällen, in denen die Fahrerlaubnisbehörde vor Erteilung einer Fahrerlaubnis [...] zur Klärung von Eignungszweifeln die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen muss“, es „fatal“ wäre, wenn der Richter diese Prüfungsmöglichkeit unterbinden würde, durch allein auf langen Zeitablauf gegründetes Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis mit Bindungswirkung für die Fahrerlaubnisbehörde“.

Deshalb sollte in diesen Fällen, in denen aufgrund der Verfahrensdauer die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die im Strafbefehl vorgesehene Sperrfrist erreicht oder überschreitet und in denen in der FeV die Beibringung einer MPU vorgeschrieben ist, der Richter eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung mit der Erstellung eines Fahreignungsgutachtens beauftragen, das in der Hauptverhandlung erster oder zweiter Instanz Berücksichtigung findet und im positiven Fall eine vorzeitige Aufhebung der Sperre und damit eine frühere Erteilung der Fahrerlaubnis zur Folge hätte. Dabei könnte auch der Erfolg von zwischenzeitlich durchgeführten Beratungs-, Therapie- oder Nachschulungsmaßnahmen überprüft werden.

7.3. Rehabilitation/Nachschulung

Einigkeit besteht darüber, dass der Besserungszweck der Entziehung der Fahrerlaubnis eher durch Nachschulung und Rehabilitation als durch bloßen Zeitablauf erreicht wird³³⁾. RIEDMEYER³⁴⁾ betont die Wichtigkeit, den auffälligen Fahrer durch individuelle Nachschulung zu sensibilisieren. Erst dadurch werde ein Umdenken beim auffälligen Fahrer erzielt. Er gibt einen Überblick über die bisher vom Gesetzgeber unternommenen Schritte der stärkeren Berücksichtigung der Nachschulung (insbesondere Aufbauseminare) im Strafverfahren, weist jedoch gleichzeitig auch darauf hin, dass diese Möglichkeit in der Praxis zu wenig Berücksichtigung findet.

Vermehrte Anwendungsmöglichkeiten der gesetzlichen Möglichkeiten sieht RIEDMEYER in

- einer verstärkten Nutzung der Möglichkeit der Verfahrenseinstellung nach Teilnahme an einem Aufbauseminar,
- der Berücksichtigung der Nachschulung als Bewährungsaufgabe,
- einem Anreiz an der Teilnahme an einer Nachschulung durch Reduzierung der Strafe,
- der Berücksichtigung der Nachschulung als Maßregel gemäß § 61 StGB (Nachschulung anstelle oder neben der Entziehung der Fahrerlaubnis) und
- einer gestaffelten Sperrfrist und zwar derart, dass eine Verkürzung in Aussicht gestellt wird, wenn der auffällige Fahrer an einem anerkanntem Modell teilgenommen hat. Die Folge wäre eine Verfahrensvereinfachung, weil das Strafverfahren nicht erneut aufgegriffen werden müsste und auffällige Fahrer motiviert werden könnten, frühzeitig zu handeln.

Für unsere Belange besonders von Interesse sind Nachschulungskurse zur vorzeitigen Aufhebung der Sperre nach § 69a Abs. 7 StGB. Diese vorzeitige Aufhebung der Sperre stellt ein Korrektiv dar, das dem präventiven Charakter der Fahrerlaubnisentziehung ebenso Rechnung trägt wie dem Übermaßverbot. Die Teilnahme an einer Nachschulungsmaßnahme stellt den Hauptanwendungsbereich im Rahmen des § 69a Abs. 7 StGB dar. Grundsätzlich ist eine rechtsförmige Einbindung dieser Nachschulungen noch nicht erfolgt, mit

Ausnahme der Fahrerlaubnis auf Probe und den Nachschulungen im Rahmen des Punktesystems. Das hat zu einer sehr unterschiedlichen Akzeptanz und in der Folge einer sehr heterogenen Praxis geführt.

In einzelnen Bundesländern ist das Verfahren der Sperrfristverkürzung durch entsprechende Erlasse und Ermächtigungen durch die Ministerien oder interne Richtlinien der Staatsanwaltschaft geregelt. Damit hat der auffällige Kraftfahrer Klarheit darüber, dass er nach erfolgreicher Teilnahme an einer entsprechenden Maßnahme in den Genuss einer Sperrfristverkürzung und damit kürzeren Gesamtentziehungsdauer kommt (z. B. in Rheinland-Pfalz im Gnadenverfahren, in Baden-Württemberg im Nachverfahren, im Saarland im staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahren). In anderen Regionen hängt es von der Praxis des jeweiligen Gerichts ab.

HAUS³⁵) fordert in diesem Zusammenhang, dass akzeptiert wird, dass sich die Nachschulung insgesamt bewährt hat und es nicht der Zufälligkeit der Rechtsprechung an einzelnen Gerichten überlassen werden dürfe, sondern im Sinne der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit eine Normierung geschaffen werden müsse, damit „gleich gelagerte Fälle“ gleich behandelt würden. Es ist RIEDMEYER zu folgen, dass die Verkürzung der Sperre so bemessen sein muss, dass ein echter Anreiz geschaffen wird. Die Verkürzung um lediglich einen Monat würde den Aufwand unangemessen erscheinen lassen.

Erst dann kann der gesellschaftlichen Erwartung entsprochen werden, dass in größerem Umfang als bisher sich Personen rehabilitieren können und die Wiedereingliederung in den motorisierten Straßenverkehr dadurch ermöglicht wird.

Gleiches gilt für die Ausnahmen vom Fahrverbot. Auch für diese Gruppe auffälliger Fahrer, die nach den bisherigen Ausführungen nicht der Gruppe mit hohem Gefährdungspotenzial zugerechnet werden müssen, stehen mit dem (Besonderen) Aufbauseminar und der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV geeignete verkehrspsychologische Hilfen bereit. Diese können aber nach der aktuellen Rechtsprechung eine Ausnahme nicht oder nur im Zusammenhang mit anderen Entlastungspunkten begründen.

7.4. Auflagen (Interlock)

Die Diskussion, Alkoholfahrten bei bereits auffällig gewordenen Alkoholfahrern durch den Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn (Alcohol-Ignition-Interlocks / AII) zu verhindern, wird sehr lebhaft geführt. Für unser Thema ist wichtig festzuhalten, dass die Forschungsergebnisse zwar zeigen, dass Alkoholfahrten in der Phase des Einbaus verhindert werden (können), aber keine Besserung im Sinne einer längerfristigen Verhaltensänderung erfolgt. Nach Ausbau des Geräts besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit für einen Rückfall in frühere Gewohnheiten, sogar ein ansteigendes Wiederholungsrisiko ist in einzelnen Untersuchungen zu beobachten. Deshalb besteht auch Konsens darüber, dass stabile Veränderungen nur in Kombination mit einer Rehabilitation zu erreichen sind.

Interlocks stellen also in keiner Weise einen Ersatz, z. B. der Maßregel der Besserung und Sicherung dar, sondern könnten das bestehende Maßnahmenpektrum allenfalls sinnvoll erweitern.

8. Qualitative Überlegungen zur Diagnostik und Maßnahmen

8.1. Anforderungen an die Diagnostik

Das Gericht ist grundsätzlich frei in seiner Entscheidung, welche formelle und fachliche Qualität Bescheinigungen und Stellungnahmen haben müssen, denen es entnimmt, ob

ein Fahrer zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Dennoch sollte die Diagnostik weitreichenden Anforderungen genügen und sich an den in der Anlage 15 der FeV formulierten Grundsätzen für die Erstellung von Gutachten und den in Anlage 14 der FeV formulierten personellen und institutionellen Vorgaben, insbesondere der strikten Trennung von Begutachtung/Diagnostik und Beratung/Schulung/Therapie orientieren. Dies bedeutet in jedem Fall, dass der Kursleiter/Therapeut nicht zugleich derjenige sein sollte, der den Erfolg der Maßnahmen bewertet.

8.2. Anforderungen an die Maßnahmen

Zur Erhöhung der Akzeptanz von Rehabilitationsmaßnahmen im Strafverfahren sollte überlegt werden,

- nur die Teilnahme an evaluierten, d.h. wissenschaftlich gesicherten, qualitätsorientierten Kursmodellen zu berücksichtigen,
- die Kursteilnahmefähigkeit zu untersuchen, um eine Vereinbarkeit von Straf- und Verwaltungsrecht zu gewährleisten,
- die Kurse nur von amtlich anerkannten Kursleitern durchführen zu lassen und unter behördliche Fachaufsicht zu stellen,
- die Effizienz der Kursmodelle in regelmäßigen Abständen zu prüfen und
- die Kursmodelle, insbesondere die Zuweisungs- und Ausschlusskriterien kontinuierlich zu optimieren.

9. Fazit und mögliche Empfehlungen

Abschließend ist festzuhalten, dass es eine Reihe von Möglichkeiten gibt, verkehrspsychologische Erkenntnisse ins Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht so einzubringen, dass die Verhältnismäßigkeit gewahrt und ein Übermaß vermieden wird. Davon profitieren in gleichem Maße die Strafgerichtsbarkeit, der auffällige Fahrer und die Verkehrssicherheit. Selbst wenn auch zukünftig eine Ausnahme vom Entzug der Fahrerlaubnis nur in Ausnahmefällen – je nach rechtlicher Bewertung im Extremfall gar nicht mehr – möglich wäre, existiert ein breites Spektrum von anerkannten und effektiven Maßnahmen, die nur rechtsförmlich eingebunden und intensiver genutzt werden müssten, um so Sicherheit, Besserung, aber auch ein verhältnismäßiges Vorgehen zu gewährleisten.

Fußnoten

¹⁾ Straftaten im Straßenverkehr (§§ 142, 315b und c, 316, 222, 229, 323a StGB i. V. m. Verkehrsunfall und nach dem StVG) 211 846; Statistisches Bundesamt, Jahrbuch 2009.

²⁾ Jagow/Burmann/Heß, Straßenverkehrsrecht, 20. Aufl. 2008, § 25 Rn. 1b.

³⁾ Hentschel, P. (2004). Fahrerlaubnis und Alkohol im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, 4. Aufl., Rn. 802.

⁴⁾ Diese Ansicht einer teilbaren Eignung hat auch Stephan bereits in einem früheren Aufsatz zur bedingten Eignung in der DAR 4/1989, S. 1 ff. vertreten.

⁵⁾ Janiszewski, H. DAR 4/1989, S. 15 ff.

⁶⁾ Gebhardt, H.-J., Das verkehrsrechtliche Mandat. Verteidigung in Verkehrsstraf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren. 5. Aufl. 2008, § 58 Rn. 22.

⁷⁾ Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5. Aufl. 2006, § 12 Rn. 43.

⁸⁾ Bode, H.-J., DAR 4/1989, S. 444–453.

⁹⁾ Stephan, E., DAR, 4/1989, S. 1–5.

¹⁰⁾ Prochaska/Di Clemente. Toward a comprehensive model of change, in: Miller/Heather (Eds.), Treating addictive behaviors: Processes of change, 1986, S. 3–27.

¹¹⁾ BVerwG, NZV 1992, 501.

-
- ¹²⁾ Riedmeyer, O., VGT 2002, 270–278.
- ¹³⁾ Winkler, W., VGT 1992, 128–141.
- ¹⁴⁾ Stephan, E. (1984). Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 30, 27–33.
- ¹⁵⁾ Piesker, H., VGT 2002, 254–269.
- ¹⁶⁾ Winkler, W., VGT 1992, 128–141.
- ¹⁷⁾ Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl. 2005.
- ¹⁸⁾ Schubert/Mattern, 2009, Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik, Beurteilungskriterien, 2. Aufl. 2009.
- ¹⁹⁾ Brenner-Hartmann, J. (2006). Alkohol, Drogen, Medikamente. Einfluss auf die Fahreignung: chronischer Einfluss. In: Madea/Mußhoff/Berghaus (Hrsg.) Verkehrsmedizin, 456–464.
- ²⁰⁾ Krüger, HP, Kazenwadel, J., Vollrath, M. (1995). Das Unfallrisiko unter Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren. In: Krüger HP (Hrsg.) Das Unfallrisiko unter Alkohol – Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Gustav Fischer, Stuttgart.
- ²¹⁾ Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl. 2005, S. 142.
- ²²⁾ Bode, H. J., DAR 4/1989, S. 444–453.
- ²³⁾ Burmann, M., VGT 2004, 154–164.
- ²⁴⁾ Riedmeyer, O., VGT 2002, 270–278
- ²⁵⁾ Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5. Aufl. 2006, § 2 Rn. 150.
- ²⁶⁾ Schneider, W., VGT 1986, 322–346.
- ²⁷⁾ Diese Überlegungen liegen auch dem Modell PASS (Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility) zugrunde, das mit dem Ziel erarbeitet wurde, ein Rahmenmodell für ein zukünftiges einheitliches europäisches Fahrerlaubnissystem zu schaffen.
- ²⁹⁾ Winkler, W., VGT 1992, 128–141.
- ³⁰⁾ VGT 2006, Empfehlungen AK III, S. 8.
- ³¹⁾ Jacobshagen, W. (1999). Das Modell „BUSS“: Erste Ergebnisse eines integrierten Schulungs- und Beratungsmodells für alkoholauffällige Fahrer innerhalb der Sperrfrist. Blutalkohol 38/2001, 233–249.
- ³²⁾ Bode/Winkler, Fahrerlaubnis, 5. Aufl. 2006, § 12 Rn. 43.
- ³³⁾ VGT 2002, Empfehlungen AK VII, S. 13.
- ³⁴⁾ VGT 2002, 270–278.
- ³⁵⁾ Haus, K.-L., VGT 1992, 105–127.

Anschrift des Verfassers

Dipl.-Psych. Axel Uhle
TÜV SÜD Pluspunkt GmbH
Augustaanlage 50
D-68165 Mannheim
Email: axel.uhle@tuev-sued.de

Aus dem Arbeitskreis VII: Unfallrisiko „Junge Fahrer“

DIETMAR STURZBECHER

Bisherige Maßnahmen zur Erhöhung der Fahranfängersicherheit: Eine Bilanz^{*)}

1. Fahranfängervorbereitung im Wandel

Obwohl die Unfallzahlen insgesamt weiter rückläufig sind und sich dieser Rückgang auch bei den jungen Fahranfängern erkennen lässt, tragen junge Fahranfänger noch immer ein mehrfach höheres Unfallrisiko als erfahrene Fahrer (Statistisches Bundesamt, 2009). Das Problem der hohen Anzahl von Fahranfängerunfällen erscheint also drängend und keineswegs neu; entsprechend intensiv versuchte man in der Vergangenheit, dem hohen Unfallrisiko der Fahranfänger durch geeignete Maßnahmen zu begegnen.

Auf dem 36. Verkehrsgerichtstag im Jahr 1998 wurden verschiedene Lösungsansätze zur Senkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in verschiedenen Arbeitskreisen diskutiert (z. B. im Hinblick auf die Fahrschulausbildung im Arbeitskreis I „Neue Strukturen im Fahrschulwesen“). Dabei standen traditionelle Ansätze im Sinne einer Stärkung der formalen Fahrschulausbildung und einer verbesserten Vermittlung verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen im Vordergrund. Vom Arbeitskreis IV „Junge Kraftfahrer“ wurde u. a. angeregt, Konzepte einer integrierten Verkehrserziehung in allen Schulformen und Altersklassen umzusetzen. Die in einigen Bundesländern bereits bestehenden Modelle zur Vermittlung einer umfassenden Mobilitätskompetenz in der Schule wurden begrüßt und als vielversprechend für eine nachhaltig positive Verhaltens- und Einstellungsbeeinflussung vor einer anschließenden und darauf aufbauenden Fahrschulausbildung angesehen. Hingegen stießen mobilitätsbeschränkende Auflagen für Fahranfänger sowie der Ansatz eines erweiterten fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus durch Begleitetes Fahren noch vielfach auf Ablehnung. Empfohlen wurde vor allem, ein Weiterbildungsangebot mit erfahrungsbezogenen und fahrpraktischen Elementen zu schaffen (die sog. „Zweite Ausbildungsphase“), um Fahranfänger nach der Fahrprüfung nicht mit den Gefahren des Straßenverkehrs allein zu lassen.

Fünf Jahre später – beim 41. Verkehrsgerichtstag im Jahr 2003 – waren die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erprobung einer solchen „Zweiten Ausbildungsphase“ nach dem Fahrerlaubniswerb und einer ersten Phase des selbständigen Fahrerfahrungsaufbaus geschaffen. Darüber hinaus finden sich Hinweise auf ein Umdenken vieler Verkehrsexperten: Der damalige Arbeitskreis I „Unfallrisiko Fahranfänger“ hielt angesichts des anhaltend überproportionalen Unfallrisikos der Fahranfänger neben den bis dahin favorisierten traditionellen Elementen der Fahranfängervorbereitung auch für Deutschland relativ neuartige Maßnahmen für erforderlich. Man sah nunmehr auch im Modell des „Begleiteten Fahrens“ im Anschluss an den Erwerb der Fahrerlaubnis einen weiteren Ansatz zur Erhöhung der Sicherheit von Fahranfängern, der weiter ausgearbeitet und unter wissenschaft-

^{*)} Schriftliche Langfassung des Vortrages, den der Verfasser auf dem 48. Verkehrsgerichtstag 2010 in Goslar gehalten hat.

licher Begleitung in die Praxis umgesetzt werden sollte. Weiterhin wurde die bereits 1998 gestellte Forderung nach Einführung eines absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger in der Probezeit erneut bekräftigt.

Heute sind einige der damals diskutierten und empfohlenen Maßnahmen bereits im deutschen System der Fahranfängervorbereitung rechtlich verankert. Dazu gehören die Verschärfung der Probezeitregelung für Fahranfänger im Jahr 1999 und die Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger im Jahr 2007. Andere Ansätze haben in Form von Modellprojekten Eingang in die Fahranfängervorbereitung gefunden, und es stehen Entscheidungen im Hinblick auf ihre Verstetigung an: Mit dem freiwilligen „Fortbildungseminar für Fahranfänger“ wurde im Jahr 2004 ein Angebot bereitgestellt, das Fahranfänger nach dem Beginn des selbständigen Fahrens im Straßenverkehr dabei unterstützen soll, sicherheitsförderliche Einstellungen zu festigen und Verhaltensweisen zur Gefahrenvermeidung im Rahmen einer „Zweiten Ausbildungsphase“ zu erlernen. Darüber hinaus eröffnet das zwischen April 2004 und Januar 2008 sukzessive in allen Bundesländern eingeführte „Begleitete Fahren ab 17“ (BF-17) jungen Fahranfängern die Möglichkeit eines verlängerten Fahrerfahrungsaufbaus in Begleitung eines fahrerfahrenen Erwachsenen vor dem Beginn des selbständigen Fahrens.

Unabhängig davon, ob Maßnahmen vor ihrer Einführung oder Erprobung kontrovers diskutiert werden oder nicht, muss sich jede Maßnahme zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung letztlich in der Praxis bewähren und dabei an Kriterien wie der Praktikabilität, der Akzeptanz und nicht zuletzt der Sicherheitswirksamkeit messen lassen. Nachfolgend soll eine kritische Bewertung der genannten Maßnahmen auf der Grundlage der vorliegenden Evaluationsstudien und Analysen vorgenommen werden.

2. Die „Neuen Probezeitregelungen für Fahranfänger“

In der Bundesrepublik Deutschland wurde die Fahrerlaubnis auf Probe zum 01. November 1986 – und im Zuge der Wiedervereinigung am 03. Oktober 1990 auch in den neuen Bundesländern – eingeführt. Mit der Umsetzung der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie und der damit verbundenen Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts in Deutschland gelten seit dem 01. Januar 1999 für die Fahrerlaubnis auf Probe folgende verschärfte Bestimmungen: Ab dem Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt für Fahranfänger eine zweijährige Probezeit¹⁾. Begeht ein Fahranfänger in diesem Zeitraum einen „schwerwiegenden“²⁾ Regelverstoß (früher: „Katalog-A-Verstoß“) oder zwei „weniger schwerwiegende“³⁾ Regelverstöße (früher: „Katalog-B-Verstoß“), so wird die Teilnahme an einem Aufbauseminar für Fahranfänger („ASF“; früher: „Nachschulung“) angeordnet, und die Probezeit verlängert sich auf vier Jahre („1. Eingriffsstufe“). Kommt es nach der Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit erneut zu einem „schwerwiegenden“ Regelverstoß oder zu zwei „weniger schwerwiegenden“ Regelverstößen, so wird eine schriftliche Verwarnung erteilt und empfohlen, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen („2. Eingriffsstufe“). Bei einem erneuten „schwerwiegenden“ Regelverstoß oder zwei „weniger schwerwiegenden“ Regelverstößen innerhalb dieser zwei Monate wird die Fahrerlaubnis entzogen („3. Eingriffsstufe“).

Die Verschärfung gegenüber den vorher bestehenden Regelungen besteht auf der ersten Eingriffsstufe in der Verlängerung der Probezeit um weitere zwei Jahre. Es gilt außerdem,

dass eine Nicht-Teilnahme an einem Aufbauseminar den Fahrerlaubnisentzug zur Folge hat. Gegenüber der früheren Regelung erscheinen die Maßnahmen auf der zweiten Eingriffsstufe heute weniger streng. So entfiel die Vorgabe zur Wiederholung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung; an ihre Stelle sind eine schriftliche Verwarnung und die Empfehlung zur Teilnahme an einer psychologischen Beratung getreten. Die Verschärfung der Maßnahmen auf der dritten Eingriffsstufe stellt ein sofortiger Fahrerlaubnisentzug für mindestens drei Monate dar. Außerdem liegt es im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, ob zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis eine erneute Prüfung abzulegen ist. Zusammenfassend bewerten ELLINGHAUS und STEINBRECHER (1999) die veränderten Regelungen bei der Fahrerlaubnis auf Probe dahingehend, dass „... der Gesetzgeber das Drohpotential gegenüber auffällig gewordenen Fahranfängern in der Weise modifiziert [hat], dass die Prüfungswiederholung ihre Bedeutung verloren hat und der Entzug der Fahrerlaubnis in den Vordergrund gerückt wurde. In dem Zusammenhang erhöht die Verlängerung der Probezeit nach der Anordnung eines Aufbauseminars das Risiko des Fahranfängers erheblich, während seiner Probezeit die Fahrerlaubnis zu verlieren“. Zu ergänzen bleibt, dass mit den veränderten Probezeitregelungen die edukativen Elemente gestärkt wurden, mit denen verkehrserzieherisch auf die auffälligen Fahrer eingewirkt werden soll.

Die beschriebenen Probezeitregelungen verbinden einen generalpräventiven und einen spezialpräventiven Ansatz: Eine generalpräventive Sanktionsandrohung für alle Fahranfänger besteht darin, dass bestimmte Regelverstöße grundsätzlich eine Probezeitverlängerung sowie festgelegte edukative Maßnahmen nach sich ziehen, die mit einem nicht unerheblichen Zeit- und Kostenaufwand verbunden sind – bei regelgerechtem Verhalten bleiben diese Maßnahmen aus. Die verpflichtenden bzw. empfohlenen edukativen Interventionen für verkehrsauffällige Fahranfänger sind hingegen als spezialpräventive Maßnahmen anzusehen. Sie betreffen nur jene Teilgruppe von Fahranfängern, denen bestimmte Regelverstöße nachgewiesen wurden, und sollen bei den Betroffenen zu einer Einstellungs- bzw. Verhaltensänderung führen.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Auf Grundlage von polizeilichen Unfalldaten in Nordrhein-Westfalen und Bayern führten MEEWES und WEIßBRODT (1992) eine Untersuchung zur Wirksamkeit der 1986 erstmals eingeführten Fahrerlaubnis auf Probe durch und analysierten Veränderungen des Unfallgeschehens in verschiedenen Teilgruppen von Fahrern bzw. Unfällen (u. a. Alter, Geschlecht und Unfallort). Es konnte eine Verringerung des Unfallrisikos um fünf Prozent bei den 18- bis 19-jährigen männlichen Fahranfängern nachgewiesen werden; dieser Befund bezog sich jedoch ausschließlich auf Fahrten innerorts. Mit der im Jahr 1999 verschärfte Probezeitregelung erhoffte man sich, diesen nur geringen Effekt auf das Unfallrisiko zu steigern.

Im Rahmen einer Untersuchung zur Wirksamkeit der verschärfte Probezeitregelungen (DÜTSCHKE, SKOTTKE, ISING, BIERMANN, BRÜNKEN, DEBUS & LEUTNER, 2008) wurde geprüft, ob sich für die Maßnahme ein Effekt auf die Unfallzahlen bei den jungen Fahrern nachweisen lässt. Hierzu wurden – analog zur oben genannten Untersuchung von MEEWES et al. (1992) – Daten zu polizeilich registrierten Unfällen in Bayern und Nordrhein-Westfalen⁴) aus den Jahren 1992 bis 2002 ausgewertet. Eine deskriptive Analyse der Daten, bei der verschiedene Teilgruppen von Fahrern bzw. Unfällen (z. B. unterschieden nach Alter, Geschlecht, Unfallschwere) betrachtet wurden und bei der auch die generelle Unfallent-

wicklung in diesem Zeitraum in Rechnung gestellt wurde, zeigte keinen Rückgang der Unfallzahlen bei der Zielgruppe, der auf eine Wirksamkeit der Maßnahme zurückzuführen wäre.

Weiterhin wurden im Rahmen dieser Untersuchung für eine genauere Analyse die Unfallzahlen von zwei Geburtsjahrgängen betrachtet, die im Jahr 1999 entweder 18 oder 19 Jahre alt wurden und somit von den verschärften Probezeitregelungen betroffen waren. Diesen Unfallzahlen wurden dann die Unfallzahlen von 18-Jährigen aus den Jahren 1995 und 1996 gegenübergestellt, was einen Vorher-Nachher-Vergleich bezüglich der Wirksamkeit der eingeführten Maßnahme ermöglichte. 25- bis 27-Jährige dienten mit ihren Unfallzahlen jeweils als Kontrollgruppen, um Fehlschlüsse zu vermeiden (z. B. aufgrund von allgemeinen Trends bei der Entwicklung der Unfallzahlen). Bei einer getrennten Auswertung der Daten nach Geschlecht, leichten vs. schweren Unfällen sowie Unfällen innerorts vs. Unfällen außerorts ließ sich bei den schweren Unfällen ein leichter Rückgang der Unfallzahlen nach der Maßnahmeneinführung feststellen. Dieser erwies sich aber nach weiteren regressionsanalytischen Auswertungen als statistisch nicht signifikant, so dass es aus Sicht der Autoren nicht gerechtfertigt erscheint, von einem positiven Effekt der Maßnahme auszugehen.

Mittels einer längsschnittlichen Befragung von Fahranfängern in der Probezeit gingen BIERMANN, SKOTTKE, ANDERS, BRÜNKEN, DEBUS & LEUTNER (2008) möglichen Prädiktoren zukünftiger Unfälle und Verkehrsauffälligkeiten nach. Dabei wurden in einem Abstand von zwei bis acht Monaten Angaben von Fahranfängern unter anderem zu eigenem verkehrsauffälligem Verhalten und eigenen Unfällen, zu erfahrenen Sanktionen sowie zur Kenntnis und Verhaltenswirksamkeit der Fahrerlaubnis auf Probe erhoben; darüber hinaus wurden Fahrhandlungsroutinen mittels eines Reaktionstests und eines Fahrverhaltenstests erfasst. Die Ergebnisse zeigen, dass sich im Rahmen eines umfassenden Vorhersagemodells lediglich die Fahrerfahrung, verkehrsbezogene Persönlichkeitseigenschaften und unangepasstes Fahrverhalten als prädiktiv für das Unfallrisiko erweisen; die Fahrerlaubnis auf Probe leistete hingegen in diesem Modell keinen Beitrag zur Vorhersage von unangepasstem Verhalten, selbstberichteten Beinahe-Unfällen oder tatsächlichen Unfällen. Weiterhin ist davon auszugehen, dass die Fahrerlaubnis auf Probe eine Sanktionsdrohung beinhaltet, die in der Zielgruppe grundsätzlich bekannt sein muss, um ihre generalpräventive Funktion erfüllen zu können. Es zeigte sich jedoch, dass in der Untersuchungsgruppe das Wissen über die Probezeitregelungen insgesamt gering war und die generalpräventive Sanktionsandrohung kaum als aversiv erlebt wurde.

Bezüglich der vorliegenden Evaluationsergebnisse zur Fahrerlaubnis auf Probe bleibt methodenkritisch anzumerken, dass zum Nachweis einer Maßnahmenwirksamkeit letztlich die Untersuchung mittels eines echten Kontrollgruppendesigns erforderlich wäre, bei der Fahranfänger mit gleichen situativen und personenbezogenen Merkmalen, jedoch ohne Fahrerlaubnis auf Probe als Bezugsgruppe dienen. Da jedoch alle Fahranfänger den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe unterliegen, ist ein solches Kontrollgruppendesign nicht möglich. Weiterhin ist festzuhalten, dass die zugrundegelegten Unfalldaten (MEEWES et al., 1992; DÜTSCHKE et al., 2008) mit Bezug zur Bevölkerungsstatistik (Unfälle je 1.000 Einwohner) ausgewertet wurden. Eine Relativierung der Unfallzahlen hinsichtlich der tatsächlichen Fahrleistung der Fahrerlaubnisinhaber oder bezüglich der Quote der Fahrerlaubnisinhaber in der Bevölkerung im Betrachtungszeitraum wäre präziser und somit methodisch wünschenswert, ist jedoch in Ermangelung entsprechender Daten nicht ohne

weiteres möglich. Hinsichtlich der Untersuchung von BIERMANN et al. (2008) bestand das vorrangige Ziel darin, mögliche Effekte von Variablen innerhalb eines Vorhersagemodells zu ermitteln. Das dafür gewählte Untersuchungsdesign umfasst eine Vielzahl von Evaluationsmethoden, deren Validität jeweils sorgfältig überprüft und einzeln nachgewiesen wurde. Da angesichts des Untersuchungsziels keine repräsentative Stichprobe zugrundegelegt wurde, ist eine Generalisierung der Befunde jedoch nicht möglich.

3. Die „Zweite Ausbildungsphase“ – Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger

Die Erwartung eines Sicherheitsgewinns durch eine zweite Ausbildungsphase gründete sich in der Vergangenheit auf die Annahme, dass es nach der Fahrschulausbildung zu einem Abbau der in der Fahrschule erlernten Fahrweise und zu einer Übernahme sicherheitsabträglicher Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer komme. Aus dieser Annahme wurde nicht zuletzt die Forderung nach einer Einflussnahme auf Fahranfänger abgeleitet, die über den Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs hinausgeht.

Bereits in den frühen 1990er Jahren wurde in Deutschland der Versuch unternommen, eine zweite Fahrausbildungsphase zu realisieren. Die Fahranfänger wurden über einen Zeitraum von 18 Monaten nach dem Führerscheinerwerb durch pädagogische Maßnahmen unterstützt, zu denen eine zusätzliche Theorieausbildung, Gruppendiskussionen, Informationsbriefe und ein Fahrsicherheitstraining gehörten. Dieses Pilotprojekt mit dem Titel „Jugend fährt sicher“ wurde vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR e.V.) in Kooperation mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicher (GDV e.V.) ins Leben gerufen, hatte aber keine obligatorische Einführung zur Folge (im Überblick: LEUTNER, BRÜNKEN & WILLMES-LENZ, 2009).

Im Rahmen einer „Neuaufgabe“ dieses Maßnahmenansatzes besteht seit dem 01. Januar 2004 in den meisten Bundesländern⁵) die Möglichkeit zur freiwilligen Teilnahme an einem so genannten „Fortbildungsseminar für Fahranfänger (FSF)“. Im Seminarverlauf nehmen Fahranfänger an insgesamt drei Gruppensitzungen zu je 90 Minuten, an einer 60-minütigen Übungs- und Beobachtungsfahrt im öffentlichen Straßenverkehr und an einer praktischen Sicherheitsübung auf einem geschlossenen Gelände im Umfang von 240 Minuten teil:

- Die erste Gruppensitzung dient unter anderem dem Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmern zu bisher erlebten Verkehrssituationen, der Thematisierung von positiven und negativen Veränderungen des „Fahrstils“ nach Beginn des selbständigen Fahrens sowie der Benennung von noch als schwierig empfundenen Anforderungen im Straßenverkehr.
- In der Übungs- und Beobachtungsfahrt suchen die Teilnehmer unter anderem jene Situationen auf, bezüglich derer sie zuvor individuellen Übungsbedarf geäußert haben, und vertiefen die Kenntnisse zu einer umweltschonenden Fahrweise aus der Fahrausbildung. Die Beobachtungen der mitfahrenden Teilnehmer sowie die Eindrücke des Fahrers selbst dienen dabei der anschließenden gemeinsamen Auswertung mit dem Seminarleiter.
- In der zweiten Gruppensitzung werden unter anderem die mögliche Beeinträchtigung des Fahrverhaltens durch Mitfahrer oder Nebentätigkeiten sowie durch Emotionen und Extramotive thematisiert und wünschenswerte Gegenstrategien gemeinsam erarbeitet.

- Im Rahmen der praktischen Sicherheitsübung werden Übungen zum Thema „Bremsen“ unter verschiedenen situativen Bedingungen sowie zum Thema „Kurvenfahren“ mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchgeführt. Die Erlebnisse werden von den Teilnehmern beschrieben und Empfehlungen für zukünftiges Verhalten erarbeitet.
- In der dritten Gruppensitzung werden unter anderem die Gefährlichkeit von Alkohol- und Drogenfahrten thematisiert und Vermeidungsstrategien erarbeitet.

Eine Seminarteilnahme ist frühestens sechs Monate nach Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B (bzw. BE) möglich und führt dazu, dass die bestehende Probezeit um maximal 12 Monate verkürzt wird. Die Maßnahme richtet sich damit vor allem an Fahranfänger in der regulären Probezeit bzw. auch an solche Fahranfänger, deren Probezeit sich aufgrund von Verkehrsdelikten um zwei Jahre verlängert hat.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Um die Wirksamkeit der Maßnahme im Sinne von Einstellungsänderungen und einer Verringerung des Unfallrisikos von jungen Fahranfängern zu ermitteln, wurden im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verschiedene Forschungsprojekte zur summarischen und formativen Evaluation vergeben.

In einer Untersuchung von HEINZMANN und SCHADE (2009) wurde der Nutzungsumfang anhand von Änderungsmitteilungen bezüglich der Probezeitdauer im Zentralen Fahrerlaubnisregister für die Jahre 2004 bis 2008 ermittelt: Die Beteiligung an der Maßnahme ist seit ihrer Einführung insgesamt gering. Im genannten Zeitraum wurde für weniger als ein Prozent der Fahrerlaubniserteilungen eine Verkürzung der Fahrerlaubnis auf Probe durch die Teilnahme an einem freiwilligen Fortbildungsseminar für Fahranfänger registriert.

Weiterhin ließen sich durch eine Auswertung von Daten aus dem Verkehrszentralregister (VZR) zu verkehrsauffälligem Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr Rückschlüsse auf die Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Legal-Bewährung von Seminarteilnehmern ziehen. Eine vergleichende Gegenüberstellung von Seminarteilnehmern und Nicht-Teilnehmern hinsichtlich ihrer Verkehrsauffälligkeit im VZR in einem Beobachtungszeitraum von 12 Monaten nach Ablauf ihrer Probezeit belegte die erwartete geringere Verkehrsauffälligkeit nach der Teilnahme an einem Fortbildungsseminar nicht. Im Gegenteil: Wie aus der folgenden Tab. 1 hervorgeht, zeigten sich die Seminarteilnehmer (E) im Betrachtungszeitraum bei nahezu allen berücksichtigten Deliktindikatoren (z. B. „Schuldhafter Unfall“, „Geschwindigkeitsdelikt“, „Straßenverkehrsgefährdung“) häufiger verkehrsauffällig als die Nicht-Teilnehmer (K); die Unterschiede fallen in einer Reihe von Fällen signifikant und sehr deutlich aus.

Indikatoren der VZR-Auffälligkeit ¹⁾	Quotient der VZR-Auffälligkeitsraten ²⁾ von E- zu K-Untersuchungsgruppe			
	E2-1 zu K2-1	E2-2 zu K2-2	E4-1 zu K4-1	E4-2 zu K4-2
Schuldhafter Unfall	1,84 *	2,00 n.s.	1,38 n.s.	1,20 n.s.
Straßenverkehrsgefährdung	3,47 ***	4,80 ***	1,50 n.s.	2,00 n.s.
Alkohol/andere Drogen	1,75 n.s.	2,00 n.s.	1,40 n.s.	0,00 n.s.
Geschwindigkeitsdelikt	3,78 ***	4,71 ***	1,83 **	1,38 n.s.
Beliebiger Verkehrsverstoß	2,43 ***	2,88 ***	1,46 **	1,19 n.s.

Tab. 1: Quotient der VZR-Auffälligkeitsraten der Untersuchungsgruppen (zweiseitiger Test der Nullhypothese, Methode: exakter Test nach Fischer; Quelle: Heinzmann et al., 2009).

1) Mehrfachnennungen möglich 2) Delikte je 1.000 Personen und 1 Jahr

Legende: n.s. = nicht signifikant; * = signifikant ($p \leq 0,05$); ** = sehr signifikant ($p \leq 0,01$); *** = höchst signifikant ($p \leq 0,001$)
 2-1 = zweijährige Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der auf 1 Jahr verkürzten Probezeit (E) bzw. mit Beginn des 2. Jahres der Probezeit (K)
 2-2 = zweijährige Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der um 1 bis 12 Monate verkürzten Probezeit im Anschluss an die FSF-Teilnahme (E) bzw. quartalsgenau und zeitlich analog zu E2-2 (K)
 4-1 = verlängerte Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der um 1 bis 12 Monate verkürzten Probezeit im Anschluss an die FSF-Teilnahme (E) bzw. mit Beginn des 4. Jahres der Probezeit (K)
 4-2 = verlängerte Probezeit; Beobachtungsbeginn mit Ende der auf 3 Jahre verkürzten Probezeit (E) bzw. quartalsgenau und zeitlich analog zu E4-2 (K)

In einer Untersuchung zur formativen Evaluation (KERWIEN, 2009) wurden sowohl Seminarleiter bzw. Moderatoren der praktischen Sicherheitsübungen als auch Seminarteilnehmer befragt; weiterhin wurden Aspekte der konzeptadäquaten Seminardurchführung durch teilnehmende Beobachtungen erfasst. Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass aus Sicht der befragten Seminarleiter die hauptsächliche Teilnahmemotivation der Seminarteilnehmer in der Verkürzung der Probezeit bestand. Diese Einschätzung wurde durch die Befragung der Seminarteilnehmer bestätigt, die darüber hinaus den Wunsch, sicherer fahren zu lernen, und die Erwartung einer Verbesserung ihrer Fahrtechnik als Gründe für ihre Teilnahme angaben. Dabei hatten jene Seminarteilnehmer, deren Probezeit bereits um zwei Jahre verlängert war, ausgeprägter als die anderen Teilnehmer den Wunsch, die Probezeit zu verkürzen, und sie waren deutlich weniger daran interessiert, sicherer fahren zu lernen oder ihre Fahrtechniken zu verbessern. Aus Sicht der Seminarteilnehmer waren die praktischen Sicherheitsübungen der Seminarbestandteil, der inhaltlich am wertvollsten und interessantesten ausfiel, am meisten Spaß machte und am ehesten ihren Erwartungen entsprochen hatte. Die Ergebnisse der teilnehmenden Beobachtungen zur konzeptadäquaten Seminardurchführung ließen teilweise Vermittlungsprobleme bei bestimmten Lernzielen (z. B. bezüglich Fahrmotiven und Emotionen), Zeitmanagementprobleme sowie Abweichungen zwischen den vorgesehenen und den tatsächlich erreichten Zielen der einzelnen Seminarbestandteile erkennen. Im Evaluationsbericht wird entsprechend die insgesamt hohe Anzahl der vorgesehenen Ziele in den einzelnen Seminarbestandteilen kritisiert und angeregt, diese zu reduzieren und in eine Zielhierarchie zu bringen.

Für die summative Evaluation der Maßnahme (RUDINGER & SINDERN, 2009) wurden in einer vergleichenden Untersuchung von Seminarteilnehmern und einer Kontrollgruppe (parallelisiert bezüglich der Merkmale Geschlecht, Fahrerfahrung und Schulabschluss) mittels Fragebogenerhebungen (vor Seminarteilnahme sowie drei, sechs und zwölf Mona-

te danach) Ausprägungen in 12 verschiedenen Persönlichkeitsmerkmalen bzw. Konstrukten⁶⁾ erfasst, in denen durch eine FSF-Teilnahme Veränderungen herbei geführt werden sollen (beispielsweise zu verkehrsbezogenen und risikobezogenen Einstellungen, zum Gefahrenbewusstsein und zur Einschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten). Dabei wurde angenommen, dass bei einer Wirksamkeit der Maßnahme die positiv beeinflussten Ausprägungen der Teilnehmer in den erfassten Konstrukten in verschiedener Weise erkennbar würden:

- Bei einem Vorher-Nachher-Vergleich der FSF-Teilnehmer sollten sich nach der Seminarteilnahme verbesserte Ausprägungen in den betrachteten Merkmalen zeigen als vor der Teilnahme.
- Um die erreichten Veränderungen der Wirksamkeit der Maßnahme zuschreiben zu können, wurde außerdem davon ausgegangen, dass sich die infolge der Seminarteilnahme erwarteten Veränderungen nicht bei jenen Untersuchungsteilnehmern zeigen, die nicht an einem Seminar teilgenommen haben (Kontrollgruppe).
- Weiterhin wurde die These ungünstiger Lernprozesse nach der Fahrausbildung berücksichtigt (s. o.), der zufolge Fahranfänger nach dem Beginn des selbständigen Fahrens die zuvor angeeigneten sicherheitsrelevanten Einstellungen wieder aufgeben. Falls die sicherheitsrelevanten Einstellungen im Untersuchungsverlauf unter jenen Fahranfängern abnehmen, die nicht an einem Seminar teilgenommen haben, und bei den Seminarteilnehmern unverändert bleiben, würde dies ebenfalls für die Wirksamkeit der Maßnahme sprechen.

Die meisten der entsprechend dieser Annahmen aufgestellten und geprüften Hypothesen konnten nicht bestätigt werden. So weisen die Daten weder bei einer Betrachtung derselben Fahranfänger vor und nach der Seminarteilnahme noch bei einem Vergleich zwischen Teilnehmern und Nicht-Teilnehmern darauf hin, dass die Maßnahme beispielsweise eine realitätsgerechtere Einschätzung von Verkehrsanforderungen, eine höhere Bereitschaft zum Einhalten von Verkehrsregeln, eine selbstkritischere Einschätzung des eigenen Fahrkönnens oder einen höheren Grad an Selbstreflexion bewirkt. Auch Hinweise darauf, dass durch eine FSF-Teilnahme ungünstige Lernprozesse nach der Fahrschulausbildung vermieden oder verringert werden, finden sich in den Untersuchungsergebnissen nicht.

Eine positive Veränderung von Ausprägungen konnte nur bei wenigen Merkmalen nachgewiesen werden – allerdings unterliegen diese Befunde gewissen Einschränkungen:

- Zwar war die selbstberichtete Risikobereitschaft bei den Seminarteilnehmern ein halbes Jahr nach ihrer Teilnahme etwas geringer als bei den Nicht-Teilnehmern, jedoch erscheint dieser Effekt nur schwach. Außerdem zeigte sich insgesamt bei beiden Gruppen ein Anstieg der selbstberichteten Risikobereitschaft im Befragungszeitraum.
- Hinsichtlich des Gefahrenbewusstseins (d. h. der Einschätzung verschiedener Verkehrssituationen als mehr oder weniger gefährlich) wiesen die Seminarteilnehmer unmittelbar nach der Seminarteilnahme keine höhere Ausprägung auf als die Nicht-Teilnehmer. Beim dritten Messzeitpunkt zeigte sich jedoch eine signifikant höhere Ausprägung des Gefahrenbewusstseins bei den Seminarteilnehmern. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass das Gefahrenbewusstsein bei den Seminarteilnehmern bereits vor der Teilnahme höher ausgeprägt war als in der Kontrollgruppe: Offenbar nehmen Fahranfänger mit einem hohen Bewusstsein für Gefahren häufiger an einem Fortbildungsseminar teil und werden hierdurch in ihrem Gefahrenbewusstsein weiter bestärkt.

- Die Einschätzung der verkehrssicherheitsrelevanten Fahrkompetenz nahm bei den Seminarteilnehmern im Untersuchungsverlauf zwar zu, jedoch zeigte sich diese Veränderung auch in der Kontrollgruppe. Die Veränderung ist deshalb offenbar nicht auf die Maßnahme zurückzuführen.

In der Untersuchung konnte somit keine breite und nachhaltige Veränderung in jenen verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungsbereichen nachgewiesen werden, die durch das freiwillige „Fortbildungsseminar für Fahranfänger“ angesprochen werden sollen.

Methodenkritisch ist zu den vorliegenden Evaluationsergebnissen anzumerken, dass die Befunde, die aus der Auswertung von Auffälligkeiten im Verkehrszentralregister resultieren (HEINZMANN et al., 2009), nicht dahingehend interpretiert werden können, dass die freiwillige Teilnahme an einem Fortbildungsseminar zu einem verkehrsauffälligen Fahrverhalten führt! So wäre es auch möglich, dass besonders jene Fahranfänger von der Maßnahme angesprochen werden, die ohnehin mit einer erhöhten Risikobereitschaft am Straßenverkehr teilnehmen. Angesichts der erhöhten Verkehrsauffälligkeit der Seminarteilnehmer muss jedoch der Teilnahmeanreiz der Probezeitverkürzung dringend hinterfragt werden.

4. Das „Begleitete Fahren ab 17“

Den Hintergrund für die Diskussion in der Fachöffentlichkeit über die Einführung der Maßnahme des „Begleiteten Fahrens“ in Deutschland bildeten unter anderem Erkenntnisse aus Unfallanalysen (SCHADE, 2001; MAYCOCK, LOCKWOOD & LESTER, 1991), denen zufolge das anfänglich besonders hohe Unfallrisiko von Fahranfängern mit zunehmender praktischer Fahrerfahrung schnell zurückgeht. Die Möglichkeit, dieses hohe Fahranfängerrisiko durch die Anwesenheit eines fahrerfahrenen Begleiters zu entschärfen, erschien erfolgversprechend: Mit dem „Begleiteten Fahren“ sollte ein langfristiger sicherheitswirksamer Fahrerfahrungsaufbau unter geschützten Bedingungen im Realverkehr zu Beginn der Fahrkarriere unterstützt werden. Vorliegende Erfahrungen aus anderen Ländern lieferten Hinweise auf einen zu erwartenden hohen Sicherheitsertrag durch diese Maßnahme. So belegte eine Untersuchung aus Schweden eine um 46 Prozent geringere Unfallbeteiligung von Teilnehmern am „Begleiteten Fahren“ im Vergleich mit Fahranfängern, die lediglich an einer Fahrschulausbildung teilgenommen hatten. Nach rechnerischer Bereinigung von möglichen Fremdeinflüssen (z. B. durch Selbstselektion) wurde von einer auf die verlängerte fahrpraktische Erfahrung zurückführbaren Senkung des Anfängerrisikos um 24 bis 40 Prozent innerhalb der ersten zwei Jahre des selbständigen Fahrens ausgegangen (GREGERSEN & NYBERG, 2002).

Die notwendigen Rahmenbedingungen für die Erprobung des „Begleiteten Fahrens“ in Deutschland wurden unter anderem dadurch geschaffen, dass das Mindestalter zum Ablegen der Fahrprüfung auf 17 Jahre gesenkt wurde. Nach bestandener Prüfung darf der Fahranfänger bis zum vollendeten 18. Lebensjahr lediglich in Anwesenheit einer fahrerfahrenen und verkehrszuverlässigen Begleitperson fahren. Die Begleitperson muss ein Mindestalter von 30 Jahren erreicht haben und seit mindestens fünf Jahren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B sein. Sie fungiert als Ansprechpartner, greift aber nicht direkt in die Fahrhandlungen ein; dabei übt sie einen mäßigenden Einfluss in Belastungs- und Konfliktsituationen aus und beantwortet gegebenenfalls die Fragen des Fahrers. Allein der Fahranfänger ist der verantwortliche Fahrzeugführer. Das Modell „Begleitetes Fahren ab

17“ (BF 17) wurde im April 2004 zuerst in Niedersachsen und bis Januar 2008 sukzessive in allen 16 Bundesländern eingeführt.

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Hinsichtlich der Akzeptanz der Maßnahme ist von Beginn an eine hohe Inanspruchnahme zu verzeichnen. So lag der Anteil von Teilnehmern am BF-17-Modell an allen Fahrerlaubnisbewerbern im Jahr 2007 bereits bei 25 Prozent und stieg bis zum Jahr 2008 auf etwa 35 Prozent an. Das „Begleitete Fahren ab 17“ stellt inzwischen die vorherrschende Form des Fahrerlaubnisbewerbs bei den Früherwerbenden einer Fahrerlaubnis der Klassen B/BE dar (Fahrerlaubnisbewerbs bis zum Alter von 18 Jahren und drei Monaten), die etwa 40 Prozent aller Fahrerlaubnisbewerber in dieser Fahrerlaubnisklasse ausmachen (SCHADE et al., 2007).

Zur formativen Evaluation (FUNK et al., 2009) des Modellprojekts „Begleitetes Fahren ab 17“ wurden Angaben zur alltagspraktischen Maßnahmenumsetzung sowohl von jugendlichen Fahranfängern als auch von ihren Begleitpersonen wiederholt erfasst, wobei eine Online-Befragung und eine Papier-Bleistift-Befragung eingesetzt wurden. Die Fahranfänger wurden zufällig aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) beim Kraftfahrt-Bundesamt ausgewählt und im 12-monatigen Längsschnitt an insgesamt vier Erhebungszeitpunkten befragt. Um detaillierte und zuverlässige Informationen zur Fahrleistung und zum Fahrkontext zu erhalten, füllten die Befragungsteilnehmer wiederholt Wochenprotokolle aus, in denen sie retrospektiv Angaben zu interessierenden Merkmalen des PKW-Nutzungsverhaltens jeweils für den Zeitraum der zurückliegenden Woche machten.

Die Ergebnisse zeigen, dass zwischen dem für den Bewerber frühestmöglichen Zeitpunkt, die fahrpraktische Fahrerlaubnisprüfung abzulegen, und dem tatsächlichen Ablegen der Fahrprüfung durchschnittlich fünf Monate liegen; die maximale Begleitdauer von 12 Monaten wird demnach von einem Großteil der Fahranfänger nicht ausgenutzt. Im Durchschnitt umfasste die Begleitphase zwischen sieben und acht Monate, wobei im Nutzer-Quartil mit der kürzesten Begleitphase der Begleitzeitraum bis zu fünf Monate dauerte, im Nutzerquartil mit der längsten Begleitphase hingegen 11 bis 12 Monate. Bei einer ermittelten durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung von 318 Kilometern lässt sich für die Teilnehmer mit einer Begleitphase von acht Monaten eine Fahrleistung von insgesamt etwa 2.400 Kilometer hochrechnen, bei Nutzung der maximalen Länge der Begleitphase von 12 Monaten werden demnach etwa 3.800 Kilometer zurückgelegt.

Ergebnisse zur summativen Evaluation des „Begleiteten Fahrens“ liegen aus verschiedenen Studien vor (STIENSMEIER-PELSTER, 2007; SCHADE, FEDDERSEN & HEINZMANN, 2007; SCHADE & HEINZMANN, 2009). Die erste Studie wurde im Auftrag des Niedersächsischen Verkehrsministeriums von der Universität Gießen durchgeführt; bei den beiden letztgenannten Studien handelt es sich um Teilstudien aus der BAST-Evaluation zur Sicherheitswirksamkeit des BF-17-Modells; diese Evaluation wird von der Statistik-Abteilung des Kraftfahrt-Bundesamts durchgeführt. In diesen Studien werden jeweils Gruppen von BF-17-Teilnehmern und von herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern hinsichtlich ihrer Verkehrsbewährung miteinander verglichen.

In allen Studien wurde nach Beginn des selbständigen Fahrens ein deutlich geringeres Delikt- und Unfallrisiko bei den BF-17-Nutzern festgestellt. So wurden bei BF-17-Teilnehmern in Niedersachsen gegenüber einer parallelisierten Kontrollgruppe von herkömmlich

ausgebildeten Fahranfängern 22,7 Prozent weniger Verkehrsverstöße und 28,5 Prozent weniger schuldhaft Unfälle während des 18-monatigen Beobachtungszeitraums registriert. Weiterhin ließen sich Effekte der Länge der maximal 12-monatigen Begleitphase auf die Sicherheitswirksamkeit nachweisen: Bei BF-17-Teilnehmer mit einer Begleitphase von sechs Monaten und mehr zeigten sich 23,1 Prozent weniger Verkehrsverstöße und 57,0 Prozent weniger selbstverschuldete Unfälle gegenüber BF-17-Teilnehmern mit einer Begleitphase von unter sechs Monaten (STIENSMEIER-PELSTER, 2007).

Auf eine Sicherheitswirksamkeit des BF-17-Modells deuten auch die Auswertungen auf der Grundlage von Daten aus dem Verkehrszentralregister (VZR) in der ersten Teilstudie der BAST-Evaluation hin, in der BF-17-Teilnehmer und Fahranfänger mit einer herkömmlichen Fahrausbildung hinsichtlich ihrer Verkehrsverstöße und schuldhaften Unfälle verglichen wurden (SCHADE, FEDDERSEN & HEINZMANN, 2007). Die im Juli 2007 zeitgleich mit der niedersächsischen Studie veröffentlichten Ergebnisse beziehen sich auf die ersten drei Monate des selbständigen Fahrens nach dem Erreichen der Volljährigkeit und zeigen bei Fahranfängern, die ihre Fahrerlaubnis auf herkömmlichem Wege erworben hatten, eine um den Faktor 1,2 höhere Belastung mit Verkehrsverstößen und eine 1,3-fach höhere Unfallverursachung.

In der Evaluationsstudie von SCHADE und HEINZMANN (2009) wurden Fahranfänger in den ersten 12 Monaten des selbständigen Fahrens zu Verkehrsauffälligkeiten (über einer bestimmten Erheblichkeitsschwelle) an zwei Messzeitpunkten mittels Online-Erhebung befragt und ihre Angaben einer Vergleichsgruppe von Fahranfängern mit einer herkömmlichen Fahrausbildung gegenübergestellt. Bei den BF-17-Teilnehmern konnte auch nach der Berücksichtigung relevanter maßnahmenunabhängiger Einflussfaktoren (u. a. Geschlecht, Pkw-Verfügbarkeit) – allerdings bei Nicht-Berücksichtigung der Fahrleistung – ein um 17 Prozent geringerer Anteil an erheblichen Unfallbeteiligungen und ein um 15 Prozent geringerer Anteil an erheblichen Verkehrsverstößen pro 1000 Fahranfänger und Jahr ermittelt werden. Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Fahrleistung ergab sich für die BF-17-Teilnehmer im Vergleich mit der Kontrollgruppe ein um 22 Prozent geringeres Unfallrisiko und ein um 20 Prozent geringeres Deliktrisiko (s. die folgende Tab. 2).

Statistische Größe	Gruppe BF-17	Gruppe hFS	Unterschied zwischen BF-17 und hFS	Unterschied zwischen BF-17 und hFS (nach Berücksichtigung konfundierender Variablen)
Rate der Unfallbeteiligungen pro 1000 Fahrer und Jahr	89,4	110,5	- 19 %	- 17 %
Rate der Verkehrsverstöße pro 1000 Fahrer und Jahr	66,6	81,6	-18 %	-15 %
Rate der Unfallbeteiligungen pro Millionen Pkw-Kilometer	10,87	14,07	-23 %	- 22 %
Rate der Verkehrsverstöße pro Millionen Pkw-Kilometer	8,10	10,38	-22 %	- 20 %

Tab. 2: Rate der erheblichen Verkehrsauffälligkeiten in den Untersuchungsgruppen pro 1000 Fahrer und Jahr sowie pro Millionen Kilometer (Quelle: Schade et al., 2009).

Es bleibt festzuhalten, dass eine Sicherheitswirksamkeit für das „Begleitete Fahren ab 17“ in verschiedenen Untersuchungen festgestellt werden konnte. Hierbei wurden auch mögliche konfundierende maßnahmenunspezifische Einflüsse berücksichtigt sowie maß-

nahmenspezifische Wirkfaktoren (die Länge der Begleitphase, die gefahrenen Kilometer) für Beobachtungszeiträume von bis zu 18 Monaten identifiziert. Für Aussagen zur Verkehrsbewährung von BF-17-Teilnehmern in den ersten 24 Monaten des selbständigen Fahrens bleiben die voraussichtlich Ende 2010 vorliegenden abschließenden Auswertungen der BAST-Evaluation abzuwarten.

5. Das „Absolute Alkoholverbot für Fahranfänger“

Obwohl sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden in den vergangenen drei Jahrzehnten deutlich verringert hat, stellt Alkohol im Straßenverkehr noch immer einen erheblichen Risikofaktor dar. Im Jahr 2007 war Alkoholeinfluss zwar nur bei rund sechs Prozent aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen; jedoch starben 11 Prozent aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle: Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 15 Getötete und 225 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 27 Getötete und 356 Schwerverletzte (Statistisches Bundesamt, 2008).

Der Einfluss von Alkohol auf die Fahrtüchtigkeit wirkt sich bei jungen Fahrern in besonderem Maße aus. So weisen Untersuchungen aus den USA darauf hin, dass bereits eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille bei jungen Fahrern unter 21 Jahren zu einem 25-prozentigen Anstieg des Risikos führt, im Straßenverkehr zu verunglücken (PREUSSER, 2002). Aufgrund mangelnder Fahrerfahrungen und FahrROUTINEN sind offenbar bereits geringe Mengen Alkohol für junge Fahranfänger als weitaus gefährlicher anzusehen als für erfahrene Fahrer. Wie aus der nachfolgenden Abb. 1 hervorgeht, stellt Alkohol im Vergleich zu anderen Unfallursachen jedoch nicht das Hauptunfallrisiko von Fahranfängern dar.

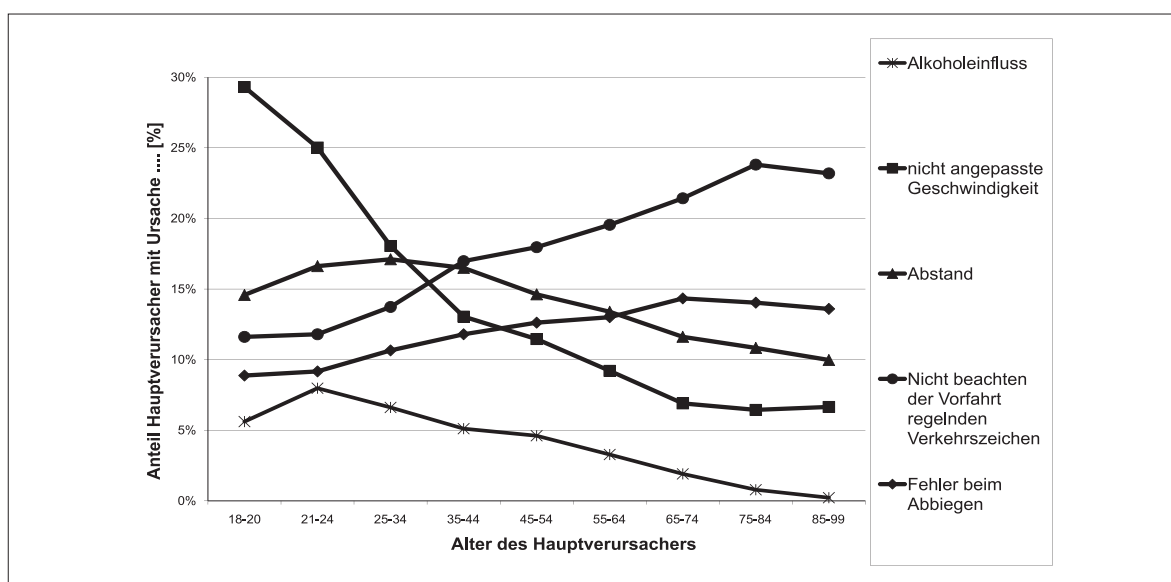


Abb. 1: Hauptunfallursachen bei PKW-Fahrern, 2008 (Quelle: Einzelauswertung der Amtlichen Unfallstatistik durch die BAST).

Am 01. August 2007 trat das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger in Kraft. Seither besteht nach § 24c des Straßenverkehrsgesetzes während der Probezeit und bis zur Vollen-

derung des 21. Lebensjahres ein absolutes Alkoholverbot⁷⁾ am Steuer. Bei Verstößen müssen Fahranfänger ein Bußgeld in Höhe von 125 Euro zahlen; darüber hinaus bekommen sie zwei Punkte im Verkehrszentralregister und werden zur Teilnahme an einem kostenpflichtigen Aufbauseminar verpflichtet. Außerdem verlängert sich die Probezeit um weitere zwei Jahre. Mit dieser Maßnahme soll das ohnehin hohe Unfallrisiko von Fahranfängern im Bereich der alkoholbedingten Unfälle verringert werden (KRELL, 2007).

Vorliegende Evaluationsergebnisse

Aus der Betrachtung der amtlichen Unfallstatistik für den Zeitraum vor und nach der Maßnahmeneinführung geht hervor, dass die Unfälle unter Alkoholeinfluss nach Einführung der Maßnahme in der Zielgruppe zurückgegangen sind. Ein möglicher maßnahmenbedingter Effekt ist demnach erkennbar, wenngleich dieser relativ gering ausfällt (s. die folgende Tab. 3).

		2006	2008	Veränderung in %
Zielgruppe: 18 bis 20 Jahre oder Fahrerlaubnisbesitzdauer unter 2 Jahre				
Insgesamt:		90.363	80.958	- 10,4 %
darunter:	BAK 0,3 Promille oder mehr	5.181	4.459	- 13,9 %
	Anteil der Alkoholunfälle in Prozent	5,7 %	5,5 %	
Vergleichsgruppe: 21 Jahre oder mehr und Fahrerlaubnisbesitzdauer 2 Jahre oder mehr				
Insgesamt:		421.359	406.149	- 3,6 %
darunter:	BAK 0,3 Promille oder mehr	13.858	13.387	- 3,4 %
	Anteil der Alkoholunfälle in Prozent	3,3 %	3,3 %	

Tab. 3: Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden sowie an schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (Quelle: Einzelauswertung der Amtlichen Unfallstatistik durch die BAST).

Inwieweit der hier dargestellte Trend eines Rückgangs beim Anteil von Alkoholunfällen an den Unfällen mit Personenschaden oder schwerwiegendem Sachschaden in der Zielgruppe der Fahranfänger auf die Maßnahmenwirkung zurückzuführen ist, bleibt bis zur Durchführung geeigneter Evaluationsstudien offen. Bei der Bewertung eines möglichen Effekts ist darüber hinaus in Rechnung zu stellen, dass die Neueinführung einer solchen Maßnahme dazu führen kann, diese besonders hervorzuheben (z. B. in den Medien) und somit bei der Zielgruppe bekannt zu machen. Bei einer Beurteilung der längerfristigen Maßnahmenwirksamkeit muss deshalb auch berücksichtigt werden, wie intensiv die Durchsetzung der Maßnahme kontrolliert wird und wie die Kontrollpraxis im Bewusstsein jugendlicher Fahrer repräsentiert ist.

Grundsätzlich scheint die Akzeptanz eines Alkoholverbots bei jugendlichen Fahrern hoch auszufallen. Eine Befragung von Fahranfängern in europäischen Ländern im Rahmen des EU-Projekts SARTRE (SARDI & EVERS, 2004) zeigte, dass ein absolutes Alkoholverbot von 45 Prozent aller Befragten für sinnvoll erachtet wird. Laut den Ergebnissen

einer Befragung von 1.100 Fahrern durch DEKRA zur Akzeptanz der Maßnahme befürworteten 83,5 Prozent der befragten 16- bis 25-Jährigen das eingeführte Alkoholverbot für Fahranfänger. Insgesamt wurde die neue Regelung von 86,4 Prozent der befragten Autofahrer aller Altersstufen begrüßt (DVR, 2007).

6. Fazit und Ausblick

Der Verkehrsgerichtstag hat in der Vergangenheit wiederholt Maßnahmen zur Verringerung des hohen Unfallrisikos von jungen Fahrern empfohlen und sich zuletzt auch der innovativen Maßnahmenperspektive eines vorbereitenden fahrpraktischen Fahrerfahrungsaufbaus im Sinne des „Begleiteten Fahrens“ geöffnet. Eine Reihe dieser Maßnahmen wurde in den letzten Jahren eingeführt bzw. erprobt; dem entsprechend liegen nun umfangreiche wissenschaftliche Evaluationsstudien zur Sicherheitswirksamkeit vieler Maßnahmenansätze vor. Mit dem vorliegenden Beitrag wurden auf der Grundlage dieser vorliegenden Evaluationsstudien die wesentlichen Maßnahmenerfahrungen während des zurückliegenden Jahrzehnts in Form eines Überblicks zusammengestellt.

Auf die Phasen der Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenerprobung muss nun mit Hilfe der Evaluationsergebnisse eine Phase der Maßnahmenoptimierung folgen: Maßnahmen mit einer empirisch belegten Sicherheitswirksamkeit sollten im Interesse einer Ausschöpfung ihres Sicherheitspotentials weiter optimiert werden; Maßnahmen, deren Sicherheitswirksamkeit nicht nachgewiesen werden konnte, sollten hinsichtlich ihrer Konzeptgrundlagen und möglicher Maßnahmenalternativen überdacht werden. Die dargestellten Befunde kennzeichnen also nicht das Ende eines Entwicklungsprozesses; sie markieren vielmehr ein Etappenziel auf dem Weg zu einer verbesserten Fahranfängervorbereitung, die dem ehrgeizigen Ziel folgt, die überdurchschnittliche Unfallgefährdung von Fahranfängern zunehmend abzubauen. Darüber hinaus haben die Evaluationsstudien der letzten zehn Jahre gezeigt, dass sich die Erprobung begründeter Maßnahmenkonzepte lohnen kann, auch wenn sie hergebrachten Denkweisen widersprechen, und dass eine empirische Überprüfung der Maßnahmenwirksamkeit unverzichtbar ist, um erfolgversprechende Wege zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit erkennen zu können.

Fußnoten

- ¹⁾ Die Probezeit wird im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrtbundesamt registriert, d. h. bei der Eintragung von Verkehrsverstößen wird festgestellt, ob der jeweilige Kraftfahrer Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe ist und ob Maßnahmen veranlasst werden müssen.
- ²⁾ Als „schwerwiegende“ Verkehrsverstöße gelten unter anderem Nötigung, Vorfahrtverletzung mit Gefährdung eines Anderen, ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h oder ein zu geringer Sicherheitsabstand.
- ³⁾ Zu den „weniger schwerwiegenden“ Verstößen zählen beispielsweise die Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern beim Abbiegen oder das Telefonieren mit einem Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung.
- ⁴⁾ Die Autoren wählten dieselben Bundesländer, die bereits bei der Untersuchung von MEEWES und WEIBRODT (1992) einbezogen wurden. Damals hatten sich Unterschiede in der Entwicklung von Verkehrsgefahren für Fahranfänger zwischen beiden Bundesländern gezeigt, die möglicherweise mit der eher ländlichen Struktur Bayerns und der eher städtischen Struktur Nordrhein-Westfalens zusammenhängen.
- ⁵⁾ Ausnahmen stellen Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern dar.
- ⁶⁾ Eine Überprüfung der Sicherheitswirksamkeit anhand der Unfallbeteiligung von Seminarteilnehmern war nicht zuletzt wegen der insgesamt kleinen Grundgesamtheit von Seminarteilnehmern nicht möglich.

- ⁷⁾ Die Festlegung einer bestimmten Promille-Grenze ist aus messtechnischen Gründen problematisch. Sie kann außerdem dazu verleiten, dass versucht wird, sich an diese Grenzen „heranzutrinken“. Die getroffene Regelung umfasst deshalb ein Handlungsverbot für
- das Zusichnehmen alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeugs und
 - das Antreten der Fahrt unter der Wirkung solcher Getränke.

Literatur

- Biermann, A., Skottke, E.-M., Anders, S., Brünken, R., Debus, G. & Leutner, D. (2008). Entwicklung und Überprüfung eines Wirkungsmodells – Eine Quer- und Längsschnittstudie. In: Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2008) (Hrsg.), *Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe* (Berichte der BASt, Heft M 194). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Dütschke, E., Skottke, E.-M., Ising, M., Biermann, A., Brünken, R., Debus, G. & Leutner, D. (2008). Auswirkungen der seit 1999 verschärften Probezeitregelungen auf das Unfallrisiko – Eine Analyse polizeilicher Unfalldaten. In: Debus, G., Leutner, D., Brünken, R., Skottke, E.-M. & Biermann, A. (2008) (Hrsg.), *Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe* (Berichte der BASt, Heft M 194). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- DVR, 2007 http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/presse/dvr_report/835_08.htm
- Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1999). *Fahrausbildung in Europa. Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern*. Hannover / Köln. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Nr. 24.
- Funk, W. et al. (2009). *Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs*. Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.298/2005 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.
- Gregersen, N.P. & Nyberg, A. (2002): *Lay Instruction during Driver Training – A Study on How it is Carried Out and its Impact on road safety*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Heinzmann, H.-J. & Schade, F.-D. (2009). *Überprüfung der Verkehrsbewährung von FSF-Teilnehmern auf der Grundlage von VZR-Daten*. Zwischenbericht zum Forschungsprojekt FE 89.226/2009 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Kerwien, H. (2009) *Absenkung des Fahranfängerrisikos durch freiwilliges Dazulernen*. Formative Evaluation des Modells „Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahrerlaubnisinhaber auf Probe“ (FSF). Abschlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.264/2004 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- Krell, K. (2007). *Das Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen*, in: *Straßenverkehrsrecht*.
- Leutner, D., Brünken, R., & Willmes-Lenz, G. (2009). *Fahren lernen und Fahrausbildung*. In: H. P. Krüger (Ed.), *Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie (Enzyklopädie der Psychologie, Praxisgebiet 6)*. Göttingen: Hogrefe.
- Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). *The accident liability of car drivers (research report 315)*. Crowthorne, Berkshire, UK: Transport and Road Research Laboratory.
- Meewes, V., & Weißbrodt, G. (1992). *Führerschein auf Probe. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit* (Berichte der BASt, Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Bd. 87). Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Preusser, D. F. (2002). *BAC and Fatal Crash Risk*, in: ICADTS Symposium Report, „The Issue of Low BAC“.
- Rudinger, G. & Sindern, E.-M. (2009) *Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung*. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.307/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.
- Sardi, G. M. & Evers C. (2004). *Drinking and Driving*, in: J.-P. Cauzard (2004). *European drivers and road risk, SARTRE 3 reports – Part 1: Report on principal results*.
- Schade, F.-D. (2001): *Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern*. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): *Legalbewährung von Fahranfängern*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript.
- Schade, F.-D., Feddersen, S. & Heinzmann, H.-J. (2007). *Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17*. Zwischenbericht. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2007, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Schade, F.-D., Heinzmann, H.-J. (2009). *Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17*. Sonderauswertung: Erste Evaluationsergebnisse auf Basis der selbstberichteten Verkehrsauffälligkeit. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Juli 2007, Kraftfahrt-Bundesamt, Abteilung Statistik, Flensburg.
- Statistisches Bundesamt (2008). *Verkehrsunfälle – Alkoholunfälle im Straßenverkehr – 2007*. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2009). Unfallbilanz 2008: Trotz Tiefstand zwölf Verkehrstote täglich.

<http://www.presseportal.de/meldung/1436746/>

Stiensmeier-Pelster, J. (2007). Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) e.V.

an der Universität Potsdam

Burgwall 15

16727 Oberkrämer/ OT Vehlefan

Email: dietmar@sturzbecher.de

Presseinformationen zu den weiteren Referaten des Arbeitskreises

1. „Unfallrisiko ‚junge Fahrer‘. Neue Lösungsansätze“

Referent: Georg Willmes-Lenz (Bundesamt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach)

Ausgehend vom wissenschaftlichen Erkenntnisstand zur Sicherheitswirksamkeit von Maßnahmen für Fahranfänger und vor dem Hintergrund neuer Maßnahmenerfahrungen in Deutschland – insbesondere mit den Erprobungsmodellen „Freiwillige Fortbildungsseminare für Fahranfänger“ und „Begleitetes Fahren ab 17“ – werden zentrale Erfordernisse für eine sicherheitswirksame Ausgestaltung des Systems der Fahranfängervorbereitung herausgearbeitet und Ansatzpunkte für weiterführende Maßnahmenperspektiven bestimmt.

2. „Ursachenanalyse“

Referent: Prof. Dr. Hans-Peter Krüger (Universität Würzburg, Lehrstuhl für Psychologie III, Fachbereich Methoden und Verkehrspsychologie)

Die bisherigen Ausbildungskonzepte basieren vor allem auf der Vorstellung des Fahrerschülers als eines defizitären Wesens, der über stark psychologisierende Methoden zu einem sicheren Fahren erzogen werden muss. Das risikomindernde Potential der aus diesem Ansatz heraus entwickelten Maßnahmen wird allerdings langsam asymptotisch. Eine Vielzahl von unterschiedlichen Varianten des Theorie-Praxis-Verhältnisses in der Ausbildung, der Zahl und Abfolge von Mehrphasenmodellen hat in der Vergangenheit Erfolge erbracht, ohne dass genau gezeigt werden konnte, womit der Effekt erzielt wurde. Im Grunde wissen wir bis heute nicht genau, wie sich das Fahren lernen abspielt und wovon dessen Erfolg abhängt.

Größere Effekte sind künftig nur über neue Ansätze möglich. Drei Richtungen lassen sich identifizieren. Zum einen muss der bereits mit großem Erfolg eingeschlagene Weg des Fahrenlernens durch Fahren in seiner Realisierung des begleiteten Fahrens ausgebaut werden. „Exercise“ ist neben den drei großen E's der Prävention (Education, Engineering, Enforcement) als eigene Säule einzuführen. Um die Maßnahme weiter zu schärfen, ist eine bislang ausgebliebene Analyse des Wirkmechanismus zwingend vonnöten. Erst wenn wir verstehen, weshalb die Effekte auftreten, welche Rolle das Fahren und welche Rolle die soziale Situation des Begleitens spielt, sind die Erfolge zu steigern.

Der zweite vielversprechende Ansatz verlangt einen expliziten Einsatz der Technik unter Nutzung der großen Erfolge von technischen Sicherheitssystemen im Fahrzeugbau. Wären die Fahrzeuge von Fahranfängern mit Systemen wie dem ESP ausgestattet, würden die tödlichen Unfälle drastisch reduziert. Allein dies würde eine solche Einführung rechtfertigen, aber auch das Ergebnis einer volkswirtschaftlichen Analyse hierzu wäre in höchstem Grade spannend. Zur Frage der Technik gehört auch der Zustand der Fahrzeuge von Fahranfängern. Wenn über die Hälfte dieser Fahrer mit Fahrzeugen unterwegs sind, die älter sind als 8 Jahre und bei denen 80 % gravierende Sicherheitsmängel aufweisen, verlagert sich das Problem der jungen Fahrer von einer edukativen Prävention zum Teil zu einem schlicht volkswirtschaftlichen Problem.

Die rasante Entwicklung der multimedialen Informationsvermittlung mit einer Verfügbarkeit zu jeder Zeit an jedem Ort hat die Wahrnehmungs- und Wissenswelt junger Menschen bereits drastisch verändert und wird dies in Zukunft noch mehr tun. Es ist dringend vonnöten, dass sich das komplexe Erlernen des Fahrens dieser Methoden bedient. Dazu

gehört eine Aufhebung des Theorie-Praxis-Gegensatzes durch eine ganzheitliche Vermittlung im Handlungsvollzug ebenso wie der Einsatz von Fahrsimulatoren, mit denen gezielt Gefahrensituationen hergestellt werden können.

Alle drei neuen Ansätze verlangen nach einer wissenschaftlichen Fundierung, um vom bloßen Probieren zu begründeten Maßnahmen zu kommen. Betrachtet man die Forschungsausgaben zur Bewältigung des Problems der jungen Fahrer, bemerkt man ein eklatantes Missverhältnis zwischen dem öffentlichen und politischen Beklagen des Zustands und der Allokation von Mitteln.

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Zur Information

Großbritannien: Autofahrer für strengere Alkohol- und Drogenrichtlinien

Über 70 Prozent der britischen Autofahrer befürworten eine Senkung der gesetzlichen Promillegrenze bei Alkohol im Straßenverkehr. Ganze 92 Prozent sprachen sich für eine Neuregelung gegen Drogen am Steuer aus. Dies ist das Ergebnis einer Umfrage der „Brake“-Stiftung für Verkehrssicherheit unter 800 Autofahrern.

Derzeit gilt in Großbritannien für Alkohol am Steuer eine Grenze von 0,8 Promille. Untersuchungen hatten ergeben, dass sich bei diesem Wert das Unfallrisiko bereits verfünffachen kann. Über die Hälfte der Befragten unterstützten einen Höchstwert von 0,2 Promille. 16 Prozent begrüßten den Richtwert der EU-Kommission, der den zulässigen Grenzwert für Blutalkohol auf 0,5 Promille festsetzt. Bisher gelten nur in Großbritannien und auf Malta höhere Blutalkoholgrenzen als von der zuständigen EU-Kommission empfohlen.

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 17. März 2010)

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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

USA: Alkohol verantwortlich für steigende Unfallzahlen bei jungen Autofahrerinnen

Eine Studie in der aktuellen Ausgabe der Fachzeitschrift „Injury Prevention“ stellt fest, dass in den USA zunehmend mehr junge Autofahrerinnen unter Alkoholeinfluss in tödliche Verkehrsunfälle verwickelt werden. Für die Untersuchung werteten die Wissenschaftler Unfalldaten der Jahre 1995 bis 2007 aus.

Sie unterschieden fünf Altersgruppen junger Autofahrerinnen und -fahrer zwischen 16 und 24 Jahren sowie die Blutalkoholkonzentrationen. Im Untersuchungszeitraum kam es in den Zielgruppen zu insgesamt 180.000 tödlichen Verkehrsunfällen. Bei den Männern in den Altersgruppen bis 20 Jahre war ein stetiger Rückgang der Unfallzahlen, gemessen am Anteil an der Bevölkerung, bis zum Jahr 2007 festzustellen. In der Altersgruppe 21 bis 24 Jahre blieben die Zahlen unverändert.

Die Quote der Unfälle, die von Frauen verursacht wurden, war insgesamt geringer, zeigte jedoch eine andere Entwicklung. Während die Unfallzahlen in den Altersgruppen bis 18 Jahre sanken oder konstant blieben, stiegen sie bei den 19- bis 24-Jährigen stetig an. Auch der Gesamtanteil der Frauen, die unter Alkoholeinfluss einen tödlichen Unfall verursachten, war mit 3,1 Prozent höher als bei den Männern (1,2 Prozent). Nach Wochentagen betrachtet, stieg der Anteil der Frauen, die alkoholbedingt in einen tödlichen Verkehrsunfall verwickelt wurden, im Untersuchungszeitraum um 3,5 Prozent an Wochentagen und um 2,2 Prozent an Wochenenden. Bei den Männern betragen die Steigerungen 1,5 Prozent und 0,4 Prozent.

Im Jahr 2007 war Alkohol die Ursache für ein Drittel aller tödlichen Verkehrsunfälle in den USA.

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 19. Februar 2010)

Anmerkung der Schriftleitung: In der Original-Mitteilung der Science Daily vom 18. Februar 2010 heißt es:

Alcohol Implicated in Rising Toll of Fatal Car Crashes Involving Young Women Drivers

ScienceDaily (Feb. 18, 2010) — Alcohol is an increasingly important factor in the rising toll of fatal car crashes involving young women drivers in the US, indicates research published in *Injury Prevention*. In 2007 alone, alcohol related fatal car crashes accounted for almost a third of the total in the US. The research team analysed data from the US National Highway Traffic Safety Administration on fatal road traffic collisions for the years 1995 to 2007 inclusive. They looked at the proportion of drivers whose blood samples had contained alcohol across five age bands: 16; 17; 18; 19 to 20; and 21 to 24 years. Blood alcohol levels were categorised as 0.01 to 0.07 g/dl, which is below the legal drink drive limit in the US; 0.08 to 0.14 g/dl, which is at or above the legal drink drive limit; and 0.15 and above, at which level a driver has a 100-fold increased risk of a collision. In all, there were just short of 180,000 fatal car crashes among drivers aged 16 to 24 during the study period. Rates among young men fell year on year by 2.5 crashes per 100,000 of the population. They fell in all four age groups up to the age of 20 and remained the same for those aged 21 to 24 between 1995 to 2007. The rates among young women were much lower than those of their male peers in each of the years studied, but they did not follow the same patterns. Among 16 year old women drivers, the rate fell by 0.8 per 100,000 of the population and remained the same for 17 and 18 year olds. And it increased by 0.7 per 100,000 of the population among 19 year olds and by 0.6 per 100,000 for those aged 21 to 24. The increase in the proportion of young female drivers with a positive blood alcohol test involved in a fatal collision was also greater (3.1%) than it was for young male drivers (1.2 %). The highest increase in fatal collisions was among drivers with a blood alcohol of 0.15 g/dl or higher. This rose 2 % among women compared with 2.4 % among young men. But the increase in the proportion of young drivers involved in fatal crashes with positive blood alcohol tests at all times of the week was greater among young women than it was among young men. This rose by 3.5 % on weekdays and 2.2 % at weekends among young women compared with 1.5 % and 0.4 %, respectively, among young men. The authors point out that the gender patterns evident in this study mirror increasing trends in drug misuse among young women, possibly as a result of changing social and cultural norms.

Eintragungen in das Verkehrszentralregister – Auszug aus dem Jahresbericht 2009 des Kraftfahrt-Bundesamtes^{*)}

Fahrverbote seit 1991 fast verfünffacht

Der Rückblick auf die letzten neunzehn Jahre zeigt, dass Fahrverbote heutzutage fast fünfmal so häufig verhängt werden wie im Jahr 1991 (siehe Diagramm 6). Ausgehend von rund 100.000 Fahrverboten 1991 entwickelte sich diese Zahl mit leichten Schwankungen aufwärts und zeigt 2009 einen Stand von gut 470.000 Fahrverboten.

Ein besonders starker Zuwachs kann für den Zeitraum 1991 bis 1994 festgehalten werden. Eine Hauptursache dürfte die deutsche Wiedervereinigung sein. Nicht nur das Bundesgebiet, sondern auch die Kopfzahl der Bevölkerung und der Motorisierungsgrad entwickelten sich positiv. Damit stieg auch die Zahl der Verkehrsdelinquenten, die in dieser Statistik erfasst werden. Zudem führen – seit dem Bußgeldkatalog vom Oktober 1991 und der in der Folge veränderten Rechtsprechungspraxis – Geschwindigkeitsdelikte und das Überfahren einer roten Ampel häufiger direkt zum Fahrverbot. Da solche Rotlichtverstöße durch Kameras einfach zu erfassen sind, kommt auch dies als Grund für höhere Fallzahlen in Betracht.

Seit dem Jahr 2006 stagniert die Anzahl der verhängten Fahrverbote. Ob dies nur eine Zwischenepisode darstellt oder auf eine Trendwende hindeutet, muss – nicht zuletzt aus methodischen Gründen – weiter beobachtet werden.

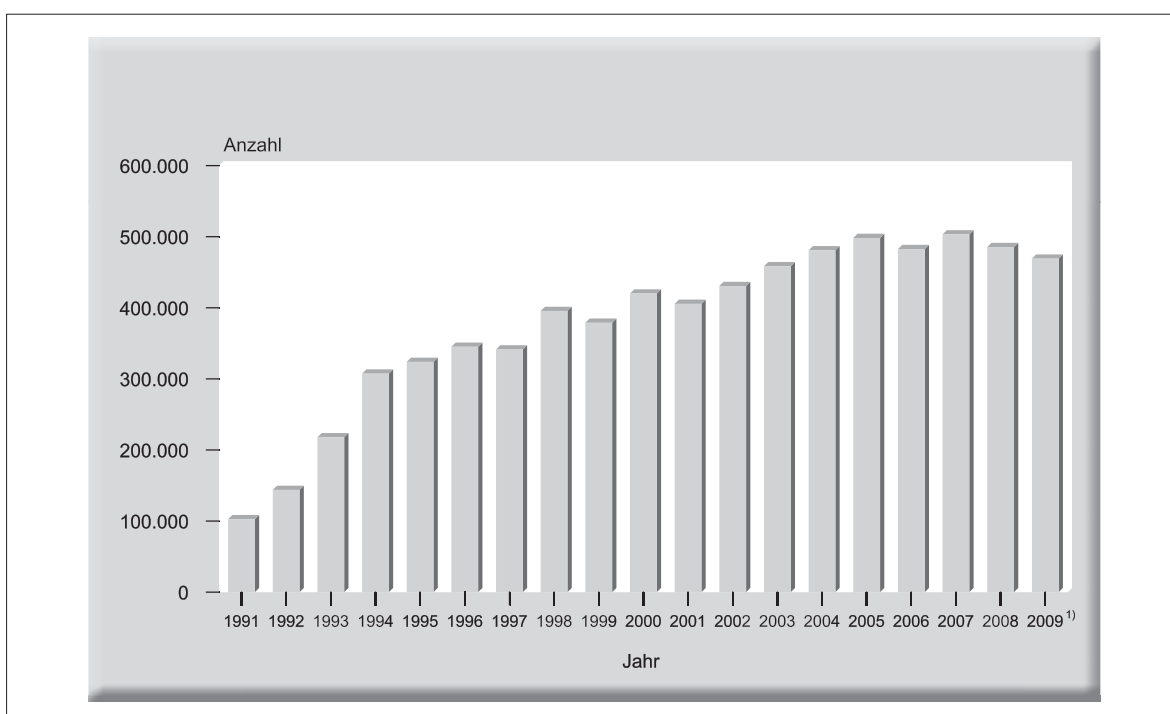


Diagramm 6: Fahrverbote in den Jahren 1991 bis 2009.

Ob Trendwende oder nicht: Das Fahrverbot bleibt absehbar die häufigste aller Fahrerlaubnismaßnahmen. Mit Fahrverboten wurde und wird vor allem das zu schnelle Fahren

^{*)} Der vollständige Bericht ist einzusehen unter <http://www.kba.de>

¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen.

bestraft. Bei einem Fahrverbot muss der betroffene Autofahrer zwischen einem und drei Monaten darauf verzichten, sich selbst hinter das Steuer zu setzen. Einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten Verkehrsteilnehmer, wenn sie das eigene Fahrverhalten und vor allem die eigene Geschwindigkeit aufmerksam kontrollieren.

Verkehrsverstöße und Punktestände – kaum Veränderungen

Noch immer sind die Männer mit 78,1 Prozent (6,999 Mio.) im Verkehrszentralregister (VZR) in der Mehrzahl. Eine Gemeinsamkeit haben Männer und Frauen: sie werden überwiegend wegen Geschwindigkeitsübertretungen in das Register eingetragen. Alkoholfahrten stehen bei den Herren an Platz zwei, bei den Damen sind es Vorfahrtverletzungen. Diese Erkenntnisse bestätigten die Auswertungen der vergangenen Jahre.

74,3 Prozent der Eingetragenen verfügen auf ihren Punktekonten über ein eher geringes Guthaben von 1 bis 7 Punkten, davon 1,650 Millionen (84,0 %) Damen und 5,010 Millionen (71,6 %) Herren.

Den Betroffenen geschieht zunächst nichts, denn bei 1 bis 7 Punkten sieht das Straßenverkehrsgesetz noch keine weiteren Sanktionsmaßnahmen vor.

Das ändert sich ab einem Punktestand von 8 bis 13 Punkten. Das KBA benachrichtigt ab 8 Punkten die für den Verkehrsteilnehmer zuständige Straßenverkehrsbehörde. Diese versendet zunächst eine kostenpflichtige Verwarnung und verweist auf die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Aufbauseminar. Diese Maßnahme traf 5,1 Prozent (461.000) aller eingetragenen Personen, denn sie erreichten mehr als 7 Punkte.

Erreicht ein Verkehrsteilnehmer 14 bis 17 Punkte, wird ein Aufbauseminar angeordnet und ab 18 Punkten – so steht es im Straßenverkehrsgesetz – ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Auf 14 und mehr Punkte kamen jedoch lediglich 0,9 Prozent (77.000) der Registrierten, weil infolge schwerwiegender Verkehrsverstöße bei Personen mit vielen Punkten häufig auf die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr erkannt, die Fahrerlaubnis entzogen und der Punktestand auf null gesetzt wird.

Etwa ein Sechstel (1,660 Millionen) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: Bei den Männern sind es 20,2 Prozent und bei den Frauen 12,4 Prozent. Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder aufgefallen sind. Ferner zählen auch die Personen dazu, die nie eine Fahrerlaubnis hatten und dennoch verkehrsauffällig wurden.

Bestand, Deliktart und Punktestände	Insgesamt ²⁾		Männer		Frauen	
	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent
Personenbestand im Verkehrszentralregister						
Personenbestand	8.964	100,0	6.999	78,31	1.963	21,9
Deliktart je Personengruppe im Bestand						
Alkohol	1.352	15,1	1.200	17,1	152	7,7
Geschwindigkeit	5.194	57,9	4.064	58,1	1.129	57,5
Vorfahrt	991	11,1	699	10,0	292	14,9
Punktestände je Personengruppe im Bestand ³⁾						
ohne Punkte	1.660	18,5	1.416	20,2	244	12,4
1 – 7 Punkte	6.662	74,3	5.010	71,6	1.650	84,0
8 – 13 Punkte	461	5,1	405	5,8	56	2,8
14 und mehr Punkte	77	0,9	72	1,0	5	0,3

Tab. 12: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2010¹⁾.

Deutlich weniger Punkte-Abbau

Seit dem 01.01.1999 können Verkehrssünder durch eine freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung einen Teil ihrer Punkte im VZR abbauen. Die Teilnahme an einem Aufbauseminar wird bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten mit einem Abzug von 4 und bei 9 bis 13 Punkten mit einem Abzug von 2 Punkten belohnt. Nimmt eine Person freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teil, bekommt sie 2 Punkte im VZR erlassen. Dadurch erhält der Verkehrsdelinquent eine zusätzliche Bewährungschance.

Im Jahr 2009 nahmen rund 20.400 im VZR eingetragene Personen die Möglichkeit des Punkteabbaus in Anspruch (siehe Tab. 13). Davon legten 16.400 eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies insgesamt eine Abnahme um etwa 17 Prozent.

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2008	2009	Veränderung in Prozent
einem Aufbauseminar	19.700	16.400	-16,8
einer verkehrspsychologischen Beratung	4.700	4.000	-14,9
Gesamt	24.400	20.400	-16,4

Tab. 13: Punkterabatt 2008 und 2009 (Zahlen auf 100 gerundet).

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2009.

²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht.

³⁾ Ohne Personen, deren Puntestand nicht mittels DV-Programm berechnet werden konnte (insgesamt 1,2 Prozent).

Zum Vergleich: Im Jahr 2009 wurden insgesamt rund 105.000 Teilnahmebescheinigungen nach einem angeordneten Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktesystems ausgestellt. Daran gemessen fällt die Zahl der o. g. freiwilligen Teilnahmen doch eher bescheiden aus.

Zahl der Drogenverstöße ist rückläufig

200.200 Alkohol- und andere Drogendelikte wurden im abgelaufenen Jahr im VZR eingetragen – das entspricht einem erfreulich deutlichen Rückgang um rund 10 Prozent (siehe Tab. 14). Im Vergleich zum Vorjahr sind sowohl die Alkoholdelikte (–10,6 %) als auch erstmals nennenswert die Drogenverstöße (–4,2 %) rückläufig. Dennoch waren diese Delikte noch immer die wesentliche Ursache für Fahrerlaubnismaßnahmen.

Insbesondere bei den Alkoholdelikten bestätigt sich damit die bereits seit einigen Jahren zu beobachtende abnehmende Tendenz. Doch darf man sich nicht täuschen lassen: Über 170.000 registrierte und geahndete Alkoholverstöße sind immer noch deutlich zu viele und vermutlich nur die Spitze des Eisbergs.

Bei den Verstößen im Zusammenhang mit der Einnahme von Drogen wie Cannabis, Heroin, Amphetaminen etc. oder Medikamenten fällt der Rückgang nicht ganz so stark aus. Dadurch erhöht sich der Anteil dieser Zuwiderhandlungen auf nunmehr 14,8 Prozent aller Drogenverstöße (2008: 14,0 %).

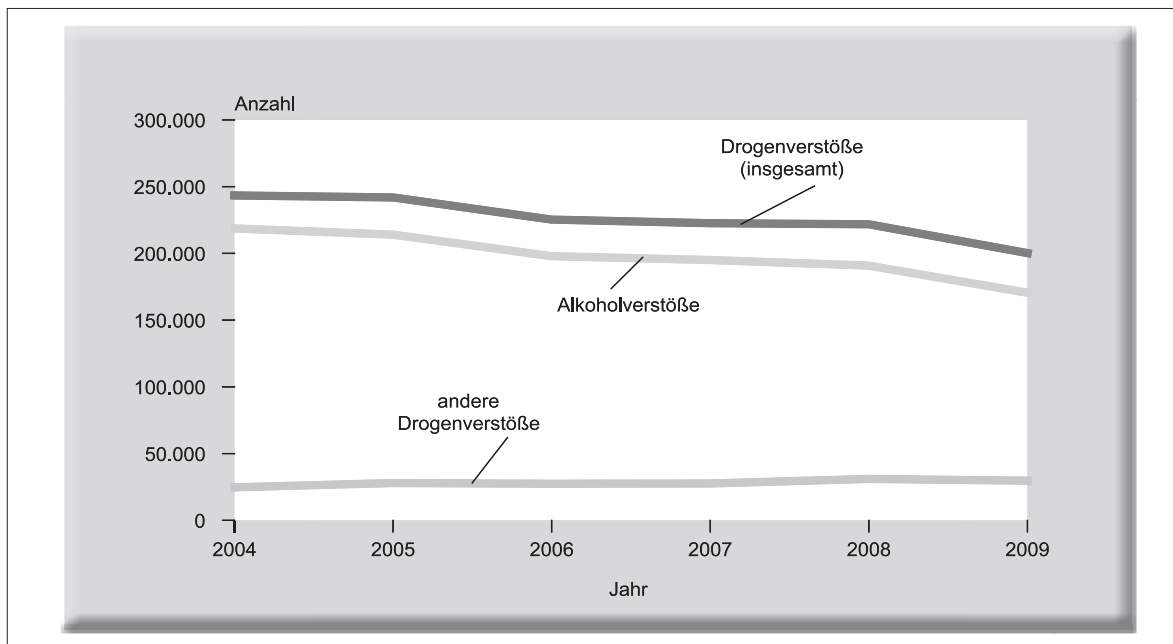


Diagramm 8: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2004–2009.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Drogenverstöße, (einschließlich Alkohol)	243.400	241.900	225.300	222.600	221.800	200.200
Alkoholverstöße	218.700	214.000	197.900	195.000	190.800	170.500
in Prozent	89,9	88,5	87,8	87,6	86,0	85,2
andere Drogenverstöße	24.700	27.900	27.400	27.600	31.000	29.700
in Prozent	10,1	11,5	12,2	12,4	14,0	14,8

Tab. 14: Drogenverstöße (einschließlich Alkohol) 2004–2005¹⁾ (Deliktzahlen auf 100 gerundet).

¹⁾ Schnellauswertung der im Jahr 2009 automatisiert eingegangenen Mitteilungen.

BAST: Begleitetes Fahren ab 17 senkt Unfallrisiko

Das Begleitete Fahren ab 17 führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz von Fahranfängern. Zu diesem Ergebnis kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in ihrer aktuellen Evaluation der Fahranfängermaßnahme „Begleitetes Fahren ab 17“. Zudem wird dem Modell eine hohe Praxistauglichkeit bescheinigt.

Die Evaluation greift eine Studie aus dem Jahr 2009^{*)} auf, die über 18.000 junge Autofahrer im Alter von 18 Jahren im ersten Jahr ihres selbständigen Fahrens betrachtet hat. Fahranfänger, die mindestens drei Monate Praxis innerhalb des Begleiteten Fahrens mit 17 erhalten hatten, wurden verglichen mit Fahranfängern, die den Führerschein auf herkömmliche Weise erworben hatten. Im direkten Vergleich zeigte sich, dass die vorher begleiteten Fahranfänger einen um 19 Prozent geringeren Anteil an erheblichen Unfallbeteiligungen und einen um 18 Prozent niedrigeren Anteil an erheblichen Verkehrsverstößen pro 1.000 Fahranfängern und Jahr aufwiesen.

In einer Studie aus dem Jahr 2007 wurden 4.454 Teilnehmer des Begleiteten Fahrens ab 17 mit 2.421 herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern in den ersten 18 Monaten selbständigen Fahrens hinsichtlich der Delikt- und Unfallauffälligkeit im Verkehrszentralregister (VZR) verglichen. Bei jungen Fahrern, die in Begleitung unterwegs waren, ließen sich gegenüber anderen Fahranfängern bis zu 22,5 Prozent weniger Verkehrsverstöße und 28,5 Prozent weniger Unfälle feststellen.

Um die Akzeptanz des Begleiteten Fahrens ab 17 in der Öffentlichkeit weiter zu stärken, so die Studie, sollte die Öffentlichkeitsarbeit insbesondere an Schulen intensiviert werden. Informationsveranstaltungen, die freiwilligen Charakter besitzen, sowie die Entwicklung informativer und kreativer Begleitmedien und eines Internetauftrittes könnten die Bekanntheit weiter fördern.

(Aus einer Mitteilung der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom 22. März 2010)

^{*)} Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“, Ergebnisstand November 2009, Georg Willmes-Lenz, Frank Prücher, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Referat U4 „Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“, Bergisch Gladbach 30. November 2009. Es ist vorgesehen, die Forschungsberichte zu den Evaluationsprojekten in der wissenschaftlichen Schriftenreihe der BASt (Reihe M „Mensch und Sicherheit“) zu veröffentlichen.

„Blutalkoholbestimmung beschleunigen“ – B.A.D.S. fordert mehr Rechte für Polizei

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) fordert, die Alkoholkontrollen durch Blutentnahme zu beschleunigen. Ferner muss bei diesen Kontrollen in den Bundesländern eine einheitliche Praxis gewährleistet sein.

Der Präsident der Organisation, Dr. Peter Gerhardt, sagte heute (07. April) in der Hansestadt: „Die Entnahme einer Blutprobe eines vermeintlich alkoholisierten Autofahrers nur nach richterlicher Anordnung führt eine erfolgreiche Bekämpfung des Fahrens mit Alkohol am Steuer ad absurdum. Nur wenn bei einer Verkehrskontrolle von einem alkoholisierten Fahrer der Alkoholgehalt im Blut ohne zeitliche Verzögerung ermittelt wird, dient dies der Rechtssicherheit und Gleichbehandlung.

Gerhardt bezieht sich auf § 81a der Strafprozessordnung, der vorsieht, dass eine Blutentnahme nur von einem Richter angeordnet werden kann. Bisher konnte diese Anordnung von der Polizei auch nachträglich eingeholt werden. Seit jedoch das Bundesverfassungsgericht durch Beschluss diese Praxis als nicht mit dem Persönlichkeitsrecht vereinbar angesehen hat, verfahren die Bundesländer uneinheitlich. Hamburg verlangt diese vorherige richterliche Anordnung. „Das setzt doch voraus, dass zu jeder Tages- und Nachtzeit ein Richter erreichbar sein muss. Wir vom B.A.D.S. haben daran große Zweifel. Gerade nachts könnte so wertvolle Zeit verloren gehen, um den tatsächlichen Alkoholgehalt im Blut zur Tatzeit festzustellen – schließlich ist es erwiesen, dass sich der Alkoholgehalt im Blut pro Stunde um bis zu 0,2 Promille abbaut“, sagte Gerhardt. Der Alkoholsünder käme also eventuell glimpflicher davon als in Bundesländern, in denen nach der alten Praxis verfahren wird, in der die Polizei die Blutentnahme auf der Wache anordnen kann“, so der Präsident des B.A.D.S. weiter.

Darüber hinaus sei es in Zeiten des zusammenwachsenden Europas unerlässlich, auch die Rechtsvorschriften der Mitgliedsländer in diesen Fällen anzugleichen. So habe gerade das Nachbarland Frankreich seine Vorschriften bei alkoholisierten Fahrten verschärft. Dort gebe es in derartigen Fälle sogar die Möglichkeit, das Fahrzeug einzuziehen und zu versteigern, erläuterte Gerhardt.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 07. April 2010)

Rechtsprechung

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

34. *) 1. Die tatbestandliche Verwirklichung von § 24a Abs. 2 StVG setzt den Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration voraus, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 S. 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20.11.2002 (BA 2005, 160) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei 1 ng/ml liegt.

2. Eine grundsätzlich gemäß § 67 Abs. 2 OWiG zulässige Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ist unwirksam, wenn der wegen eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG erlassene Bußgeldbescheid keine Angaben dazu enthält, in welchen konkreten Konzentrationen Tetrahydrocannabinol sowie Benzoyllecgonin im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind, weil in der Folge ungeklärt bleibt, ob überhaupt von einer beeinträchtigenden Wirkung der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Mengen berauschender Mittel auf dessen Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 11. Februar 2010 – 3 Ss OWi 319/09 –

Zum Sachverhalt:

Gegen den Betroffenen wurde durch Bußgeldbescheid des Kreises N2 vom 28. 04. 2008 eine Geldbuße in Höhe von 250 Euro sowie ein einmonatiges Fahrverbot verhängt. In dem Bußgeldbescheid heißt es u. a.:

„...Ihnen wird vorgeworfen, am 25. 01. 2008 um 14.00 Uhr in N2, L-Straße als Führer und Halter des PKW BMW ... folgende Verkehrsordnungswidrigkeit(en) nach § 24 StVG * begangen zu haben:

Sie führten ein Kraftfahrzeug unter Wirkung des berauschenden Mittels (Cannabis/Kokain).

§ 24a Abs. 2, 3, § 25 StVG; 242 BKat; § 4 Abs. 3 BKatV

Bemerkungen/ Tatfolgen

Beweismittel: Angaben Betroffener, Gutachten Zeugin/Zeuge, aufnehmende/r Beamtin/er

Zeugen: A.+Z.: POK T; Z.: PK'in S, beide PW N2, N-Straße, N2“

Hiergegen hatte der Betroffene durch seinen ehemaligen Verteidiger Einspruch eingelegt. Sein jetziger Verteidiger hat den Einspruch mit Schriftsatz vom 09. 02. 2009, der dem Amtsgericht in Anwesenheit des Betroffenen in dem bereits vor dem Verteidigerwechsel anberaumten Termin zur Hauptverhandlung am

09. 02. 2009 überreicht worden ist, auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt.

Das Amtsgericht hat mit der angefochtenen Entscheidung gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung berauschender Mittel (Cannabis/Kokain) eine Geldbuße in Höhe von 250 Euro sowie ein einmonatiges Fahrverbot unter Gewährung von Vollstreckungsaufschub gemäß § 25 Abs. 2a StVG verhängt.

Es ist von einer wirksamen Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen und hat zur Sache Folgendes festgestellt:

„Am 25. Januar 2008 gegen 14.00 Uhr befuhr der Betroffene mit dem PKW ..., dessen Halter der Betroffene ist, unter Wirkung berauschender Mittel. Bei einer Verkehrskontrolle durch die Zeugen T und S wurde eine Blutentnahme angeordnet. Die daraufhin erfolgte toxikologische Diagnostik ergab einen positiven Befund auf Kokain-Metabolit, Amphetamine und Cannabinoide. Alle diese berauschenden Mittel sind geeignet, die Fahrtüchtigkeit nicht unerheblich zu beeinflussen. Die aktive Teilnahme am Straßenverkehr ist in allen Stadien des Kokainrausches ausgeschlossen.“

Gegen diese Entscheidung richtet sich die ausdrücklich auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der eine Verletzung materiellen Rechts gerügt wird und mit der der Betroffene sich insbesondere gegen die Höhe der gegen ihn verhängten Geldbuße wendet.

Aus den Gründen:

Die Sache war zur Fortbildung des Rechts dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern zu übertragen (§ 80a Abs. 3 OWiG). Zu der Frage der Wirksamkeit einer Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch eines Bußgeldbescheides, wenn dem Betroffenen mit diesem gemäß § 24a Abs. 2 StVG das Führen eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr vorgeworfen wird, ist – soweit ersichtlich – bisher keine höchstrichterliche Entscheidung ergangen. Bei dieser Entscheidung handelt es sich um eine solche der zuständigen Einzelrichterin.

Die Rechtsbeschwerde hat in der Sache vorläufigen Erfolg. Sie führt zu einer Aufhebung der angefochtenen Entscheidung insgesamt und zu einer Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht Minden.

1. Die angefochtene Entscheidung ist bei zutreffender Auslegung trotz ihrer Bezeichnung als „Urteil“ als Beschluss gemäß § 72 Abs. 2 OWiG aufzufassen. Wie sich aus der Entscheidung selbst ergibt, ist diese ausdrücklich im „schriftlichen Verfahren“ erlassen worden. Im schriftlichen Verfahren ist aber eine Entschei-

dung durch Urteil ausgeschlossen, eine Entscheidung kann nur im Beschlusswege ergehen. Urteile werden dagegen nach einer mündlichen Verhandlung erlassen und sind zu verkünden. Eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren war auch durch das Amtsgericht tatsächlich beabsichtigt. Denn die öffentliche Sitzung des Amtsgerichts Minden vom 09.02.2009 endete ausweislich der Sitzungsniederschrift mit dem Beschluss, dass eine Entscheidung im schriftlichen Verfahren ergeht, nachdem der Verteidiger einen Schriftsatz vom 09.02.2009 überreicht hatte, mit dem der Einspruch auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt und beantragt wurde, die im Bußgeldbescheid verhängte Geldbuße zu halbieren. Bei dieser Sachlage handelte es sich bei der Entscheidung vom 16.02.2009 inhaltlich um einen Beschluss im Sinne des § 72 Abs. 2 StPO. Es hängt nämlich nicht von der Bezeichnung ab, ob eine Entscheidung als Urteil oder Beschluss anzusehen ist, maßgebend sind vielmehr der Inhalt der Entscheidung und die Gründe, auf denen sie beruht (vgl. BGH NJW 1974, 154; NJW 1963, 1747). Die Entscheidung bedurfte daher trotz ihrer Bezeichnung als Urteil keiner Verkündung, um existent zu werden.

2. Die Beschränkung der Rechtsbeschwerde auf den Rechtsfolgenausspruch ist nicht wirksam.

Zwar kann nach allgemeiner Meinung, die der aller Senate für Bußgeldsachen des OLG Hamm entspricht, die Rechtsbeschwerde ebenso wie die Revision auf abtrennbare Teile beschränkt werden (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 19.08.2008 – 5 Ss OWi 493/08 – Seitz in Göhler, OWiG, 15. Aufl., § 79 Rdnr. 32 m. w. N.). Insoweit gelten die im Strafverfahren für die Beschränkung der Berufung oder Revision auf das Strafmaß geltenden Grundsätze entsprechend (vgl. dazu Meyer-Goßner, StPO, 52. Aufl., § 318 StPO Rdnr. 16 ff. m. w. N.; OLG Hamm, a. a. O.). Die Beschränkung der Rechtsbeschwerde ist nach diesen Vorschriften aber nur wirksam, wenn in der trichterlichen Entscheidung hinreichende Feststellungen für die vom Rechtsbeschwerdegericht zu treffende Entscheidung über die Rechtsfolgen getroffen werden (Seitz in Göhler, a. a. O., § 79 Rdnr. 32 m. w. N.).

Das ist hier aber nicht der Fall. Das Amtsgericht ist zu Unrecht von einer wirksamen Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen. Soweit es trotz der von ihm angenommenen Rechtskraft des Schuldspruchs des Bußgeldbescheides vom 28.04.2008 zusätzlich – ergänzende – eigene Feststellungen zur Sache getroffen hat, stellen auch diese Feststellungen weder für sich allein noch in Verbindung mit den Tatfeststellungen im Bußgeldbescheid eine ausreichende Grundlage für die Bußgeldzumessung dar. Die Wirksamkeit einer Beschränkung eines Rechtsmittels hat das Rechtsbeschwerdegericht von Amts wegen zu prüfen (Meyer-Goßner StPO, 52. Aufl., § 352, Rdnr. 4).

a) Die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ist nicht wirksam erfolgt.

Zwar ist eine Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch nach § 67 Abs. 2 OWiG grundsätzlich zulässig. Voraussetzung ist aber, dass

der Bußgeldbescheid eine hinreichende Grundlage für die Bußgeldbemessung darstellt. Unwirksam ist die Beschränkung, wenn die Tat im Bußgeldbescheid nicht hinreichend konkretisiert wird (vgl. Seitz in Göhler, a. a. O., § 67 Rdnr. 34e). Das ist hier der Fall.

Nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG begeht derjenige eine Ordnungswidrigkeit, der im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels führt. Eine solche Wirkung liegt gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vor, wenn eine dieser in der Anlage aufgeführten Substanzen im Blut nachgewiesen wird. Das ist für Cannabis das Abbauprodukt Tetrahydrocannabinol (THC).

Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 21.12.2004 (NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) können mit Rücksicht auf die durch verbesserten Nachweismethoden erhöhte Nachweisdauer dieser Zeitraum und die Wirkungsdauer nicht mehr gleichgesetzt werden. Es reicht daher nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut für die Erfüllung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG aus. Erforderlich ist vielmehr der Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 S. 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20.11.2002 (BA 2005, 160) empfohlene Nachweisgrenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei 1 ng/ml liegt (vgl. OLG Hamm Beschluss vom 20.05.2008 – 5 Ss OWi 282/08 – [BA 2008, 391]; König in Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., § 24a StVG Rdnr. 21a m. w. N.). Gleiches gilt auch für die anderen Rauschmittel, so dass § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG auch in Bezug auf Kokain und dessen Abbauprodukt Benzoyllecgonin (BZE) entsprechend verfassungskonform auszulegen ist (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 01.12.2006 – 2 Ss OWi 1623/05 –, juris [= BA 2007, 253]; OLG Hamm NZV 2007, 248 [= BA 2007, 260]; König a. a. O., jeweils m. w. N.), ebenso für Amphetamin (vgl. OLG München NJW 2006, 1606 [= BA 2006, 239]; OLG Zweibrücken NJW 2005, 2168 [= BA 2006, 235]). Die empfohlenen Grenzwerte der Grenzwertkommission betragen für Benzoyllecgonin 75 ng/ml (vgl. OLG Hamm NZV 2007, 248; König a. a. O.; Eisenmenger NZV 2006, 24) und für Amphetamin 25 ng/ml (vgl. König a. a. O.).

Der Bußgeldbescheid enthält keine Angaben dazu, in welchen konkreten Konzentrationen Tetrahydrocannabinol sowie Benzoyllecgonin – Amphetamine werden im Bußgeldbescheid überhaupt nicht erwähnt – im Blut des Betroffenen nachgewiesen worden sind. Aus dem Bußgeldbescheid lässt sich daher nicht entnehmen, ob überhaupt von einer beeinträchtigenden Wirkung der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Mengen berauschender Mittel auf dessen Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann, wie es die Annahme der Erfüllung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG

voraussetzt. Die somit unzureichende Sachverhaltsdarstellung im Bußgeldbescheid stellt keine genügende Grundlage für die Rechtsfolgenbemessung dar, mit der Folge, dass die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch nicht wirksam war. Das Amtsgericht hätte vielmehr eigene Feststellungen zum äußeren und inneren Tatbestand des § 24a StVG treffen müssen.

b) Zwar hat sich das Amtsgericht nicht nur auf den Bußgeldbescheid gestützt, sondern auch eigene – ergänzende – Feststellungen zur Sache getroffen.

Angaben zu den konkreten Mengen der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Substanzen Tetrahydrocannabinol und Benzoyllecgonin enthalten aber auch die ergänzenden Feststellungen der amtsgerichtlichen Entscheidung nicht. Das Gleiche gilt, soweit in der angefochtenen Entscheidung – erstmals – auch von einem positiven Befund auf Amphetamine die Rede ist.

Die angefochtene Entscheidung konnte daher keinen Bestand haben. Sie unterlag der Aufhebung und war an das Amtsgericht Minden zurückzuverweisen.

35. *) 1. Für die Annahme eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StGB genügt es, wenn von dem potenziellen Vorstellungsbild des Täters der Umstand umfasst ist, dass der Drogenwirkstoff u.U. noch nicht bis zur Wirkungslosigkeit abgebaut ist, wobei er die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung zu stellen hat.

2. Der Zeitablauf von 2 Jahren und mehr seit der Tat (hier: Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG) führt nicht ohne weiteres dazu, dass von einem Fahrverbot abzusehen ist. Maßgeblich sind auch dann die Umstände des Einzelfalles – insbesondere die Gründe, aus denen sich die Aburteilung derart hinausgezögert hat (hier: Aufenthaltsermittlung des Betroffenen), die Schwere des Verkehrsverstoßes sowie das Verhalten des Betroffenen nach der Tat.

3. Ausnahmsweise sind Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen auch bei einer Geldbuße über 250,- € entbehrlich, wenn die Geldbuße 500 € nicht übersteigt, die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht erkennbar vom Durchschnitt abweichen und es sich bei der festgesetzten Geldbuße um den im Bußgeldkatalog bestimmten Regelsatz handelt.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 21. Januar 2010 – 1 Ss 296/09 –

Zum Sachverhalt:

Die Thüringer Polizei – Zentrale Bußgeldstelle – setzte gegen den Betroffenen mit Bußgeldbescheid vom 06.05.2008 wegen einer am 11.11.2007 fahrlässig begangenen Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG eine Geldbuße von 750 EUR fest und ordnete zugleich ein Fahrverbot von 3 Monaten Dauer an.

Der Bußgeldbescheid wurde dem Betroffenen nach

Aufenthaltsermittlung am 27.09.2008 zugestellt. Am 02.10.2008 legte der Verteidiger des Betroffenen für diesen Einspruch ein.

Mit Beschluss vom 02.07.2009 setzte das Amtsgericht Nordhausen gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung des berauschenden Mittels Cocain mit der Substanz Benzoyllecgonin (305 ng/ml) bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a StVG im VZR eine Geldbuße von 750 EUR fest und ordnete zugleich ein Fahrverbot von 3 Monaten Dauer an. Eine Ausfertigung des Beschlusses wurde dem Verteidiger des Betroffenen am 15.07.2009 zugestellt.

Am 22.07.2009 legte der Verteidiger des Betroffenen für diesen Rechtsbeschwerde ein und erklärte, der Beschluss werde hinsichtlich der Entscheidung über das Fahrverbot von 3 Monaten angefochten. Er begründete die Rechtsbeschwerde sogleich damit, dass das Fahrverbot wegen des Zeitabstandes zur Tat und des beanstandungsfreien Verkehrsverhaltens des Betroffenen in dieser Zeit entbehrlich sei.

Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft beantragt in ihrer Stellungnahme vom 18.12.2009, den Beschluss des Amtsgerichts Nordhausen vom 02.07.2009 aufzuheben und die Sache zu neuer Prüfung und Entscheidung an das Amtsgericht Nordhausen zurückzuverweisen.

Aus den Gründen:

Die statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde hat (vorläufig) Erfolg.

1. Die bei Einlegung der Rechtsbeschwerde vorgenommene Beschränkung der Rechtsbeschwerde auf die Anordnung des Fahrverbots ist als solche wegen der Wechselwirkung zwischen Fahrverbot und Geldbuße nicht möglich. Von dem Beschränkungswillen umfasst ist jedoch auch eine Beschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch insgesamt. Insoweit ist sie wirksam.

Der Wirksamkeit dieser Beschränkung steht hier nicht entgegen, dass der angefochtene Beschluss keine hinreichenden Ausführungen zur inneren Tatseite enthalte. Zwar begründet der Beschluss das Vorliegen von Fahrlässigkeit allein mit der Verwirklichung des objektiven Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG („handelte fahrlässig, weil er das Kraftfahrzeug führte, obwohl er noch unter Wirkung des Kokains stand“). Nähere Ausführungen zu den den Fahrlässigkeitsvorwurf begründenden Tatsachen sind hier aber ausnahmsweise entbehrlich. Denn angesichts der Höhe der beim Betroffenen kurz nach der Tat festgestellten Rauschmittelwirkstoffkonzentration und des Fehlens jeglicher Anhaltspunkte dafür, dass der Betroffene trotz dieser hohen Konzentration die Möglichkeit einer Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nicht erkennen konnte, liegt Fahrlässigkeit klar zu Tage und kann deshalb ohne weiteres angenommen werden.

Bezugspunkt des Schuldvorwurfs im Rahmen des § 24a Abs. 2 und 3 StVG ist das Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr „unter der Wirkung eines ... berauschenden Mittels“. Deshalb genügt es,

wenn von dem (im Falle von Fahrlässigkeit lediglich potenziellen) Vorstellungsbild des Täters der Umstand umfasst ist, dass der Drogenwirkstoff u. U. noch nicht bis zur Wirkungslosigkeit abgebaut ist, wobei er die Unberechenbarkeit von Rauschdrogen in Rechnung zu stellen hat (siehe etwa König, Zur fahrlässigen Drogenfahrt nach „länger“ zurückliegendem Drogenkonsum, NStZ 2009, 425, 426 m.w.N.). Mangelnde Erkennbarkeit der fortdauernden Wirkung des konsumierten Rauschmittels kommt wegen dieser allgemein bekannten Unberechenbarkeit deshalb nur in Ausnahmefällen in Betracht. Das Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles braucht das Gericht nur bei konkreten Anhaltspunkten zu prüfen und im Urteil zu erörtern. Praktische Bedeutung wird insoweit wohl nur einem in der Nähe des sogenannten analytischen Grenzwertes liegenden Wirkstoffgehalt zukommen. Im vorliegenden Fall überschritt die nach der Tat festgestellte Konzentration der Substanz Benzoyllecgonin von 305 ng/ml den analytischen Grenzwert von 75 ng/ml um mehr als 300 %. Die Zeit zwischen Drogenaufnahme und Teilnahme am Straßenverkehr an sich hat in aller Regel keine indizielle Bedeutung für die Erkennbarkeit der Wirksamkeit des Rauschmittels und damit für die Sorgfaltswidrigkeit. Sie braucht deshalb vom Tatgericht ohne das Hinzutreten anderer konkret gegen die Erkennbarkeit sprechender Umstände nicht aufgeklärt zu werden. Gerade weil die Wirkungen und die Wirkungsdauer bei Drogen bekanntermaßen wesentlich unberechenbarer sind als diejenigen von Alkohol, besteht kein Anlass, im Rahmen des § 24a Abs. 2, 3 StVG geringere Anforderungen an die Sorgfalt von Kraftfahrzeugführern zu stellen als bei § 24 Abs. 1, 3 StVG (so auch König a. a. O. S. 428). Damit korrespondierend können die Anforderungen an die gerichtliche Sachverhaltsaufklärung und die Darstellung im Urteil bei Drogenkonsum nicht höher sein als bei Alkoholkonsum.

2. Der Rechtsfolgenausspruch hält einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

Das Amtsgericht hat im Rahmen der Bemessung der Geldbuße keine Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Beschwerdeführers getroffen. Entsprechend allgemeiner Zumessungsgrundsätze und nach der ausdrücklichen Regelung im § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters ein Zumessungsgesichtspunkt. Nur bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten bleiben die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters gem. § 17 Abs. 3 Satz 2 2. Halbs. OWiG in der Regel unberücksichtigt. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats ist Geringfügigkeit bis zu einer Höhe der Geldbuße von 250 € anzunehmen. Ausnahmsweise können die wirtschaftlichen Verhältnisse auch bei einer höheren Geldbuße außer Betracht gelassen werden, dann nämlich, wenn die Geldbuße 500 € nicht übersteigt, die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht erkennbar vom Durchschnitt abweichen, weil Anhaltspunkte für außergewöhnlich schlechte oder außergewöhnlich gute Wirtschaftsverhältnisse fehlen, und es sich bei der festgesetzten Geldbuße um den im Bußgeldkatalog bestimmten Re-

gelsatz handelt (siehe etwa Senatsbeschluss vom 22.12.2004, 1 Ss 282/04, VRS 108 <2005>, 269 f. m.w.N.). Vorliegend ist aber eine 500 € übersteigende Geldbuße festgesetzt worden.

Aufgrund der Wechselwirkung zwischen Geldbuße und Fahrverbot (Senatsbeschluss vom 21.09.2007, 1 Ss 157/07, NStZ-RR 2008, 123) konnte auch die Anordnung des Fahrverbots keinen Bestand haben.

3. Für die neue Prüfung und Entscheidung weist der Senat auf Folgendes hin:

Unter Zugrundelegung der ständigen Rechtsprechung des Senats, die mit der Rechtsprechung der anderen Oberlandesgerichte übereinstimmt, führt der Zeitablauf von 2 Jahren und mehr seit der Tat nicht ohne weiteres dazu, dass von einem Fahrverbot abgesehen ist. Maßgeblich sind auch dann die Umstände des Einzelfalles; insbesondere spielen die Gründe, aus denen sich die Aburteilung derart hinausgezögert hat (hier Aufenthaltsermittlung des Betroffenen), die Schwere des Verkehrsverstoßes sowie das Verhalten des Betroffenen nach der Tat eine Rolle. Angesichts der mehrfachen einschlägigen Vorbelastungen des Betroffenen mit Betäubungsmitteldelikten im Straßenverkehr spricht wenig dafür, dass die mit einem Fahrverbot verbundene Warnung und die mit ihm bezweckte Besinnung bei dem Betroffenen inzwischen nicht mehr erforderlich sind.

36. Ein Kraftfahrer, bei dem 352 ng/ml Benzoyllecgonin, ein Abbauprodukt von Cocain, im Serum zur Tatzeit festgestellt wurde und bei dem der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission für Cocain ermittelte verbindliche Grenzwert an Benzoyllecgonin um mehr als das 4,6-fache übertroffen ist, ist im Sinne von § 316 StGB fahruntauglich, ohne dass es auf den Nachweis von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern ankommt.

Amtsgericht Tiergarten,
Urteil vom 10. Februar 2010
– (310 Cs) 3033 PLs 10607/09 (144/09) –

Aus den Gründen:

Obwohl der Angeklagte nicht im Besitz der dazu erforderlichen Fahrerlaubnis war, darüber hinaus hoch dosiert und kurz vor Fahrtantritt Cocain und Cannabis konsumiert hatte, dies jeweils wusste und seine hierauf bedingte Fahruntauglichkeit hätte erkennen können, setzte er sich am 09. Juli 2009 ans Steuer des Kraftfahrzeuges und fuhr gegen 09.15 Uhr in B.

Auf Grund des Gutachtens der kriminaltechnischen Untersuchungsstelle des LKA B. vom 02.09.2009 wurden in der zum Zeitpunkt der Blutentnahme um 10.45 Uhr des 09. Juli 2009 gewonnenen Serumprobe des Angeklagten 352 ng/ml Benzoyllecgonin, ein Abbauprodukt von Cocain, 8,5 ng/ml Cocain und ca. 97,7 ng/ml Ecgoninmethylester, ein Abbauprodukt von Cocain, nachgewiesen. Dies ist ein massiv hoher Wert, der den aktiven, deutlichen und aktuellen Kon-

sum von Cocain offenbarte. Denn nach der Empfehlung der Grenzwertkommission, die unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – und aufgrund der Entscheidung der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft „Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog“ vom 04.09.2007 – verbindliche Grenzwerte erarbeitet hat, bei deren Vorliegen sicher eine rauschbedingte Fahruntauglichkeit anzunehmen ist (sog. absolute Grenzwerte), und Grenzwerte, denen sich die Rechtsprechung insoweit angenommen hat, als dass auch Feststellungen darunter zu einer Verurteilung führen können (also erweiterte Anwendung), beträgt der analytische Grenzwert, ab dem sicher mit dem Auftreten von Ausfallerscheinungen, also mit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu rechnen ist, für Benzoyllecgonin 75 ng/ml. Beim Angeklagten lag der festgestellte Wert mehr als 4,6-fach höher als dieser Grenzwert. Damit ist die Grenze zur absoluten Fahruntauglichkeit im Sinne von § 316 StGB erreicht, ohne dass es der Feststellung weiterer Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler bedarf.

Ferner wurde festgestellt, dass in der Serumprobe des Angeklagten 2,5 ng/ml THC (Tetrahydrocannabinol), der Wirkstoff des Haschisch, ca. (161) ng/ml THC-Carbonsäure, der Hauptmetabolit des THC und 1,6 ng/ml 11-Hydroxy-THC, ein Metabolit des THC, nachgewiesen wurden. Es lag mithin ein aktueller Cannabiskonsum vor Fahrtantritt vor. Der hohe THC-Carbonsäurewert beweist zudem einen regelmäßigen Konsum von Cannabis-Produkten. Der THC-Wert betrug mehr als das zweieinhalbfache des von der Grenzwertkommission empfohlenen Wertes von 1,0 ng/ml THC zum Beginn der Fahruntauglichkeit bei Bußgeldsachen. Infolge der Wechselwirkung zum Cocain ist auch hier die Grenze zur absoluten Fahruntauglichkeit im Sinne von § 316 StGB erreicht, ohne dass es der Feststellung weiterer Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler bedarf.

Diese hier vertretenen Rechtsansichten zu absoluten Wirkstoffmengen bei Cocain und Cannabis sind durchaus umstritten. Die obergerichtliche Rechtsprechung und die herrschende Ansicht in der Literatur gehen bislang davon aus, dass sich im Strafrecht für die Fahruntauglichkeit aufgrund von Betäubungsmitteln keine „absoluten“ Wirkstoffgrenzen feststellen lassen. Der Nachweis von Drogenwirkstoffen im Blut eines Fahrzeugführers soll für sich allein noch nicht die Annahme der Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB rechtfertigen (BGH, Beschluss vom 25. Mai 2000, 4 StR 171/00, zitiert in JURIS [= BA 2000, 502]). Entscheidend seien die Gesamtschau der Umstände und die Beurteilung der Beweisanzeichen (vgl. OLG München, Beschluss vom 30. 01. 2006, 4St RR 11/06 zitiert in JURIS [= BA 2006, 490]).

Dieser Rechtsansicht wird nicht beigetreten. Denn sie berücksichtigt nicht die inzwischen eingetretene wissenschaftliche Entwicklung in der chemischen Analyse der Wirkstoffe sowie ihrer Abbauzeiten und -werte sowie die mittlerweile gewonnenen Erkenntnisse über die verkehrsmedizinisch relevanten Wir-

kungen von Cocain und Cannabis sowie über den Verlauf des Cocain- und/oder Cannabisrausches. Diese Entwicklungen und Erkenntnisse werden in der Rechtsprechung zunehmend anerkannt. So reicht es – entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts – aus, eine Konzentration festzustellen, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer in seiner Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war und dennoch am Straßenverkehr teilgenommen hat (vgl. OLG Köln, Beschluss vom 30. Juni 2005, 8 Ss-OWi 103/05 zu § 24a StVG, zitiert in JURIS [= BA 2006, 236] – das Gericht nimmt dabei Bezug auf § 24a StVG als abstraktes Gefährungsdelikt). Es kann eine berauschende Wirkung angenommen werden, wenn die betreffende Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt (OLG Köln, a. a. O.). Daher wurden unter Rückgriff auf die Empfehlungen der Grenzwertkommission von der Rechtsprechung im Bußgeldbereich zu § 24a StVG Grenzen zwischen ungefährlichen und gefährlichen Wirkstoffmengen gezogen, ohne dass es für die Verurteilung auf die Feststellung und Beschreibung von Ausfallerscheinungen oder sonstigen Beweisanzeichen ankam. Das ist nunmehr im Bußgeldbereich gängige Meinung. Es besteht aber keinerlei Rechtfertigung, derlei Grenzziehung beim abstrakten Gefährungsdelikt nach § 24a StVG zuzulassen, beim abstrakten Gefährungsdelikt nach § 316 StGB aber abzulehnen, zumal die Rechtsprechung, die diese Unterscheidung zwischen § 316 StGB und § 24a StVG vollziehen will, sie nicht schlüssig begründen kann. Wenn ausgeführt wird, bei § 24a StVG handele es sich wegen der generell-abstrakten Gefährlichkeit des Genusses von Drogen um einen abstrakten Gefährungstatbestand als Vorfeld- oder Aufgangtatbestand gegenüber der an engere Voraussetzungen geknüpften Strafvorschrift des § 316 StGB (OLG Zweibrücken, Entscheidung vom 03. Mai 2001, 1 Ss 87/01, zitiert in JURIS [= BA 2002, 129]), handelt es sich um eine schlichte Behauptung, nicht aber um eine Begründung. Absolute Grenzwerte sind bei Alkohol längst anerkannt, nachdem sie von der Wissenschaft und Rechtsprechung entwickelt worden sind. Dies hat auch bei Rauschmitteln zu gelten. Ein Kraftfahrer, bei dem 352 ng/ml Benzoyllecgonin, ein Abbauprodukt von Cocain, im Serum zur Tatzeit festgestellt wurden und bei dem der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission für Cocain ermittelte verbindliche Grenzwert an Benzoyllecgonin um mehr als das 4,6-fache übertroffen ist, ist im Sinne von § 316 StGB fahruntauglich, ohne dass es auf den Nachweis von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern ankommt.

Der Angeklagte war ohne Einschränkungen schuldig, denn er hatte die Lage vor Ort zielsicher erfasst, den Entschluss zur Fahrt, seine Zuweisung zur Verkehrskontrolle sowie die Maßnahmen schlüssig getroffen, erfasst und ausgeführt sowie die Abwägung seines Motivs zur Handlung vornehmen können. Laut ärztlichem Protokoll zur Blutentnahme war seine Orientierung vollständig, das Urteilsvermögen sicher,

der Denkablauf geordnet und die Sprache deutlich. Der Angeklagte ist ausweislich der gutachterlichen Feststellungen und der in der Vergangenheit erwirkten Sanktion Dauerkonsument beider Rauschmittel. Im Gesamteindruck wurde dem Angeklagten durch den Arzt eine leichte Beeinflussung durch Betäubungsmittel attestiert.

Er handelte fahrlässig, hätte er nämlich seine rauschmittelbedingte Fahruntauglichkeit unter Rückgriff auf das Vorbenannte erkennen können.

Infolge des festgestellten Sachverhalts hat sich der Angeklagte eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB in Tateinheit nach § 52 StGB mit dem Vergehen des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG schuldig gemacht.

Durch sein Tatverhalten hat sich der Angeklagte als charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB erwiesen, weshalb die Verwaltungsbehörde nach § 69a Abs. 1 StGB angewiesen wurde, dem Angeklagten nicht vor Ablauf von 12 (zwölf) Monaten eine Fahrerlaubnis zu erteilen. Der Angeklagte wird nachzuweisen haben, dass er verinnerlicht hat, dass der Konsum von Drogen – hier Cocain sowie Cannabis – mit der Teilnahme am Straßenverkehr nicht in Einklang zu bringen ist und welche Gefahren dadurch entstehen können. Auch wird er nachzuweisen haben, dass er dem ungehemmten Rauschmittelkonsum entsagt hat. Er wird mindestens 12 Monate benötigen, um seine charakterliche Reife zurück zu gewinnen. Er verstieß massiv gegen die Anforderungen, denen er als Fahrzeuglenker unterliegt. Für den Reifeprozess ist es absolut entscheidend, dass der Angeklagte das volle Antragsverfahren auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis durchläuft. Weil dies geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, wurde seitens des Gerichts auf eine weitergehende Sperrfrist verzichtet.

37.1. Von der Regelfahrerlaubnisentziehung nach einer Trunkenheitsfahrt kann jedenfalls dann abgesehen werden, wenn seit der Tat und der Führerscheinsicherstellung 10 Monate vergangen sind und der Angeklagte in dieser Zeit durch intensive verkehrspsychologische Maßnahmen (hier: IVT-Hö) seine Fahreignung wiederhergestellt hat.

2. In einem solchen Fall ist jedoch ein „deklaratorisches“ Fahrverbot nach § 44 Abs. 1 S. 2 StGB festzusetzen.

Amtsgericht Lüdinghausen,

Urteil vom 02. März 2010 – 9 Ds 82 Js 3375/09-111/09, 9 Ds 111/09 –

Aus den Gründen:

Der strafrechtlich bislang noch nicht in Erscheinung getretene Angeklagte hatte am Abend des 29. 04. 2009 zunächst mit der Reparatur eines Kraftfahrzeugs begonnen und im Rahmen dieser Reparaturarbeiten er-

hebliche Mengen Alkohol getrunken. Im Laufe der Nacht bestieg er dann seinen Lastkraftwagen und befuhr hiermit gegen 3.05 Uhr u. a. die E-Straße in B. Zur Tatzeit wies er zumindest eine Blutalkoholkonzentration von 2,57 ‰ auf und war dementsprechend absolut fahruntüchtig.

Der Angeklagte war geständig und daher wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr gem. § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB zu verurteilen. Unter Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände hielt das Gericht die für Ersttäter einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt übliche Sanktionen eines Nettomonatsgehaltes und damit von 30 Tagessätzen zu je 25,00 Euro für tat- und schuldangemessen.

Der Angeklagte hat sich zudem durch seine Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen, so dass ihm eigentlich hätte seine Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist festgesetzt werden müssen. Seit der Tat sind nunmehr jedoch über 10 Monate Zeit vergangen, in denen seine Fahrerlaubnis auch vorläufig entzogen bzw. der Führerschein zuvor sichergestellt worden war. Der Angeklagte hat zudem dargelegt und durch entsprechende Bescheinigungen auch nachgewiesen, dass er seit der Tat abstinent lebt. Er hat unmittelbar nach der Tat durch seinen Hausarzt zunächst regelmäßig Blutproben entnehmen lassen und später regelmäßige Harnproben abgegeben. Zudem hat er sich in verkehrspsychologische Beratung begeben und anerkannte verkehrsindividualpsychologische Verkehrstherapien des Anbieters „IVT-Hö“ durchgeführt.

Der Angeklagte selbst hat die Maßnahmen geschildert. Zudem hat das Gericht die Dipl. Psychologin S., die als verantwortliche Verkehrstherapeutin die verkehrspsychologischen Maßnahmen durchgeführt hat, als sachverständige Zeugin vernommen. Die Zeugin hat hier ausgeführt, der Betroffene habe sich zunächst nach einem intensiven Beratungsgespräch für die Teilnahme an einer Therapiegruppe entschieden. Er habe dann wöchentlich je 2 Stunden an einer Kleingruppensitzung teilgenommen und zwar 14 Mal. Zusätzlich habe er ein Intensivseminar über 16 Stunden besucht. In diesen Therapiestunden sei deutlich geworden, dass der Angeklagte ein verantwortungsbewusster Mensch sei, der Ängste ... bisher verdrängt habe. Er habe sich mit seinen Versagensängsten auseinandergesetzt und den Ursprung der Ängste erkannt. Somit sei es ihm möglich, mit Unsicherheiten und Ängsten in der Zukunft anders umzugehen. Er habe für sich die Funktion des Alkohols erkannt und habe sich in der Verkehrstherapie alternative Handlungsweisen, die zukünftig einen Missbrauch von Alkohol unnötig machen erarbeitet. Er habe engagiert und konsequent in der Therapie mitgearbeitet und habe die Therapie erfolgreich abgeschlossen, so dass nach Ansicht der Verkehrspsychologin ohne weiteres wieder von dem Vorliegen einer Eignung im Straßenverkehr auszugehen sei. Insofern ist auch bekannt, dass die Maßnahme IVT-Hö nach einer Evaluation der Universität X eine hohe Erfolgsquote aufweist, dass nämlich nur 6,4 % der Teilnehmer innerhalb der ersten 5 Jahre nach Abschluss der Maßnahme und der Wiedererteilung der Fahrer-

laubnis wieder im Straßenverkehr mit Alkohol auffällig werden.

Die Verkehrspsychologin hat zudem ausgeführt, dass sie auch im Übrigen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV durchführt. Die von dem Angeklagten absolvierten verkehrspsychologischen Maßnahmen seien derart umfangreich gewesen, dass sie nahezu der Absolvierung eines solchen Kurses gleichstehen. Frau S erklärte weiterhin, sie habe im Laufe ihrer Ausbildung für die Verkehrstherapie an über 30 medizinisch psychologischen Untersuchungen teilgenommen und hospitiert.

Das Gericht nimmt daher nicht nur an, dass die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr feststellbar ist, sondern vielmehr gar die Geeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen trotz seiner Tat nach der Zeugenvernehmung der sachverständigen Zeugin S positiv festgestellt ist. Das Gericht ist sich hier der hohen Tatzeit-BAK bewusst – angesichts der dargestellten verkehrspsychologischen Maßnahmen war dies aber kein Hindernis im Rahmen der Entscheidung über die Voraussetzungen der §§ 69, 69a StGB. Hierzu beigetragen hat auch die Zeit der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung bzw. der Sicherstellung des Führerscheins des Angeklagten.

Diese Maßnahmen begannen bereits am Tattage. Der Angeklagte hat hierzu ausgeführt, dass er seit dieser Zeit täglich mit seinem Fahrrad etwa 40 km Arbeitsweg fahren müsse und dies auch jeden Tag getan habe. Er habe zudem in seinem beruflichen Fortkommen Einbußen hinnehmen müssen, da er bei Beförderungen innerhalb des Betriebs aufgrund mangelnder Flexibilität ohne Fahrerlaubnis nicht zum Zuge gekommen sei. Folgerichtig reicht es nach Ansicht des Gerichtes aus, das Regelfahrverbot des § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB – deklaratorisch – festzusetzen und nicht die Fahrerlaubnis nach §§ 69, 69a StGB zu entziehen.

Es wird insoweit auf die Entscheidung des Landgerichts Düsseldorf, DAR 2008, 597 [= BA 2009, 48] Bezug genommen, die einen ähnlichen Fall betraf.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht
Carsten Krumm, Lüdinghausen)

38. Dem Inhaber eines ausländischen EU-Führerscheins kann das Recht aberkannt werden, von dieser Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, wenn Ermittlungen bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates von dort herrührende unbestreitbare Informationen ergeben, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte.

Bundesverwaltungsgericht (3. Senat),
Urteil vom 25. Februar 2010 – 3 C 15/09 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger, ein deutscher Staatsangehöriger, wendet sich gegen die Aberkennung des Rechts, von seiner

in Polen erworbenen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Der Oberstadtdirektor der Stadt K. entzog ihm mit Bescheid vom 10. August 1998 die Fahrerlaubnis der Klassen 1a und 3, die ihm 1996 wiedererteilt worden war. Mit Strafbefehl des Amtsgerichts K. vom 09. März 1999 wurde der Kläger wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe verurteilt; für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis wurde eine Sperrfrist von 12 Monaten festgesetzt. 1999 war gegen den Kläger außerdem ein Ermittlungsverfahren wegen Körperverletzung, Bedrohung und Nötigung zum Nachteil seines Bruders und seiner Mutter anhängig. Es wurde eingestellt, nachdem in einem psychiatrischen Gutachten die Schuldunfähigkeit des Klägers im Sinne von § 20 StGB festgestellt worden war. Der Gutachter stützte seine Annahme darauf, dass beim Kläger eine durch psychotrope Substanzen bedingte psychotische Störung, Verdacht auf Persönlichkeitsstörung und rezidivierender Cannabismissbrauch vorlägen. Das Amtsgericht K. verurteilte den Kläger mit Urteil vom 10. Mai 2004 wegen unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu einer Freiheitsstrafe auf Bewährung. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts konsumierte der Kläger zum Tatzeitpunkt im Oktober 2003 mehr oder weniger regelmäßig Betäubungsmittel.

Am 06. Oktober 2004 beantragte der Kläger beim Beklagten die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis. Das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Gutachten legte er nicht vor. Stattdessen erwarb der Kläger am 28. Juni 2005 in Polen eine Fahrerlaubnis der Klassen A und B; im dort ausgestellten Führerschein ist als Wohnsitz ein Ort in Polen angegeben. In Deutschland ist der Kläger seit Dezember 1999 ununterbrochen mit Hauptwohnsitz in K. (Kreis V., NRW) gemeldet.

Nachdem der Beklagte hiervon erfuhr, forderte er den Kläger am 12. Januar 2006 auf, seine Fahreignung durch die Beibringung des Gutachtens eines Facharztes für Neurologie und Psychiatrie sowie eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nachzuweisen. Dieser Aufforderung kam der Kläger nicht nach.

Daraufhin erkannte der Beklagte ihm mit Bescheid vom 08. Mai 2006 unter Anordnung des Sofortvollzugs das Recht ab, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Er forderte den Kläger außerdem zur Vorlage des Führerscheins auf und drohte ihm für den Fall des Zuwiderhandelns ein Zwangsgeld an. Der Kläger habe die von ihm zu Recht geforderten Eignungsgutachten nicht beigebracht, so dass gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf mangelnde Fahreignung geschlossen werden könne. Der Widerspruch des Klägers wurde zurückgewiesen.

Seine Klage hat das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 02. Oktober 2007 abgewiesen. Zur Begründung heißt es: Die Aberkennung sei durch § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 FeV gedeckt; sie sei auch mit der Richtlinie 91/439/EWG vereinbar. Der Kläger habe seine polnische Fahrerlaubnis rechtsmissbräuchlich erworben. Deren Erwerb habe nicht im Zusammenhang mit der Niederlassungs- oder Dienstleistungsfreiheit gestan-

den; vielmehr sei es dem Kläger darum gegangen, sich nicht der für die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis erforderlichen medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen zu müssen. Deshalb könne er sich nicht auf die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften berufen.

Das Oberverwaltungsgericht hat die Berufung des Klägers mit Beschluss vom 25. März 2009 zurückgewiesen. Zur Begründung führt das Berufungsgericht aus: Der Beklagte habe gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die fehlende Fahreignung des Klägers schließen dürfen, da er ein wegen seines früheren Drogenkonsums zu Recht von ihm gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten nicht beigebracht habe. Der Fahrerlaubniszurückziehung stehe die Richtlinie 91/439/EWG nicht entgegen. Der Europäische Gerichtshof habe in seinen Urteilen vom 26. Juni 2008 klargestellt, dass das Wohnsitzerfordernis in Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie auch die Funktion habe, den Führerscheintourismus zu bekämpfen. Die Führerscheintrichtlinie verpflichte einen Mitgliedstaat nicht zur Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis, wenn auf der Grundlage von Angaben im Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststehe, dass der Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins keinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat gehabt habe. Das Gleiche müsse gelten, wenn aufgrund eines Eingeständnisses des Fahrerlaubnisinhabers oder aufgrund ihm zurechenbarer Angaben auf einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis geschlossen werden könne. Der Europäische Gerichtshof habe die Unbestreitbarkeit der Information als gleichrangiges Kriterium neben deren Herkunft aus dem Ausstellermitgliedstaat gestellt. Es gebe keinen Grund, bei einem offenkundigen Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip danach zu differenzieren, ob sich die Offenkundigkeit aus einem Dokument des Ausstellermitgliedstaates oder aus Verlautbarungen oder Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisinhabers ergebe. Das Wohnsitzerfordernis diene dem Schutz von Leib, Leben und Gesundheit der anderen Verkehrsteilnehmer. Diese Rechtsgüter hätten ein solches Gewicht, dass der gemeinschaftsrechtliche Anerkennungsgrundsatz dahinter zurücktreten müsse. Die Schutzwürdigkeit von Führerscheintouristen, die einen Scheinwohnsitz im Ausstellermitgliedstaat angegeben hätten, sei nicht höher, sondern geringer als die derjenigen, die gegenüber der ausländischen Fahrerlaubnisbehörde ehrlich gewesen seien und deshalb nur einen Führerschein mit Eintragung eines deutschen Wohnsitzes erhalten hätten. Beim Kläger liege der Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis deutlich zutage. Er habe seine Behauptung, nach Polen umgezogen zu sein, trotz Aufforderung durch das Gericht nicht substantiiert. Außerdem habe er gegenüber den deutschen Meldebehörden stets einen Wohnsitz im Bundesgebiet angegeben. Schließlich sei er 2005 mehrfach als Verkehrsteilnehmer in K. und Umgebung aufgefallen. Dass der Kläger zwischenzeitlich seine Fahreignung wiedererlangt habe, sei nicht erkennbar.

Zur Begründung seiner Revision macht der Kläger

geltend: Der gemeinschaftsrechtliche Anerkennungsgrundsatz stehe einer weiteren Überprüfung seiner Fahreignung entgegen; stattdessen habe seine in Polen erworbene Fahrerlaubnis anerkannt werden müssen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes habe der Ausstellermitgliedstaat das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zu überprüfen; dabei sei dessen Erkenntnisstand maßgeblich.

Der Beklagte tritt der Revision entgegen.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist begründet. Sie führt zur Aufhebung der Entscheidung des Berufungsgerichts und zur Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz (§ 144 Abs. 3 Nr. 2 VwGO). Die Auffassung des Oberverwaltungsgerichts, der Beklagte habe dem Kläger das Recht zum Gebrauchmachen von seiner in Polen erworbenen Fahrerlaubnis aberkennen dürfen, weil sie ihm nach seinen eigenen Angaben unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis erteilt worden sei, verletzt den gemeinschaftsrechtlichen Grundsatz der Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in der Auslegung, die er in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes gefunden hat (vgl. zuletzt EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – NJW 2010, 217 [= BA 2009, 408]). Die Entscheidung des Berufungsgerichts würde sich jedoch im Ergebnis als richtig darstellen (§ 144 Abs. 4 VwGO), falls Ermittlungen bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates von dort herrührende unbestreitbare Informationen ergeben sollten, dass der Kläger zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte. Die insoweit erforderlichen tatsächlichen Feststellungen hat das Berufungsgericht noch zu treffen.

1. Maßgeblich ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Verfügung, hier also des Widerspruchsbescheides vom 26. Februar 2007 (vgl. u. a. Urteile vom 27. September 1995 – BVerwG 11 C 34.94 – BVerwGE 99, 249 <250> = Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 24 S. 5 und vom 05. Juli 2001 – BVerwG 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29 = NJW 2002, 78 [= BA 2002, 133] m. w. N.). Zugrunde zu legen sind danach das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2003 (BGBl I S. 310, ber. S. 919), bis dahin zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 05. Januar 2007 (BGBl I S. 2), und die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 18. August 1998 (BGBl I S. 2214) in der Fassung durch die Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl I S. 2407). Der gemeinschaftsrechtliche Maßstab ergibt sich aus der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein 91/439/EWG (ABl EG L Nr. 237 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003 (ABl EU L Nr. 284 S. 1). Dagegen ist die sog. 3. EU-Führerscheintrichtlinie, die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des

Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl EU L Nr. 403 S. 18), nach ihrem Art. 18 nicht anwendbar.

2. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Aberkennung des Rechts des Klägers, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, gemäß § 3 Abs. 1 StVG sowie § 46 Abs. 1 und 5 i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV vorliegen. Auch der Kläger selbst stellt dies nicht in Abrede.

Die bisherigen Feststellungen des Berufungsgerichts rechtfertigen aber nicht seine Annahme, dass die Fahrerlaubnisbeschränkung auch mit dem gemeinschaftsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz in Einklang steht.

a) Gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt. Dabei regelt das europäische Gemeinschaftsrecht selbst zugleich die Mindestvoraussetzungen, die für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erfüllt sein müssen. So muss nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439/EWG die Fahrtauglichkeit durch das Bestehen einer Prüfung nachgewiesen werden; außerdem hängt die Ausstellung des Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat ab (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. b dieser Richtlinie). Als ordentlicher Wohnsitz gilt nach Art. 9 der Richtlinie der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher oder beruflicher Bindungen gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Es ist Aufgabe des Ausstellermitgliedstaates zu prüfen, ob die im Gemeinschaftsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere diejenigen hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahrtauglichkeit, erfüllt sind und ob somit die Erteilung – gegebenenfalls die Neuerteilung – einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist. Wenn die Behörden eines Mitgliedstaates einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG ausgestellt haben, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen zu prüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber des Führerscheins am Tag der Erteilung diese Voraussetzungen erfüllte (EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – a. a. O. Rn. 39 f.; Urteile vom 19. Februar 2009 – Rs. C-321/07, Schwarz – Rn. 76 f. [BA 2009, 206], vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – Slg. 2008, I-4635 = NJW 2008, 2403 Rn. 52 f. [= BA 2008, 255] und – Rs. C-334/06 bis C-336/06, Zerche u. a. – Slg. 2008, I-4691 Rn. 49 f., unter Bezugnahme auf die Beschlüsse vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05, Halbritter – Slg. 2006, I-49 Rn. 34 [= BA 2006, 307] und vom 28. September 2006 – Rs. C-340/05, Kremer – Slg. 2006, I-98 Rn. 27 [= BA 2007, 238]).

Dementsprechend sind die Befugnisse der Mitgliedstaaten nach Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG eingeschränkt (vgl. dazu im Einzelnen

Urteil vom 11. Dezember 2008 – BVerwG 3 C 26.07 – BVerwGE 132, 315 = Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 2 Rn. 30 [= BA 2009, 229]). Ein Zugriffsrecht des Mitgliedstaates besteht jedoch dann, wenn der neue Führerschein unter Missachtung der in der Richtlinie geregelten Wohnsitzvoraussetzung ausgestellt worden ist. Ein Mitgliedstaat darf es ablehnen, in seinem Hoheitsgebiet die Fahrberechtigung anzuerkennen, die sich aus einem zu einem späteren Zeitpunkt von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt, wenn auf der Grundlage von Angaben in diesem Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins sein Inhaber, auf den im Hoheitsgebiet des ersten Mitgliedstaates eine Maßnahme des Entzugs der früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates hatte (EuGH, Urteile vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – a. a. O. Rn. 68 ff. sowie – Rs. C-334/06 bis C-336/06, Zerche u. a. – a. a. O. Rn. 65 ff.). Diese Aufzählung der Erkenntnisquellen ist abschließend. Insofern können die Erklärungen und Informationen, die der Inhaber dieses Führerscheins in dem im Aufnahmemitgliedstaat durchgeführten Verwaltungsverfahren oder gerichtlichen Verfahren in Erfüllung einer Mitwirkungspflicht gemacht hat, nicht als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen qualifiziert werden, die beweisen, dass der Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seines Führerscheins seinen Wohnsitz nicht in diesem Mitgliedstaat hatte (EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – a. a. O. Rn. 53 ff.).

b) Gegen diese Vorgaben hat das Berufungsgericht verstoßen, indem es allein aufgrund eines Eingeständnisses des Fahrerlaubnisinhabers und aufgrund ihm als eigener Verlautbarung zurechenbarer Angaben auf einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis des Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG geschlossen hat. Damit greift das Berufungsgericht auf andere als die in den Urteilen vom 26. Juni 2008 abschließend genannten Beweismittel zurück. Zudem ebnet das Oberverwaltungsgericht die Unterscheidung zwischen aus dem Aufnahme- und dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen ein, wenn es sich zur Begründung einer Eignungsprüfungs- und Aberkennungsbefugnis der deutschen Fahrerlaubnisbehörden auf die Angaben des Klägers gegenüber den deutschen Meldebehörden, das Fehlen substantzierter Angaben zu seinem polnischen Wohnsitz sowie darauf gestützt hat, dass der Kläger 2005 in Deutschland als Verkehrsteilnehmer aufgefallen sei. Die Notwendigkeit einer Differenzierung nach der Herkunft der Informationen hat der Europäische Gerichtshof im Beschluss vom 09. Juli 2009 jedoch gerade noch einmal hervorgehoben. Schließlich müssen nach seinen Entscheidungen vom 09. Juli 2009 und vom 26. Juni 2008 die Informationen über den Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis sowohl „unbestreitbar“ sein als auch „aus dem Ausstellermitgliedstaat herrühren“. Es reicht somit

nicht aus, dass es sich – ungeachtet ihres Ursprungs – um unbestreitbare oder unbestrittene Informationen handelt, wie das Berufungsgericht angenommen hat.

c) Dem Beschluss des Europäischen Gerichtshofes vom 09. Juli 2009 ist außerdem zu entnehmen, dass auch die Begründung, die der Klageabweisung in der ersten Instanz zugrunde lag, nicht tragfähig ist. Der Europäische Gerichtshof hat – ungeachtet der 3. EU-Führerscheinrichtlinie – erneut bekräftigt, dass nur unter den engen und von ihm abschließend bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen vom gemeinschaftsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz gemacht werden dürfen. Danach führen nicht bereits die Absicht des Fahrerlaubnisinhabers, die strengeren Erteilungsvoraussetzungen seines Heimatstaates zu umgehen, und der daran geknüpfte Einwand des Rechtsmissbrauchs dazu, dass der Aufnahmemitgliedstaat ohne Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht die Anerkennung der im Ausland erteilten EU-Fahrerlaubnis verweigern kann.

3. Allerdings kann sich die Entscheidung des Berufungsgerichts aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig erweisen (§ 144 Abs. 4 VwGO). Dazu bedarf es aber weiterer tatsächlicher Feststellungen.

a) Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Beschluss vom 09. Juli 2009 ausdrücklich gebilligt, dass die zuständigen Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates Informationen vom Ausstellermitgliedstaat darüber einholen, ob bei der Erteilung der Fahrerlaubnis gegen das Wohnsitzerfordernis verstoßen wurde (a. a. O. Rn. 58). Der Aufnahmemitgliedstaat ist danach nicht auf solche Informationen beschränkt, die ihm ohnehin vorliegen (z. B. unmittelbar aus dem ausländischen Führerschein ersichtlich sind) oder die ihm unaufgefordert zugehen. Er ist vielmehr berechtigt, den Ausstellermitgliedstaat, namentlich die dortigen Meldebehörden, um Auskunft zu ersuchen; der Ausstellermitgliedstaat ist aufgrund seiner gemeinschaftsrechtlichen Kooperationspflicht (vgl. Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 91/439/EWG) zur zeitnahen Erteilung der erbetenen Auskünfte verpflichtet. Dabei ist – wie dem Beschluss vom 09. Juli 2009 ebenfalls zu entnehmen ist – mit dem Gemeinschaftsrecht auch vereinbar, dass solche Erkundigungen gegebenenfalls erst vom Verwaltungsgericht im Rahmen eines Rechtsstreites über die Fahrerlaubnisentziehung eingeholt werden. In Beantwortung der Vorlagefragen werden in Tenor und Begründung des Beschlusses ausdrücklich auch solche Informationen als verwertbar bezeichnet, die durch Ermittlungen von Gerichten des Aufnahmemitgliedstaates - und damit nach dem Erlass der Aberkennungsverfügung - gewonnen wurden.

Ergeben sich durch solche Nachforschungen vom Ausstellermitgliedstaat stammende unbestreitbare Informationen, die beweisen, dass der Führerscheininhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne des Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Fahrerlaubnis nicht im Gebiet des Ausstellermitgliedstaates hatte, ist es dem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehrt, für sein Hoheitsgebiet die Anerkennung der Fahrberechtigung einer Person abzulehnen, der er eine frühere Fahrerlaubnis mangels Kraftfahr-

eignung entzogen hatte (a. a. O. Rn. 63). Dabei weist der Europäische Gerichtshof ausdrücklich dessen Gerichten die Prüfung zu, ob die unter diesen besonderen Umständen erlangte Information die genannten Kriterien erfüllt (a. a. O. Rn. 60). Er schließt nicht aus, die bei den Einwohnermeldebehörden des Ausstellermitgliedstaates erlangten Informationen als solche Informationen anzusehen; dagegen sind bei Privatpersonen, wie Vermietern oder Arbeitgebern, eingeholte Informationen keine Informationen, die das genannte doppelte Kriterium erfüllen (a. a. O. Rn. 61).

b) Auch das innerstaatliche Recht hindert eine solche nachträgliche Einholung von Informationen im Ausstellermitgliedstaat, sei es durch die Fahrerlaubnisbehörden selbst oder das Verwaltungsgericht, und deren Verwertung als Beweismittel für einen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis nicht.

Insbesondere kann dem nicht entgegengehalten werden, dass es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Fahrerlaubnisentziehung auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung ankommt. Das besagt nur, dass die Voraussetzungen für die Fahrerlaubnisentziehung zu diesem Zeitpunkt vorgelegen haben müssen. Dementsprechend kommt es – unter anderem – darauf an, dass zum genannten Zeitpunkt der gemeinschaftsrechtliche Anerkennungsgrundsatz der Beschränkung des Rechts, von der ausländischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, nicht entgegenstand. Soweit der ordentliche Wohnsitz des Bewerbers um eine Fahrerlaubnis im Sinne von Art. 7 Abs. 1 und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG in Rede steht, kommt es auf den Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis an; auf diesen Zeitpunkt müssen sich demgemäß die beim Ausstellermitgliedstaat zu erhebenden Informationen beziehen. Eine andere Frage ist dagegen, auf welche Erkenntnisse sich das Gericht bei seiner Entscheidung darüber stützen kann, ob die Voraussetzungen für ein rechtmäßiges Handeln der Fahrerlaubnisbehörde erfüllt waren. Insofern erlaubt und gebietet das deutsche Verwaltungsprozessrecht, der gerichtlichen Entscheidung auch solche Erkenntnisse zugrunde zu legen, die erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren aufgrund der gebotenen Ermittlung des Sachverhaltes von Amts wegen nach § 86 VwGO gewonnen wurden, die aber über die Sachlage zum maßgeblichen Zeitpunkt Auskunft geben. Dabei ist hier allerdings zu berücksichtigen, dass aus den dargestellten Gründen des Gemeinschaftsrechts auch insoweit nur unbestreitbare Informationen verwertbar sind, die aus dem Ausstellermitgliedstaat herrühren.

c) Ermittlungen der Fahrerlaubnisbehörde (§ 24 VwVfG) oder des Verwaltungsgerichts (§ 86 VwGO) zum ordentlichen Wohnsitz des Betroffenen zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates sind mit Blick auf den gemeinschaftsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz allerdings nicht „ins Blaue hinein“, sondern nur dann veranlasst, wenn ernstliche Zweifel daran bestehen, dass der Erwerber der Fahrerlaubnis bei deren Erteilung

seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermittgliedstaat hatte. Im vorliegenden Fall sind ernsthafte Zweifel dadurch begründet, dass der Kläger im gerichtlichen Verfahren trotz Nachfrage keine substantiierten Angaben zu seinem angeblichen Wohnsitz in Polen gemacht und auch gegenüber den deutschen Meldebehörden nur einen Wohnsitz in Deutschland angegeben hat.

Da das Berufungsgericht bislang keine Informationen des Ausstellermittgliedstaates zum damaligen Wohnsitz des Klägers eingeholt hat – etwa durch eine Nachfrage bei den polnischen Einwohnermeldebehörden – und dem Revisionsgericht eine solche Sachverhaltsaufklärung verwehrt ist (§ 137 Abs. 2 VwGO), kann noch nicht abschließend über die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Aberkennung entschieden werden. Die Sache ist deshalb an die Vorinstanz zurückzuverweisen, damit die erforderlichen Tatsachenfeststellungen nachgeholt werden.

Es kann hier zunächst offenbleiben, welche Konsequenzen sich ergeben, wenn ein in diesem Sinne berechtigtes Auskunftsersuchen trotz der gemeinschaftsrechtlichen Kooperationspflicht unbeantwortet bleibt. Es liegt nicht fern, dass in einem solchen Fall die Handlungsmacht der deutschen Behörde im Angesicht ernstlicher Zweifel an der Fahreignung auch aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht nicht auf Dauer beschränkt sein kann. Gemeinschaftsrechtlich unbedenklich dürfte jedenfalls eine vorläufige Aberkennung des Rechts sein, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, bis die Wohnsitzfrage geklärt ist. Eine solche vorläufige Maßnahme kennt das deutsche Recht jedoch bisher nur bei dem dringenden Verdacht einer Verkehrsstraftat (§ 111a StPO). Es ist daher Sache des deutschen Gesetzgebers zu regeln, ob und unter welchen Voraussetzungen die Fahrerlaubnisbehörden zu derartigen vorläufigen Maßnahmen befugt sein sollen.

39. 1. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung einer in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilten Fahrerlaubnis ist auch im Rahmen des § 29 FeV zu berücksichtigen.

2. Wird ein Führerschein in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft ohne erneute Eignungsprüfung umgeschrieben oder umgetauscht, vermittelt er dem Inhaber keine weitere Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland als die Fahrerlaubnis, die in dem umgetauschten früheren Führerschein dokumentiert wurde.

3. Eine Fahrerlaubnis, die von einem Mitgliedstaat vor Ablauf einer in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Sperrfrist erteilt wird, ist im Anwendungsbereich der Richtlinie RL 91/439/EWG auch dann nicht anzuerkennen, wenn kein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vorliegt.

***) 4. Bereits die (einmalige) Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme von Cannabis schließt die**

Fahreignung aus, ohne dass es auf das Unvermögen ankommt, zwischen Konsum und Fahren zu trennen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 04. Februar 2010 – 10 S 2773/09 –

Aus den Gründen:

1. Der Antrag des Antragstellers auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe für das Beschwerdeverfahren ist nicht begründet. Die beabsichtigte Rechtsverfolgung hat auch bei der gebotenen Anlegung eines großzügigen Maßstabs keine hinreichende Aussicht auf Erfolg im Sinne von § 166 VwGO i. V. m. § 114 ff. ZPO (dazu 2.).

2. Die Beschwerde des Antragstellers gegen die Ablehnung seines Antrags auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes ist zulässig, aber nicht begründet.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag, im Wege einer einstweiligen Anordnung festzustellen, dass der Antragsteller berechtigt ist, mit seiner französischen Fahrerlaubnis der Präfektur S. vom 15.07.2009 in der Bundesrepublik Deutschland ein Kraftfahrzeug zu führen, mit der zutreffenden Begründung abgelehnt, es bestehe keine Anordnungsanspruch. Darüber hinaus sind die strengen Anforderungen nicht erfüllt, die eine (teilweise) Vorwegnahme der Hauptsache rechtfertigen würden.

Der in Frankreich wohnhafte Antragsteller, ein italienischer Staatsangehöriger, wurde mit Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 04.04.1997 wegen illegalen Handels und Schmuggels mit Kokain zu einer Jugendfreiheitsstrafe von 4 Jahren und 6 Monaten verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde entzogen und eine zweijährige Sperre verhängt. Am 17.02.1999 erwarb der Antragsteller eine italienische Fahrerlaubnis, deren Gültigkeit bis zum Jahr 2019 verlängert wurde. Seit 15.07.2009 ist der Antragsteller im Besitz eines von der Französischen Republik ausgestellten Führerscheins („Permis de conduire“).

Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, berechtigt der französische Führerschein den Antragsteller nicht dazu, im Bundesgebiet Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Zwar muss eine nach Ablauf der Sperrfrist in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft erteilte neue Fahrerlaubnis nach Art. 2 Abs. 1 RL 2006/126/EG – ebenso wie zuvor nach Art. 1 Abs. 2 RL 91/439/EWG – im Inland grundsätzlich anerkannt werden.

Dabei ist aber zwischen der Fahrerlaubnis („Fahreignung“ im Sinne der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs) und dem Führerschein als dem dieses Recht belegenden Dokument zu unterscheiden. Ein Dokument des Ausstellermittgliedstaats, das nicht auf der erneuten Prüfung der Fahreignung des Betroffenen nach Art. 7 RL 2006/126/EG bzw. RL 91/439/EWG beruht, sondern lediglich die zu einem früheren Zeitpunkt erteilte Fahrerlaubnis dokumentiert, unterliegt nicht der Anerkennungspflicht des Aufnahmemittgliedstaates (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.01.2009 – 3 C 31.07 –, Rdnr. 19 f. [BA 2009, 348])

unter Hinweis auf EuGH, Urteile vom 26.06.2008, Rs. C-329/06 und C-343/06 – Wiedemann, Funk –, Rdnr. 52 [BA 2008, 255], und Rs. C-334/06 bis C-336/06 – Zerche –, Rdnr. 49, jeweils juris; Senatsbeschl. v. 27.10.2009 – 10 S 2024/09 – juris [= BA 2010, 41]; BayVGh, Beschl. v. 28.07.2009 – 11 CS 09.1122 – juris). Für eine erneute Eignungsprüfung gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte. Bei dem französischen Führerschein des Antragstellers handelt es sich lediglich um eine Umschreibung seiner italienischen Fahrerlaubnis vom 17.02.1999. Dies ergibt sich zum einen aus dem eigenen Vortrag des Antragstellers, insbesondere aus der im Gerichtsverfahren vorgelegten eidesstattlichen Versicherung, zum anderen aus den im Führerschein eingetragenen Daten. Der französische Führerschein entspricht dem EG-Muster des Anhangs I zur Richtlinie RL 91/439/EWG. Darin wird vermerkt, dass dem Antragsteller am 17.02.1999 die Fahrerlaubnis für die Klassen A1, B1 und B erteilt worden ist. Weiter wird im Führerschein unter Nummer 70 auf die am 17.02.1999 in Italien erteilte Fahrerlaubnis Bezug genommen. Nach den harmonisierten Gemeinschaftscodes des Anhangs I zur Richtlinie RL 91/439/EWG ist unter der Schlüsselnummer 70 ein Umtausch zu vermerken. Der französische Führerschein vermittelt daher keine weitergehende Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet als die umgeschriebene italienische Fahrerlaubnis.

Der Antragsteller ist aber auch aufgrund seiner italienischen Fahrerlaubnis nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt. Nach § 29 Abs. 1 FeV dürfen zwar die Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis im Umfang ihrer Berechtigung im Inland Kraftfahrzeuge führen, wenn sie hier keinen ordentlichen Wohnsitz haben. Nach § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV gilt diese Berechtigung aber nicht für Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, denen – wie hier dem Antragsteller – die Fahrerlaubnis im Inland von einem Gericht oder einer Behörde entzogen worden ist.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers verpflichtet das Gemeinschaftsrecht im vorliegenden Fall nicht zu einer einschränkenden Auslegung des § 29 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 FeV. Zwar ist der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nach Art. 2 Abs. 1 2006/126/EG/Art. 1 Abs. 2 RL 91/439/EWG auch im Rahmen des § 29 FeV zu berücksichtigen, wenn die ausländische Fahrerlaubnis von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgestellt wurde. Die Anerkennungsspflicht gilt aber nicht, wenn die EU-Fahrerlaubnis vor Ablauf einer im Inland verhängten Sperrfrist erteilt wurde. Denn nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist es einem Mitgliedstaat nicht verwehrt, es abzulehnen, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins anzuerkennen, wenn sein Inhaber im ersten Mitgliedstaat zum Zeitpunkt dieser Ausstellung einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unterlag. Der Umstand, dass sich die Frage der Gültigkeit erst nach dem Ablauf der Sperrfrist stellt, hat hierauf keinen Einfluss (EuGH, Beschl. v. 03.07.2008 – C 225/07 – Möglinger –, Rdnr. 41 –

juris [= BA 2008, 383]; Urt. v. 26.06.2008 – Wiedemann, Funk – a. a. O. Rdnr. 65; jeweils m. w. N.).

So liegt es hier. Die im Jahre 1997 verhängte Sperrfrist endete nach Aktenlage am 08.04.1999; die italienische Fahrerlaubnis wurde aber bereits am 17.02.1999 erteilt. Entgegen der Ansicht des Antragstellers kommt es nicht darauf an, dass die Sperrfrist zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgelaufen ist. Denn der Aufnahmemitgliedstaat ist weiterhin zur Ablehnung der Anerkennung berechtigt, auch wenn von der während der Sperrfrist erteilten Fahrerlaubnis erst nach deren Ablauf Gebrauch gemacht wird (EuGH, Beschl. v. 03.07.2008 – Möglinger – a. a. O. Rdnr. 41).

Auch der Einwand des Antragstellers, es liege kein Missbrauchsfall vor, weil er aufgrund seiner Ausweisung aus dem Bundesgebiet im Zeitpunkt der Erteilung der italienischen Fahrerlaubnis seinen ständigen Wohnsitz tatsächlich im Ausstellerstaat gehabt habe, rechtfertigt keine andere Beurteilung. Den Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs lagen zwar regelmäßig Sachverhalte zugrunde, in denen die Inhaber der ausländischen Fahrerlizenzen ihren Wohnsitz nicht im Ausstellerstaat, sondern im Bundesgebiet hatten. Den rechtlichen Ausführungen des Europäischen Gerichtshofs lässt sich aber nicht entnehmen, dass der Grundsatz, wonach eine innerhalb der Sperrfrist erteilte Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen ist, nur bei gleichzeitigem Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. b, Art. 9 Abs. 4 RL 91/439/EWG; Art. 7 Abs. 1 Buchst. e, Art. 11 RL 2006/126/EG) gelten soll. Tragende Erwägung des Gerichtshofs ist vielmehr, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung negiert würde, wenn ein Mitgliedstaat die Anerkennung einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis unbegrenzt verweigern dürfte (vgl. etwa Urt. v. 26.06.2008, a. a. O. – Zerche – Rdnr. 60 m. w. N.). Der Anerkennungsgrundsatz verlangt danach nur insoweit eine enge Auslegung des Art. 8 Abs. 4 RL 93/439/EWG – der im Zeitpunkt der Ausstellung der italienischen Fahrerlaubnis noch anwendbar war –, als der (Aufnahme-)Mitgliedstaat andernfalls die Anerkennung auf unbestimmte Zeit verweigern und die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auf Dauer von der Durchführung einer innerstaatlichen Eignungsprüfung abhängig machen dürfte. Eine vergleichbare Sachlage ist bei Ablehnung der Anerkennung einer Fahrerlaubnis, die in dem begrenzten Zeitraum einer Sperrfrist erteilt wurde, nicht gegeben.

Im Übrigen ist die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis durch den Ausstellermitgliedstaat vor Ablauf einer in einem anderen Mitgliedstaat verhängten Sperrfrist auch im Hinblick auf das Territorialitätsprinzip bedenklich.

Wie das Verwaltungsgericht weiter zutreffend ausgeführt hat, dürfte der Antragsteller auch keinen Anspruch auf Erteilung des Rechts haben, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen (§ 29 Abs. 4 FeV). Ungeachtet der Frage, ob der bisherige Schriftwechsel als entsprechende Antragstellung ausgelegt werden kann, hat der Antragsteller jedenfalls nicht glaubhaft gemacht, dass die

Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen. Die Fahrerlaubnis wurde im Zusammenhang mit illegalem Handel und Schmuggel mit Kokain entzogen. Im Jahre 2002 wurde der Antragsteller erneut wegen Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz mit Kokain zu einer Freiheitsstrafe verurteilt. Anlässlich einer Verkehrskontrolle am 01.08.2006 fiel er wiederum im Zusammenhang mit Betäubungsmitteln auf. Ein Drogenschnelltest verlief positiv auf Kokain. In der entnommenen Blutprobe konnte zwar kein Kokain und kein Kokain-Metabolit oberhalb der Nachweisgrenze von ca. 10 ng/ml nachgewiesen werden. Die Begutachtung der Urinprobe erbrachte aber den Nachweis von Abbauprodukten von Kokain (Methylecgonin) und von einem Antidepressivum sowie einen auffällig hohen Testosteron-Wert, was nach Auffassung des Gutachters in der Gesamtschau mit dem Verhalten des Antragstellers bei der Verkehrskontrolle (u. a. Aggressivität, Schlangenlinien-Fahren) den Verdacht auf die Einnahme leistungssteigernder Substanzen und Kokainmissbrauch nahelegt. Danach sind die Eignungsbedenken bei weitem nicht ausgeräumt.

Wenn in der Beschwerdebeurteilung demgegenüber sinngemäß geltend gemacht wird, der Nachweis, dass der Antragsteller unter Kokaineinfluss gefahren sei, sei nicht erbracht, wird verkannt, dass bereits die (einmalige) Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes mit Ausnahme von Cannabis die Fahreignung ausschließt, ohne dass es auf das Unvermögen ankommt, zwischen Konsum und Fahren zu trennen (Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung; ständige Rspr., vgl. etwa Senatsbeschl. v. 24.05.2002 – 10 S 835/02 – VBIBW 2003, 23 [= BA 2002, 379]; Beschl. v. 07.03.2006 – 10 S 293/06 -; Beschl. v. 19.02.2007 – 10 S 3032/06 – juris [= BA 2007, 190]).

Auch der Umstand, dass die Verkehrskontrolle mehr als 3 Jahre zurückliegt, begründet kein schutzwürdiges Vertrauen darauf, dass der Vorfall vom August 2006 nicht mehr zu Lasten des Antragstellers berücksichtigt wird. Im Übrigen trifft es entgegen dem Vorbringen des Antragstellers nicht zu, dass die Fahrerlaubnisbehörde erstmals im Jahre 2008 reagiert hat; vielmehr hat sie den Antragsteller bereits mit Schreiben vom 20.11.2006 zur beabsichtigten Fahrerlaubnisentziehung angehört und mit Schreiben vom 27.11.2006 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgefordert. Das Verfahren hat sich lediglich wegen verschiedener Wohnsitzwechsel des Antragstellers und seines Wegzugs ins Ausland verzögert.

Im Übrigen hat der Antragsteller nicht glaubhaft gemacht, dass ihm ohne den Erlass einer einstweiligen Anordnung so schwere und unzumutbare Nachteile entstehen, dass eine Vorwegnahme der Hauptsache gerechtfertigt ist. Wie ausgeführt, dürfte der Antragsteller nach wie vor nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Es besteht der dringende Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum. Die Gelegenheit, seine Fahreignung durch Beibringung eines – mehrfach angeforderten – medizinisch-psychologischen Gutach-

tens nachzuweisen, hat der Antragsteller nicht wahrgenommen. Im Hinblick auf die erheblichen Gefahren, die von einem ungeeigneten Kraftfahrer für hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen, rechtfertigt der Umstand, dass der Antragsteller ohne die beantragte einstweilige Anordnung seine Verwandtschaft im Bundesgebiet nicht mehr mit dem Kraftfahrzeug besuchen kann und in seiner Mobilität eingeschränkt ist, nicht die sofortige Zulassung des Antragstellers zur Teilnahme am inländischen Straßenverkehr.

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

40. Stellt eine Fahrerlaubnisbehörde – ohne die sofortige Vollziehung anzuordnen – fest, dass eine EU-Fahrerlaubnis nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet berechtigt und weist sie in der Entscheidung auf die Strafbarkeit weiterer Verkehrsteilnahme hin, so liegt ein faktischer Vollzug eines feststellenden Verwaltungsaktes vor. Rechtsschutz hiergegen ist in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 5 VwGO durch die Feststellung zu gewähren, dass der eingelegte Widerspruch aufschiebende Wirkung hat; eine Abwägung zwischen öffentlichem Vollzugsinteresse und dem individuellen Aussetzungsinteresse wie sonst im Anwendungsbereich von § 80 Abs. 5 VwGO findet nicht statt.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 22. Februar 2010 – 10 S 2702/09 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 27.11.2009 ist zulässig (vgl. §§ 146, 147 VwGO) und begründet.

Aus den vom Antragsteller in der Beschwerdebeurteilung dargelegten Gründen (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) ergibt sich, dass der sachdienlich verstandene Antrag des Antragstellers auf Feststellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs vom 02.10.2009 gegen die Verfügung des Antragsgegners vom 30.09.2009 entgegen der vom Verwaltungsgericht vertretenen Auffassung statthaft und auch im Übrigen zulässig ist. Der Antrag hat in der Sache Erfolg, weil ein Fall der sogenannten faktischen Vollziehung vorliegt.

Bei der Entscheidung des Antragsgegners vom 30.09.2009, die festgestellt hatte, dass die dem Antragsteller erteilte tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B vom 10.01.2005 keine Berechtigung zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr im Bundesgebiet entfaltet, handelt es sich – entgegen der wohl in der Erwiderung zur Beschwerde vertretenen Auffassung des Antragsgegners – um einen feststellenden Verwaltungsakt im Sinne von § 35 LVwVfG.

Der Antragsgegner hat damit eine verbindliche und auf Bestandskraft angelegte Rechtsfolgenanordnung gemäß § 35 Satz 1 LVwVfG getroffen, indem er über die von der tschechischen Fahrerlaubnis vermittelte Berechtigung mit Außenwirkung entschieden hat. Dieser Qualifizierung als Verwaltungsakt steht die Tatsache, dass sich die fehlende Berechtigung zum Ausnutzen der tschechischen Fahrerlaubnis im Inland möglicherweise bereits unmittelbar aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV ergibt, nicht entgegen. Beschreitet die Verwaltungsbehörde in dieser Verfahrenssituation den Weg der rechtsnormwiederholenden und -konkretisierenden Verfügung, ohne zugleich den Sofortvollzug anzuordnen, muss sie billigerweise die Klärung der aufgeworfenen Rechtsfragen im Hauptsacheverfahren vor dem Verwaltungsgericht abwarten und darf diesen Zustand nicht durch Vollzugsmaßnahmen unterlaufen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 06. 10. 2005 – 8 CE 05.585 –, NJW 2006, 2282).

Wie die Beschwerde zutreffend ausführt, liegt eine faktische Vollziehung des feststellenden Verwaltungsakts vor, obwohl der Antragsgegner auf dem tschechischen Führerschein des Antragstellers keinen Versagungsvermerk angebracht hat. Vollziehung des Verwaltungsaktes im Sinne von § 80 Abs. 1 VwGO bedeutet jegliches Gebrauchmachen von dem Verwaltungsakt, jegliche Verwirklichung seines materiellen Regelungsgehalts, gleichgültig, ob diese Verwirklichung durch die erlassende oder eine andere Behörde erfolgt, ob sie freiwillig oder zwangsweise geschieht, es einer behördlichen Ausführungsmaßnahme bedarf oder die Rechtswirkung durch den Verwaltungsakt selbst eintritt. Die aufschiebende Wirkung untersagt jedermann, aus dem angefochtenen Verwaltungsakt unmittelbare oder mittelbare, tatsächliche oder rechtliche Folgerungen gleich welcher Art zu ziehen (vgl. Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 24. 06. 1996 – 10 M 944/96 –, NVwZ-RR 997, 655; Finkelnburg/Dombert/Külpmann, Vorläufiger Rechtsschutz im Verwaltungsstreitverfahren, 5. Aufl. 2008, RdNr. 631). Gerade bei feststellenden Verwaltungsakten, die ihre Regelungswirkung unmittelbar entfalten und keines weiteren behördlichen Ausführungsaktes bedürfen, ist von einem weiten Vollzugsbegriff auszugehen. Der erlassenden Behörde ist es deshalb vor Eintritt der Vollziehbarkeit untersagt, dem Bürger die ausgesprochene Regelungswirkung entgegenzuhalten. Wie insbesondere die rein materiell-rechtlichen Erwägungen des Antragsgegners im erstinstanzlichen Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes und in seiner Beschwerdeerwiderung vom 19. 01. 2010 zeigen, geht das Landratsamt nicht von der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers aus, sondern berührt sich der Vollziehbarkeit der Entscheidung vom 30. 09. 2009. Auch entfaltet die Feststellungsverfügung für den Antragsteller insofern eine nachteilige Rechtswirkung, als er damit von der Fahrerlaubnisbehörde auf die aus ihrer Sicht nicht vorliegende Berechtigung zum Fahren im Bundesgebiet ausdrücklich hingewiesen worden ist und somit in Zukunft bei Nichtbeachtung die ernsthafte Gefahr besteht, dass er

strafrechtlich wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 StVG verfolgt wird (vgl. hierzu VG Ansbach, Beschluss vom 10. 10. 2008 – AN 10 S 08.01570 –, juris). Bezeichnenderweise hat der Antragsgegner in diesem Zusammenhang in der Feststellungsverfügung selbst ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bekanntgewordene Verstöße hiergegen zur Anzeige gebracht würden. Eine derartige aktive Anregung von Strafverfolgungsmaßnahmen ist einer Vollzugsmaßnahme durch die Verwaltungsbehörde wertungsmäßig gleichzustellen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 06. 10. 2005, a. a. O., zur Einleitung eines Bußgeldverfahrens).

Setzt sich der Betroffene gegen die faktische Vollziehung des Verwaltungsaktes zur Wehr, ist einstweiliger Rechtsschutz in entsprechender Anwendung von § 80 Abs. 5 VwGO zu gewähren. Das Rechtsschutzbegehren ist dabei auf die Feststellung gerichtet, dass der in der Hauptsache eingelegte Rechtsbehelf aufschiebende Wirkung hat. Eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung ist in diesen Fällen nicht möglich, weil der Suspensiveffekt bereits durch die Einlegung des Rechtsbehelfs eingetreten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. 06. 1983 – 1 C 36.82 –, Buchholz 310 § 80 VwGO Nr. 42; BayVGH, Beschluss vom 16. 03. 2004 – 7 CS 03.3171 –, NVwZ-RR 2005, 679; Finkelnburg/Dombert/Külpmann, a. a. O., RdNr. 1046, m. w. N.). Bei der gebotenen sachdienlichen Auslegung (§§ 86 Abs. 3, 88 VwGO) war das erstinstanzliche Rechtsschutzbegehren des Antragstellers als Feststellungsantrag im oben dargestellten Sinne zu verstehen. Das so verstandene Begehren des Antragstellers ist auch nicht wegen fehlenden Rechtsschutzbedürfnisses unzulässig. Das allgemeine Rechtsschutzinteresse fehlt nur dann, wenn die Klage oder der Antrag für den Betroffenen offensichtlich keinerlei rechtliche oder tatsächliche Vorteile bringen kann. Die Nutzlosigkeit muss dabei eindeutig sein; im Zweifel ist das Rechtsschutzinteresse zu bejahen (st. Rspr. des BVerwG, vgl. Urteil vom 29. 04. 2004 – 3 C 25.03 –, BVerwGE 121, 1; Urteil vom 11. 12. 2008 – 3 C 26.07 –, BVerwGE 132, 315). Hier ergibt es sich jedenfalls daraus, dass dem Antragsteller die Feststellungsentscheidung – würde hiergegen kein einstweiliger Rechtsschutz gewährt – bis zur Entscheidung der Hauptsache als eigenständiger Rechtsgrund entgegengehalten werden könnte, ohne dass es noch darauf ankommt, ob ein derartiges Recht möglicherweise schon von vornherein nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV nicht besteht.

Der Antrag hat auch in der Sache Erfolg. Nachdem der Antragsgegner – wie oben näher dargestellt – die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers derzeit nicht beachtet, ist von dem Verwaltungsgerichtshof antragsgemäß festzustellen, dass dieser außergerichtliche Rechtsbehelf aufschiebende Wirkung hat. Da die faktische Vollziehung wegen der Missachtung des Suspensiveffekts ohne weiteres rechtswidrig ist, wägt das Verwaltungsgericht in diesem Falle nicht zwischen öffentlichem Vollzugsinteresse und individuellem Aussetzungsinteresse wie sonst im Anwendungsbereich von § 80 Abs. 5 VwGO

ab (vgl. hierzu Schoch, in: Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 80 RdNr. 273). Deshalb ist dem Senat im vorliegenden Verfahren eine Klärung der die Beteiligten materiell interessierenden Frage, ob die tschechische Fahrerlaubnis den Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, verwehrt. Eine entscheidungstragende inhaltliche Prüfung – in einem neuen Verfahren zunächst vor dem Verwaltungsgericht – wäre nur dann möglich, wenn der Antragsgegner – was trotz des ergangenen Beschlusses möglich ist und keines Verfahrens nach § 80 Abs. 7 VwGO bedarf – nachträglich die sofortige Vollziehung seines Bescheides vom 30.09.2009 anordnen oder der Antragsteller eine einstweilige Anordnung nach § 123 Abs. 1 Satz 1 VwGO mit dem Ziel der Feststellung einleiten würde, dass die Voraussetzungen für einen Anerkennungsausschluss nach § 28 Abs. 4 FeV nicht vorliegen.

Lediglich zur Vermeidung von Missverständnissen und im Interesse der Vermeidung weiteren Rechtsstreits weist der Senat auf seine dem Prozessbevollmächtigten des Antragstellers bekannte ständige Rechtsprechung hin, dass nach den Grundsätzen der Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom 26.06.2008 (Rs. C-329/06 und C-343/06 [BA 2008, 255] sowie C-334/06 bis C-336/06) der Aufnahmemitgliedstaat die Anerkennung einer im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis ablehnen kann, wenn auf der Grundlage von Angaben im Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins sein Inhaber, auf den im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates eine Maßnahme des Entzugs einer früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist, seinen amtlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates hatte. Diese Voraussetzungen dürften hier erfüllt sein, weil in dem dem Antragsteller am 10.01.2005 ausgestellten Führerschein in der Rubrik Nr. 8 sein inländischer Wohnort eingetragen ist. Unerheblich ist, dass das von der Richtlinie 91/439/EWG vorgeschriebene Wohnortprinzip in der tschechischen Republik erst nach der Erteilung der Fahrerlaubnis eingeführt worden ist. Maßgeblich ist allein, dass die Fahrerlaubnis unter Verstoß gegen die – auch für die tschechische Republik verbindlichen – gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben erteilt worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.12.2008 – 3 C 26.07 –, BVerwGE 132, 315 [= BA 2009, 229]; Senatsbeschl. vom 23.11.2009 – 10 S 2209/09 –).

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

41. 1. § 28 Abs. 4 FeV ist auch auf Fahrerlaubnisse anzuwenden, die in einem EU- oder EWR-Staat im Wege des Umtauschs eines Führerscheins aus einem Drittstaat erworben worden sind.

2. Einer Entziehung der Fahrerlaubnis im Inland durch ein Gericht oder durch eine Fahrerlaubnisbehörde i. S. v. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist der Fall gleichzustellen, in dem der Betroffene, ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein, unter Benutzung von Kraftfahrzeugen Verkehrsdelikte begangen hat, die im Falle des Besitzes einer Fahrerlaubnis mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zur Entziehung dieser Fahrerlaubnis geführt hätten.

3. Nimmt der Betroffene einen Fahrerlaubnisantrag zurück, nachdem im Erteilungsverfahren eine ihm aufgebene ärztliche oder medizinisch-psychologische Begutachtung ein negatives Ergebnis erbracht oder er eine solche Untersuchung verweigert hat, ist der Fall wie die bestandskräftige Versagung einer beantragten Fahrerlaubnis i. S. v. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV zu bewerten.

4. Der vom EuGH geforderte Vorrang des Anerkennungsgrundsatzes nach Art. 1 Abs. 2 Richtlinie 91/439/EWG besteht gemäß Art. 8 Abs. 6 der Richtlinie 91/439/EWG nicht im Hinblick auf eine EU- bzw. EWR-Fahrerlaubnis, die deren Inhaber durch den Umtausch eines in einem Drittstaat erworbenen Führerscheins erlangt hat.

5. Soweit der Senat die Befugnis zur Aberkennung des Rechts, von einer im EU-/EWR-Ausland erworbenen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, von einer Aufforderung zum Nachweis der vermeintlich wiedererlangten Fahreignung abhängig gemacht hat, gilt das nicht für Umtauschfälle i. S. v. Art. 8 Abs. 6 Richtlinie 91/439/EWG, in denen die umtauschende Fahrerlaubnisbehörde eines EU-/EWR-Staates die Fahreignung des Betroffenen nicht einmal rudimentär geprüft hat.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 16 B 1067/09 –

Zum Sachverhalt:

Dem Antragsteller, der nie eine deutsche Fahrerlaubnis besessen hat und wiederholt unter erheblichem Alkoholeinfluss Kraftfahrzeuge geführt hat, wurde im Wege der Feststellung das Recht abgesprochen, eine in der Russischen Föderation erworbene und nachfolgend in Ungarn umgetauschte Fahrerlaubnis im Inland zu nutzen. Sein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner dagegen erhobenen Klage blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Der Senat ist anders als das Verwaltungsgericht der Auffassung, dass die Klage des Antragstellers offensichtlich unbegründet ist und deshalb das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der angefochtenen Ordnungsverfügung vom 13.05.2009 gegenüber dem persönlichen Interesse des Antragstellers am vorläufigen weiteren Gebrauchmachen von seiner EU-Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland überwiegt.

Der Antragsgegner ist jedenfalls im Ergebnis zutreffend davon ausgegangen, dass die in Ungarn ausgestellte Fahrerlaubnis des Antragstellers kraft Gesetzes nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet berechtigt. Das Fehlen der Berechtigung, die Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland zu nutzen, folgt aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV und die Befugnis des Antragsgegners zum Erlass eines Feststellungsbescheides aus § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV; diese Regelungen sind auch auf Fahrerlaubnisse anzuwenden, die in einem EU- oder EWR-Staat im Wege des Umtauschs eines Führerscheins aus einem Drittstaat erworben worden sind (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 40. Aufl., § 28 FeV Rn. 4, unter Hinweis auf BR-Drucks. 443/98, S. 283).

Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben und denen unter anderem zuvor im Inland die Fahrerlaubnis von einem Gericht oder einer Verwaltungsbehörde entzogen oder eine beantragte Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist. Dass der Antragsteller ungeachtet etwaiger zwischenzeitlicher Auslandsaufenthalte zumindest jetzt (wieder) in Deutschland lebt, ergibt sich schon aus seinen Einlassungen. Eine Fahrerlaubnisentziehung oder eine bestandskräftige Versagung eines Antrags auf Erteilung einer Fahrerlaubnis liegen zwar nicht vor. Der Antragsteller hat aber, ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein, wiederholt Verkehrsdelikte begangen, die im Falle des Besitzes einer Fahrerlaubnis mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zur Entziehung dieser Fahrerlaubnis geführt hätten. Es kann ihn daher im Hinblick auf die Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV nicht privilegieren, dass er die beiden Trunkenheitsfahrten in den Jahren 2003 und 2004 begangen hat, ohne im Besitz einer Fahrerlaubnis für die verwendeten Fahrzeuge gewesen zu sein, d.h. sich zusätzlich des vorsätzlichen Führens eines Kraftfahrzeuges ohne Fahrerlaubnis schuldig gemacht hat. Im Übrigen muss bei wertender Betrachtung der bestandskräftigen Versagung einer beantragten Fahrerlaubnis der Fall gleichgestellt werden, in dem der Betroffene einen Fahrerlaubnis Antrag zurücknimmt, nachdem er im Erteilungsverfahren ohne Erfolg eine ärztliche oder eine medizinisch-psychologische Begutachtung hat durchführen lassen oder aber wie vorliegend eine solche Untersuchung verweigert hat. Denn es kann keinen rechtlichen Unterschied begründen, ob einem Fahrerlaubnisbewerber wegen einer negativen Begutachtung oder wegen der Verweigerung einer Begutachtung die Erteilung der beantragten Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt wird oder ob er aus denselben Gründen durch die Antragsrücknahme – hier am 22. 04. 2008 – der sicheren Ablehnung seines Antrags zuvorkommt.

Die Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist auch weder im Hinblick auf die Vereinbarkeit der in dieser Vorschrift geregelten Anerkennungsverweige-

rung mit Europäischem Recht noch wegen eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Frage gestellt.

Eine vorliegend noch an der 2. Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 91/439/EWG) zu messende Europarechtswidrigkeit liegt auch unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (vgl. zuletzt Beschluss vom 09. 07. 2009 – C-445/08 <Wierer> –, juris [= BA 2009, 408]), schon deshalb nicht vor, weil vorliegend Art. 8 Abs. 6 der Richtlinie 91/439/EWG anzuwenden ist und bei der Anwendung dieser Bestimmung – anders als bei Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG – kein prinzipieller Anwendungsvorrang des Anerkennungsgrundsatzes gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG besteht. Art. 8 Abs. 6 Unterabs. 2 Satz 2 der Richtlinie 91/439/EWG bestimmt, dass nach dem Umtausch eines von einem Drittstaat – also weder einem EU- noch einem EWR-Staat – ausgestellten Führerscheins gegen einen Führerschein nach dem EG-Muster und einer – aufgrund der Angaben des Antragstellers hier anzunehmenden – Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat dieser (Zuzugs-)Mitgliedstaat Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG nicht anzuwenden braucht. Dieser klare Normbefund gibt keine Handhabe, durch ein extensives Verständnis des Anerkennungsgrundsatzes nach Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG die Befugnisse der Zuzugsstaaten zur Gewährleistung ihrer einzelstaatlichen Sicherheitsstandards im Fahrerlaubnisrecht einzuschränken.

Vorliegend kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit von einem solchen Umtausch einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates in Ungarn ausgegangen werden. Die unter II. in Anlage 9 zur FeV genannte, in der gesamten EU geltende einleitende Schlüsselzahl 70, die in dem ungarischen Führerschein des Antragstellers (Feld 12) eingetragen ist, belegt den Umtausch einer in Ungarn vorgelegten Fahrerlaubnis eines anderen Staates. Die Verwendung des Kürzels „RUS“ lässt zwanglos auf einen Ersterwerb der Fahrerlaubnis in der Russischen Föderation schließen. Der Antragsteller ist der Darstellung des Antragsgegners über die Umstände des Fahrerlaubnis erwerbs auch nicht substantiiert entgegengetreten. Aufgrund der erheblichen Vorbelastung des Antragstellers, der bereits im Alter von 19 bzw. 20 Jahren dreimal hochgradig alkoholisiert (Blutalkoholkonzentrationen von 2,26, 2,14 und 1,70 Promille) am Straßenverkehr teilgenommen hat, darunter zweimal ohne die erforderliche Fahrerlaubnis mit einem Kraftfahrzeug, darüber hinaus aber auch wegen der offenkundigen Absicht des Antragstellers, sich der Anwendung der in Deutschland geltenden Standards bei der Fahrerlaubniserteilung zu entziehen, ist die Entscheidung des Antragsgegners, den Führerscheinumtausch im Inland nicht anzuerkennen, auch ohne weiteres ermessensgerecht. Auf die Frage, inwieweit sich die abschließend vom Landgericht Q. im Urteil vom 24. 05. 2005 verhängte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis auf die Anerkennungsfähigkeit der in Ungarn umge-

tauschten russischen Fahrerlaubnis auswirkt, kommt es nach alledem nicht an.

Unter den aufgezeigten Umständen liegt auch der vom Verwaltungsgericht gesehene Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht vor. Soweit der Senat die Rechtmäßigkeit von Ordnungsverfügungen, mit denen Inländern das Recht aberkannt worden ist, im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland von einer im Ausland erworbenen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, von einer Aufforderung zum Nachweis der vermeintlich wiedererlangten Fahreignung abhängig gemacht hat (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 13. September 2006 – 16 B 989/06 –, VRS 111 <2006>, 466 = Blutalkohol 43 <2006>, 507 = Juris <Rn. 34>, vom 07. August 2007 – 16 B 418/07 –, Juris, sowie vom 12. Januar 2009 – 16 B 1610/08 –, DAR 2009, 159 = VRS 116 <2009>, 314 = Blutalkohol 46 <2009>, 109 = Juris <Rn. 35>, 13) betraf das ausschließlich Fälle, in denen bereits die ausländische Fahrerlaubnisbehörde die Fahreignung des Betroffenen – wenngleich möglicherweise gemessen an den deutschen Bestimmungen unzulänglich – überprüft hat. Hat aber wie vorliegend keine materielle Fahreignungsprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörde eines EU- oder EWR-Staates stattgefunden, besteht für die inländische Fahrerlaubnisbehörde unter dem Gesichtspunkt der grundsätzlichen Pflicht zur Anerkennung EU- bzw. EWR-ausländischer Fahrerlaubnisse kein Anlass, im Vorfeld einer aberkennenden Entscheidung eigene Ermittlungen über die Fahreignung des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers anzustellen.

Abschließend bleibt anzufügen, dass die vom Antragsteller vermutlich im Jahr 2006 erworbene russische Fahrerlaubnis diesen nicht mehr zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland berechtigt. Abgesehen davon, dass der Antragsteller seinen russischen Führerschein beim Umtausch in Ungarn den dortigen Behörden ausgehändigt haben dürfte (vgl. Art. 8 Abs. 6 Unterabs. 2 Satz 1 Richtlinie 91/439/EWG), ist nach der Beendigung des offensichtlich auf die Zeit für den Erwerb der Fahrerlaubnis beschränkten Aufenthalts des Antragstellers in der Russischen Föderation der Fortgeltungszeitraum von sechs Monaten (§ 29 Abs. 1 Satz 3 FeV) seit langem abgelaufen.

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

42. § 28 Abs. 4 Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung in der bis zum 18. Januar 2009 geltenden Fassung gelangt nicht schon dann zur Anwendung, wenn sich der Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 91/439/EWG aus dem vom Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein oder anderen von diesem Staat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt. Vielmehr ist zusätzlich erforderlich,

dass dem betreffenden EU-Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland vor der Führerscheinausstellung die Fahrerlaubnis entzogen oder seine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt oder aufgehoben worden war (Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung, grundlegend Beschluss vom 23. Januar 2009, BA 2009, 352).

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 18. März 2010 – 10 A 11244/09.OVG –

Aus den Gründen:

Die Voraussetzungen für die Feststellung, dass der Kläger nicht berechtigt ist, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, liegen nicht vor. Der Kläger ist vielmehr aufgrund dieser Fahrerlaubnis zur Teilnahme am Straßenverkehr im Bundesgebiet befugt.

Zwar sind die in der für die Nichtberechtigung allein in Betracht kommenden Vorschrift des § 28 Abs. 4 Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung in der bis zum 18. Januar 2009 geltenden Fassung FeV a.F. bestimmten Voraussetzungen für die Versagung der Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis erfüllt, weil der Kläger zum Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hatte. Die genannte Bestimmung gelangt jedoch nur dann zur Anwendung, wenn sich der Verstoß gegen das in Art. 7 Abs. 1 b der Richtlinie 91/439/EWG 2. Führerscheinrichtlinie geregelte Wohnsitzerfordernis, nach dem ein EU-Führerschein nur vom Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes ausgestellt werden darf, aus dem vom anderen EU-Mitgliedstaat Ausstellermitgliedstaat ausgestellten Führerschein oder anderen von diesem Staat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt – diese Voraussetzung wird hier noch erfüllt – und dem betreffenden EU-Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland als dem Mitgliedstaat, um dessen Anerkennung es geht Aufnahmemitgliedstaat, vor der Führerscheinausstellung die Fahrerlaubnis entzogen oder seine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt oder aufgehoben worden war, was vorliegend nicht der Fall ist.

An seiner bisherigen Rechtsprechung, nach der die Verletzung des Wohnsitzerfordernisses unter den oben dargestellten Voraussetzungen für die Nichtanerkennungsbefugnis des Aufnahmemitgliedstaats ausreicht, es also nicht darauf ankommt, ob dem Betroffenen in diesem Staat vor dem Erwerb der EU-Fahrerlaubnis eine frühere Fahrerlaubnis entzogen worden war (grundlegend Beschluss vom 23. Januar 2009, BA 2009, 352; ferner z. B. der in dieser Sache ergangene Beschluss vom 18. März 2009 – 10 B 10087/09.OVG –), hält der Senat nicht mehr fest.

Dass es neben dem Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis seitens des Ausstellermitgliedstaats auch einer der oben näher bezeichneten Maßnahmen im Aufnahmemitgliedstaat bedarf, um gemäß den rechtlichen Vorgaben der 2. Führerscheinrichtlinie als Aufnahmemitgliedstaat europarechtlich dazu ermächtigt zu sein, der vom Ausstellermitgliedstaat erteilten Fahr-

erlaubnis die Anerkennung zu versagen, und von daher § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV a. F. nur insoweit europarechtskonform und anwendbar ist, erschließt sich wie folgt:

Die Vereinbarkeit dieser Bestimmung mit dem Europarecht beurteilt sich, wie gesagt, nach der 2. Führerscheinrichtlinie. Sie sieht in Art. 1 Abs. 2 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine „ohne jede Formalität“ vor. Die Bestimmung erlegt den Mitgliedstaaten „eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen lässt, die zu ergreifen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen“ (stRspr. des EuGH, z. B. Urteile vom 29. April 2004 C-476/01, Kapper [BA 2004, 450], und 26. Juni 2008 C-329 und 343/06, Wiedemann u. a. [BA 2008, 255]). Dieser Grundsatz wurde aufgestellt, um die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen niederlassen, in dem sie die Fahrprüfung abgelegt haben. Er soll die Ausübung der Rechte erleichtern, die durch die Bestimmungen des EG-Vertrags über die Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr gewährleistet werden (vgl. wie vor). Der Besitz eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber dieses Führerscheins im Zeitpunkt dessen Ausstellung die in der 2. Führerscheinrichtlinie hierfür vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt hat. Allein dem Ausstellermitgliedstaat steht es zu, ggf. die Beachtung der in der Richtlinie aufgestellten Ausstellungsverordnungen nachzuprüfen (vgl. wie vor).

Die 2. Führerscheinrichtlinie kennt nur eine Ausnahme von diesem Grundsatz. So ist in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie bestimmt, dass ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine der in Abs. 2 der Bestimmung genannten Maßnahmen angewendet d. h. eine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt, entzogen oder aufgehoben wurde.

Hierzu hat der Europäische Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung (vgl. wie vor) hervorgehoben, dass die Vorschrift eng auszulegen ist. Begründet hat er dies damit, dass so schon ganz allgemein Bestimmungen einer Richtlinie auszulegen seien, die von einem in der betreffenden Richtlinie aufgestellten allgemeinen Grundsatz abwichen; erst recht müsse das gelten, wenn dieser allgemeine Grundsatz die Ausübung von durch den EG-Vertrag garantierten Grundfreiheiten erleichtern solle wie es zufolge des eingangs Ausgeführten bei dem Anerkennungsgrundsatz der Fall ist.

Eingedenk der insbesondere hier gebotenen engen Auslegung hat der Europäische Gerichtshof dann entschieden, dass eine Nichtanerkennung nach Maßgabe dieser Ausnahmeregelung nur in Betracht kommt, wenn im Zeitpunkt der Führerscheinausstellung durch den anderen Mitgliedstaat aufgrund einer mit der in Rede stehenden Maßnahme im Aufnahmemitglied-

staat angeordneten Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis dort noch keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden durfte (vgl. neben den Urteilen in den Rechtssachen Kapper und Wiedemann u. a. z. B. die Entscheidungen vom 06. April 2006 C-227/05, Halbritter [BA 2006, 307], und 28. September 2006 C-340/05, Kremer [BA 2007, 238]) oder wenn die Führerscheinausstellung durch den anderen Mitgliedstaat während der Gültigkeitsdauer einer Aussetzung der im Aufnahmemitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis erfolgte und diese Fahrerlaubnis nach dem Führerscheinerwerb im Ausstellermitgliedstaat entzogen wurde (vgl. Urteil vom 20. November 2008 C-1/07, Weber [BA 2009, 93]).

Vor dem aufgezeigten rechtlichen Hintergrund der besonderen Bedeutung des Anerkennungsgrundsatzes für eines der zentralen Anliegen der Europäischen Union und der hieraus abzuleitenden engen Auslegung der einzigen vom europäischen Normgeber vorgesehenen Ausnahme von diesem Grundsatz ist kein Raum für die Annahme, dass es völlig losgelöst von den durch den Richtliniengeber vorgeschriebenen tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Grundsatz auch aus anderen Gründen in Betracht kommen kann, dem von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein die Anerkennung zu versagen. Es überschreitet nicht nur die Grenzen einer engen, sondern jedweder Auslegung, die Erfüllung sämtlicher von einer Norm für die von ihr angeordnete Rechtsfolge geforderten Voraussetzungen in bestimmten Fällen für entbehrlich zu erachten, d. h. die betreffende Rechtsfolge auch auf einen völlig anderen Sachverhalt zu beziehen. Für eine zulässige richterliche Rechtsfortbildung fehlt es hinsichtlich einer weiteren Ausnahme neben Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie von dem für die Wahrnehmung der unionsrechtlichen Grundfreiheiten besonders bedeutsamen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine bereits an einer planwidrigen Regelungslücke.

Dafür, dass es dem Europäischen Gerichtshof ungeachtet dessen genau darum aber gegangen sein könnte, gibt es in den Entscheidungen vom 29. April 2004 (Kapper) und 26. Juni 2008 (Wiedemann u. a.) auch keinerlei Anhaltspunkte. Sie sprechen vielmehr dafür, dass der Europäische Gerichtshof die Befugnis zur Nichtanerkennung wegen im eingangs dargestellten Sinne „offenkundiger“ Verletzung des Wohnsitzerfordernisses durch den Ausstellermitgliedstaat als „Unterfall“ der Anerkennungsversagungskompetenz des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie, als „Lockerung“ der engen Auslegung, was den Zeitpunkt der Führerscheinausstellung angeht, betrachtet hat.

So ist in der Sache Kapper zu sehen, dass die dem Gericht vorgelegte Frage allein die Rechtsfolgen einer aufgrund eigener Ermittlungen des Aufnahmemitgliedstaates diesem zur Kenntnis gelangten Verletzung des Wohnsitzerfordernisses durch den Ausstellermitgliedstaat mit Blick auf den Anerkennungsgrundsatz des Art. 1 Abs. 2 der 2. Führerscheinrichtlinie zum Gegenstand hatte. Der Europäische Gerichtshof hat dann von sich aus die Vorlagefrage über die „vom vor-

legenden Gericht ausdrücklich erwähnten Aspekte“ hinaus ausgeweitet, um „eine sachdienliche und möglichst vollständige Antwort auf ... (sie) zu geben“. Hierzu hat er die Frage um „einige andere Bestimmungen der Richtlinie 91/439 ..., die sich auf die Beantwortung der Frage auswirken können, und zwar insbesondere Art. 8 Abs. 4“ ergänzt. Er hat sodann zunächst unter Heranziehung seiner bisherigen Rechtsprechung (Urteil vom 10. Juli 2003 C-246/00, Kommission/Niederlande; Beschluss vom 11. Dezember 2003 C-408/02, Da Silva Carvalho) die ursprüngliche ihm vorgelegte Frage beantwortet. Der hierauf bezogene Tenor (Nr. 1) der Entscheidung stimmt bis auf geringfügige rein sprachliche Abweichungen mit dem Tenor der Entscheidung in der Rechtssache Da Silva Carvalho überein. Die „vom vorlegenden Gericht ausdrücklich erwähnten Aspekte“ waren mit anderen Worten in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs vollumfänglich geklärt. Danach ist der Europäische Gerichtshof auf die Rechtslage nach Maßgabe des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie als Bestimmung, „die sich auf die Beantwortung der Frage auswirken kann“, eingegangen und hat insofern erstmals klargestellt, dass die Möglichkeit zur Versagung der Führerscheinanerkennung nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie eine Führerscheinanerkennung während des Laufs einer mit der Maßnahme gemäß Abs. 2 angeordneten Sperrfrist voraussetzt. Diese über die bereits vorliegende Entscheidung im Verfahren Da Silva Carvalho hinausgehende ungefragte Feststellung zu Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie erscheint danach als weiterer „Aspekt“ neben den bereits „vom vorlegenden Gericht ausdrücklich erwähnten Aspekten“ ein und derselben Rechtsvorschrift.

Aber auch die Begründung des EuGH-Urteils in der Rechtssache Wiedemann u. a. weist darauf hin, dass die Frage nach der Verpflichtung zur Führerscheinanerkennung in Fällen einer „offensichtlichen“ Außerachtlassung der Wohnsitzvoraussetzung als „Aspekt“ der Befugnis gem. Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie behandelt worden ist.

So ist zunächst festzustellen, dass der Europäische Gerichtshof die ihm vorgelegten Fragen als sein „Prüfungsprogramm“ so „zurecht gelegt“ hat, dass es danach, auch was die Frage der Anerkennung in den genannten Fällen betrifft, um die Auslegung des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie als Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie geht. So heißt es dort, dass die vorlegenden Gerichte wissen möchten, wie die Art. 1 Abs. 2, 7 Abs. 1 a und b sowie 8 Abs. 2 und Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie auszulegen seien, wenn der Führerschein durch einen anderen Mitgliedstaat nach einem vorausgegangenen Fahrerlaubnisentzug im Aufnahmemitgliedstaat „außerhalb einer Sperrzeit, aber unter Missachtung des Wohnsitzerfordernisses oder der Eignungsvoraussetzungen, die der Aufnahmemitgliedstaat insoweit zur Gewährleistung der Sicherheit des Straßenverkehrs vorsieht, ausgestellt wurde“. Nach dieser Formulierung steht im Rahmen der Auslegung der Ausnahmevorschrift des Art. 8 Abs. 4 der Richt-

linie die Beantwortung der Frage an, wie der Fall zu würdigen ist, dass der Führerschein zwar außerhalb einer Sperrfrist und damit ohne die Möglichkeit zu einer Nichtanerkennung von daher, dafür aber unter Nichtbeachtung der Wohnsitzvoraussetzung bzw. der im Recht des Aufnahmemitgliedstaats bestimmten Eignungsvoraussetzungen ausgestellt wurde.

Diesen Vorgaben folgt sodann die rechtliche Würdigung des Europäischen Gerichtshofs. Es werden zunächst die zufolge der bisherigen Rechtsprechung aus dem Anerkennungsgrundsatz herzuleitenden Ge- bzw. Verbote dargestellt. Daran schließen sich Ausführungen zu der einzigen in der Richtlinie vorgesehenen Ausnahme vom Anerkennungsgrundsatz Art. 8 Abs. 4 an. In diesem Zusammenhang wird die in der vom Europäischen Gerichtshof ausformulierten Frage „gleichrangig“ neben der Verletzung des Wohnsitzprinzips angesprochene Missachtung der vom Aufnahmemitgliedstaat vorgesehenen Eignungsvoraussetzungen ebenso wie bereits in seinem Beschluss in der Rechtssache Kremer dahin gewürdigt, dass Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie nicht dazu ermächtigt, die Gültigkeit des Führerscheins nicht anzuerkennen, solange der Führerscheininhaber die Bedingungen nicht erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften des Aufnahmemitgliedstaats für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach dem Entzug einer früheren Fahrerlaubnis vorliegen müssen, einschließlich einer Überprüfung der Fahreignung, die bestätigt, dass die Gründe für den Entzug nicht mehr vorliegen.

Schließlich folgen die Ausführungen zu der in Rede stehenden Fallgestaltung. Sie werden eingeleitet mit der Bemerkung, zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen sei „sodann insbesondere auf die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung, wie er oben in Erinnerung gerufen worden ist, für den Fall einzugehen, dass feststeht, dass der neue Führerschein unter Missachtung der von der Richtlinie aufgestellten Wohnsitzvoraussetzungen ausgestellt worden ist“. Die Anwendung des Anerkennungsgrundsatzes war zuvor, wie dargestellt, namentlich auch unter dem Gesichtspunkt des hierzu in der Richtlinie bestimmten Ausnahmetatbestands „in Erinnerung gerufen“ worden. Innerhalb der nachfolgenden Ausführungen zu Art. 7 Abs. 1 b der 2. Führerscheinrichtlinie ist der Europäische Gerichtshof dann im Zusammenhang mit der „besonderen Bedeutung“ des Wohnsitzerfordernisses im Verhältnis zu den übrigen in der Richtlinie aufgestellten Voraussetzungen noch unmittelbar auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie zu sprechen gekommen mit der Feststellung, „die Sicherheit des Straßenverkehrs könnte ... gefährdet werden, wenn die Wohnsitzvoraussetzung in Bezug auf eine Person, auf die eine Maßnahme der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie ... angewendet worden ist, nicht beachtet würde“. Schließlich wird die behandelte Frage unter Voranstellung der rechtlichen Grundlage für die getroffene Feststellung dieselbe wie die der Feststellung in Bezug auf die Missachtung der Eignungsvoraussetzungen des Aufnahmemitgliedstaats beantwortet.

Handelt es sich nach alledem aber bei den in der Rechtssache Wiedemann u. a. zur „offensichtlichen“ Missachtung des Wohnsitzerfordernisses bei der Führerscheinausstellung in dem anderen EU-Mitgliedstaat getroffenen Feststellungen des Europäischen Gerichtshofs erklärtermaßen um das Ergebnis einer Auslegung des Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie vor dem Hintergrund des Anerkennungsgrundsatzes des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie, so widersprüche es den Regeln der Ausdeutung einer gerichtlichen Entscheidung, wollte man davon ausgehen oder es doch für möglich erachten, der Europäische Gerichtshof habe die Feststellung nur deshalb zu Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie getroffen, weil dessen tatbestandliche Voraussetzungen eben erfüllt gewesen seien, der Fall eben so „dahergekommen“ sei, ohne dass der Europäische Gerichtshof jedoch die seinerseits gewonnene Erkenntnis an die Erfüllung des besagten Tatbestands geknüpft habe. Dementsprechend lässt sich auch die ausdrückliche Erwähnung des Umstands im Entscheidungstenor, dass auf den Inhaber des Führerscheins „im Hoheitsgebiet des ... (Aufnahmemitgliedstaats) eine Maßnahme des Entzugs einer früheren Fahrerlaubnis angewendet worden ist“, vernünftigerweise nicht dahin verstehen, dass diese Aussage allein der Tatsache geschuldet ist, dass die Kläger der Ausgangsverfahren eben „solche“ Führerscheininhaber waren, dass mit dieser Aussage vielmehr die Notwendigkeit der Erfüllung des gem. Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie für eine Nichtanerkennung des vom anderen EU-Mitgliedstaates ausgestellten Führerscheins vorausgesetzten Tatbestands zum Ausdruck gebracht worden ist.

Der Senat schließt sich damit unter Aufgabe seiner bisherigen Rechtsprechung der Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Beschluss vom 18. Juni 2009, BA 2009, 354) an. Zu dieser Rechtsauffassung tendiert auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (vgl. Beschluss vom 26. Februar 2009 11 C 09.296, juris).

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Hermann Möller, Koblenz)

43. Im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren ist auch das Ergebnis der toxikologischen Untersuchung einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a StPO entnommenen Blutprobe zu berücksichtigen.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 29. Januar 2010 – 10 B 11226/09.OVG –

Aus den Gründen:

Entgegen der Auffassung des Antragstellers kann das toxikologische Gutachten sehr wohl im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren herangezogen werden. Das gilt ungeachtet der vom Antragsteller unter dem 16. Dezember 2009 abgegebenen eidesstattlichen Ver-

sicherung der Tatsache, dass er mit der Blutentnahme nicht einverstanden gewesen sei, sowie des Fehlens einer richterlichen Anordnung der Entnahme der Blutprobe. Ob mit Rücksicht hierauf wegen eines Verstoßes gegen den Richtervorbehalt nach § 81a der Strafprozessordnung – StPO – ein strafprozessuales Verbot der Verwertung des toxikologischen Befundes gegeben ist, ist für das vorliegende Verfahren ohne Belang. Selbst wenn dies so wäre, besagte das nichts zur Verwertbarkeit im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren.

Das strafrechtliche Ermittlungs- und nachfolgende Strafverfahren sowie das behördliche Fahrerlaubnisentziehungsverfahren haben völlig unterschiedliche Zielsetzungen. Während es im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren und dem sich hieran gegebenenfalls anschließenden strafgerichtlichen Verfahren – repressiv – um die Ahndung kriminellen Unrechts geht, dient das Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde – präventiv – der Abwehr von Gefahren, die anderen Verkehrsteilnehmern durch die Teilnahme fahrungeeigneter Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr drohen. Für die Sachverhaltsaufklärung in diesen beiden Rechtskreisen hat der Gesetzgeber ganz unterschiedliche Regelungen getroffen. Während im Ermittlungs- bzw. Strafverfahren im Falle eines Verdachts auf ein sich aus dem Genuss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel ergebendes Straßenverkehrsdelikt die Entnahme einer Blutprobe grundsätzlich eine richterliche Anordnung voraussetzt (§ 81a StPO), ist die Fahrerlaubnisbehörde bei hinreichenden Anhaltspunkten für eine Fahrungeeignetheit wegen des Konsums von Alkohol oder anderer berauschender Mittel gehalten, von dem Fahrerlaubnisinhaber die Beibringung eines – regelmäßig mit der Entnahme einer Blutprobe verbundenen – ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens zu verlangen (§§ 13 und 14 FeV) – ohne dass es dazu mit Blick auf die Blutentnahme einer richterlichen Anordnung bedürfte. Diese Anordnung kann nun zwar – anders als eine Anordnung gemäß § 81a StPO – nicht zwangsweise durchgesetzt werden. Dem Fahrerlaubnisinhaber ist jedoch zwingend (vgl. dazu z. B. Beschluss des Senats vom 03. Juni 2008 – 10 B 10356/08.OVG –) die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er das ihm zu Recht abverlangte Gutachten nicht beibringt (§ 11 Abs. 8 FeV).

Im Falle eines Verwertungsverbots für den toxikologischen Befund zu einer unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenen Blutprobe ergäbe sich mithin ein Wertungswiderspruch. Es würde nämlich – ohne dass sich dies mit Blick auf den den Fahrerlaubnisbehörden obliegenden Schutz der Allgemeinheit vor gefährlichen Kraftfahrzeugführern rechtfertigen ließe – für die Unterbindung der weiteren Verkehrsteilnahme des betreffenden zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geeigneten Kraftfahrers darauf ankommen, ob sich der Fahrerlaubnisbehörde die mangelnde Fahreignung wegen des Konsums von Alkohol oder Betäubungsmitteln aus dem Ergebnis eines vorangegangenen repressiven polizeilichen Vorgehens erschließt oder ob sie auf der Grundlage anderweitig

erlangter Erkenntnisse in dieser Richtung eigene Ermittlungen zur Fahreignung des betreffenden Verkehrsteilnehmers anstellt (wie hier auch OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 03. November 2009, BA 2010, 40; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 16. Dezember 2009 – 12 ME 234/09 –, Juris; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. März 2008 – 1 M 12/08 –, Juris). Das muss umso mehr gelten, als auch das Ergebnis einer von der Fahrerlaubnisbehörde zu Unrecht angeordneten Begutachtung für die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis verwertet werden kann, weil auch das auf eine – rechtswidrige – Anordnung vorgelegte Gutachten eine neue Tatsache schafft, die selbständige Bedeutung hat, und ein Verwertungsverbot für diese Tatsache nicht besteht, ihm vielmehr das Interesse der Allgemeinheit entgegensteht, vor Kraftfahrern geschützt zu werden, die sich aufgrund festgestellter Tatsachen als ungeeignet erwiesen haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 1982, BVerwGE 65, 157).

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Hermann Möller, Koblenz)

44. Fehlt einem Verkehrsteilnehmer wegen gelegentlichen Cannabiskonsums sowie der fehlenden Fähigkeit, Konsum und Fahren zu trennen, die Kraftfahreignung, ist die Teilnahme an einem Aufbauseminar für drogenauffällige Fahranfänger für sich genommen nicht geeignet, die negative Beurteilung in Zweifel zu ziehen.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 20. April 2010 – 1 B 23/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller erwarb am 08.06.2007 eine Fahrerlaubnis der Klassen B, M, S und L, die am 24.04.2008 um die Klassen C, CE und T erweitert wurde. Am 27.03.2009 führte der Antragsteller unter der Wirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug. Bei der Untersuchung einer Blutprobe wurde der Cannabiskonzentration THC in der Konzentration von 9 ng/ml und das Stoffwechselprodukt THC-Carbonsäure mit einer Konzentration von 90 ng/ml in seinem Blutserum festgestellt.

Am 24.04.2009 wurde wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG ein Bußgeld in Höhe von 500,00 Euro gegen ihn verhängt und ein einmonatiges Fahrverbot angeordnet.

Mit Verfügung vom 08.06.2009 gab das Stadtamt der Antragsgegnerin dem Antragsteller auf, an einem Aufbauseminar für drogenauffällige Fahranfänger teilzunehmen. Der Antragsteller absolvierte in der Zeit vom 05.08.2009 bis zum 19.08.2009 ein solches Seminar (Vorgespräch und drei Sitzungen von jeweils 180 Minuten).

Mit Verfügung vom 13.08.2009 gab das Stadtamt dem Antragsteller auf, ein ärztliches Gutachten

zu seinem Cannabiskonsum vorzulegen. Das ärztliche Gutachten vom 08.09.2009 (Untersuchungstag 25.08.2009) gelangte zu dem Ergebnis, dass beim Antragsteller zumindest gelegentlicher Cannabiskonsum gegeben sei.

Daraufhin entzog das Stadtamt dem Antragsteller mit Verfügung vom 22.09.2009 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis. Den Widerspruch des Antragstellers wies der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa mit Widerspruchsbescheid vom 09.12.2009 als unbegründet zurück.

Der Antragsteller hat am 05.01.2010 Klage erhoben und zugleich die Aussetzung der sofortigen Vollziehung beantragt.

Das Verwaltungsgericht Bremen hat es mit Beschluss vom 13.01.2010 abgelehnt, die aufschiebende Wirkung der Klage wiederherzustellen.

Dagegen richtet sich die rechtzeitig erhobene Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, aber unbegründet.

Das Oberverwaltungsgericht gelangt bei der in einem Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO gebotenen Interessenabwägung ebenso wie das Verwaltungsgericht zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der angefochtenen Verfügung das Interesse des Antragstellers, einstweilen von der Durchsetzung der Maßnahme verschont zu bleiben, überwiegt. Die Anfechtungsklage des Antragstellers wird im Hauptsacheverfahren voraussichtlich erfolglos bleiben. Mit Rücksicht auf die Sicherheit des Straßenverkehrs überwiegt das öffentliche Interesse daran, bereits während der Dauer des Rechtsbehelfsverfahrens seine Teilnahme am Straßenverkehr zu unterbinden.

Erweist sich jemand als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs, so hat die Fahrerlaubnisbehörde ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen (§ 3 Abs. 1 StVG). Das gilt insbesondere dann, wenn Mängel nach der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegen (§ 46 Abs. 1 FeV). Konsumiert ein Verkehrsteilnehmer danach gelegentlich Cannabis, ist seine Kraftfahreignung nur gegeben, wenn angenommen werden kann, dass er den Konsum und das Fahren trennen kann (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV).

Nach diesem Maßstab ist der Antragsteller ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Denn er konsumiert gelegentlich Cannabis und es kann nicht angenommen werden, dass er Konsum und Fahren trennen kann.

Daran, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert, kann nach dem ärztlichen Gutachten vom 08.09.2009 kein Zweifel bestehen. Die am 25.08.2009, dem Untersuchungstag, entnommene Blutprobe hat ergeben, dass der Antragsteller noch im unmittelbaren Vorfeld der Untersuchung Cannabis konsumiert hatte (THC-Konzentration von 1,2 ng/ml). Gegenüber der Gutachterin hat der Antragsteller eingeräumt, im Jahre 2009 etwa 10 bis 20 x Cannabis konsumiert zu haben.

Berücksichtigt man weiter den Vorfall vom 27.03.2009, drängt es sich auf, dass die ärztliche Beurteilung, es liege – zumindest – ein gelegentlicher Cannabiskonsum bei ihm vor, zutreffend ist. Jedenfalls kann sicher ausgeschlossen werden, dass der Antragsteller am 27.03.2009 einmalig Cannabis konsumiert hat. Dass die Gutachterin nach den erhobenen Befunden sogar einen regelmäßigen Konsum nicht hat ausschließen können, mag hier auf sich beruhen.

Der bereits genannte Vorfall vom 27.03.2009 belegt zudem, dass der Antragsteller Cannabiskonsum und Fahren nicht trennen kann. Denn er hat an diesem Tag unter der Wirkung von Cannabis ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt. Nach der entnommenen Blutprobe (THC-Konzentration von 9 ng/ml) kann kein Zweifel daran bestehen, dass der Konsum zeitnah zur Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte. Die festgestellte THC-Konzentration lag deutlich über dem Wert von 1,0 ng/ml bzw. 2,0 ng/ml, der bezüglich der Frage eines zeitnahen Konsums mit einer entsprechenden Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit von der Rechtsprechung zugrunde gelegt wird (zum Stand der Rechtsprechung vgl. OVG Bremen, B. v. 21.01.2010 – 1 B 469/09 –; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 2 StVG Rn. 17 g).

Der Umstand, dass der Antragsteller aufgrund einer am 18.06.2009 von der Antragsgegnerin erlassenen Anordnung an einem Aufbauseminar für Fahranfänger teilgenommen hat, ist nicht dazu geeignet, die ungünstige Beurteilung in Frage zu stellen. Bei der Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar – hier in der Form des besonderen Aufbauseminars für drogenauffällige Verkehrsteilnehmer (§§ 2b Abs. 2 Satz 2 StVG, 36 FeV) – handelt es sich um eine gesetzlich zwingend vorgesehene Maßnahme gegenüber Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a Abs. 2 StVG, vgl. Dauer, a. a. O., § 2a StVG Rn. 8). Durch die Maßnahme soll den Betroffenen die Notwendigkeit eines verkehrsgerechten Verhaltens verdeutlicht werden; zugleich soll ihnen klargemacht werden, u. a. durch die Verlängerung der Probezeit, dass bei einer Fortsetzung ihres Verhaltens die Fahrerlaubnis auf dem Spiel steht.

Das Gesetz stellt in § 2a Abs. 4 Satz 1 StVG aber ausdrücklich klar, dass die Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen fehlender Kraftfahreignung unberührt bleiben. Die verpflichtende Teilnahme an einem Aufbauseminar stellt insoweit eine zusätzliche Maßnahme für Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe dar, die der spezifischen Anfängersituation Rechnung trägt, verdrängt aber nicht die allgemeinen Regelungen über die Fahrerlaubnisentziehung bei fehlender Kraftfahreignung. Im Falle des Antragstellers kommt deshalb aufgrund des festgestellten Eignungsmangels eine erneute Teilnahme am Straßenverkehr erst in Betracht, wenn hinreichend verlässlich davon ausgegangen werden kann, dass bei ihm eine Persönlichkeitsveränderung eingetreten ist, die für die Zukunft eine verlässliche Trennung von Cannabiskonsum und Fahren erwarten lässt. Die bloße Teilnahme an dem Aufbauseminar kann nicht die positive Feststellung eines solchen Einstellungswandels ersetzen. Eine entsprechende Feststellung

kann allein durch ein im Wiedererteilungsverfahren beizubringendes medizinisch-psychologisches Gutachten getroffen werden (vgl. § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV; Dauer, a. a. O., § 2 StVG Rn. 17j).

Eine andere Frage ist, ob es im vorliegenden Fall sachgerecht war, zunächst die Teilnahme am Aufbauseminar und dann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zur Klärung des Drogenkonsums anzuordnen. § 2a Abs. 4 Satz 2 StVG sieht eine umgekehrte Reihenfolge vor – und das auch nur dann, wenn die Behörde aufgrund des vorgelegten Gutachtens die Nichteignung für nicht erwiesen hält. An der Frage, wie die Kraftfahreignung des Antragstellers im konkreten Fall zu beurteilen ist, ändert das im vorliegenden Fall in Widerspruch zu § 2a Abs. 4 StVG stehende Vorgehen der Antragsgegnerin aber nichts.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Martin Grundmann, Bremen)

45. 1. Eine Bindungswirkung des Strafverfahrens bzw. des Strafurteils gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 3 und Abs. 4 StVG setzt voraus, dass im Strafverfahren eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB in Betracht kommt. Dies bestimmt sich gemäß der Rechtsprechung des BGH (Großer Senat für Strafsachen, Beschl. v. 27.04.2005 – GSSt 2/04 – NJW 2005, 1957 [= BA 2005, 311]) danach, ob die Anlassat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen.

***) 2. Bereits der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels im Sinne von § 1 Abs. 1 BtMG als Cannabis begründet regelmäßig die Fahrungsungeeignetheit des Betroffenen. Es ist jedoch möglich, dass bei Substituierten ein Ausnahmefall vorliegt und die vorgenannte Regel nicht gilt. Allerdings bedarf es insoweit stets der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten.**

Verwaltungsgericht Freiburg (Breisgau)

Beschluss vom 25. März 2010 – 1 K 280/10 –

Aus den Gründen:

Der Antrag ist bei sachdienlicher Auslegung gemäß § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO darauf gerichtet, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die Verfügung des Landratsamts R. wiederherzustellen, soweit die Behörde dem Antragsteller in dieser Verfügung die Fahrerlaubnis der Klasse B entzogen hat. Der mit diesem Inhalt zulässige Antrag ist jedoch unbegründet.

Rechtsgrundlagen für die Entziehung der Fahrerlaubnis sind §§ 3 Abs. 1 StVG, 46 Abs. 1 FeV. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als ungeeignet zum Füh-

ren von Kraftfahrzeugen erweist. Dies folgt hier aus § 46 Abs. 3 FeV i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken an der Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde unter den in §§ 11 bis 14 FeV genannten Voraussetzungen durch die Anordnung der Vorlage von ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Gutachten die Eignungszweifel aufzuklären und je nach Ergebnis der Eignungsuntersuchung in einem zweiten Schritt eine Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis zu treffen. Wenn sich der Betroffene weigert, sich untersuchen zu lassen oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt, darf bzw. muss die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Dieser Schluss ist allerdings nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig gewesen ist (BVerwG, Urt. v. 09.06.2005 – 3 C 25/04 –, NJW 2005, 3081 [= BA 2006, 49]; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 17.11.2008 – 10 S 2719/08 –, juris).

Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (MPU) durch Schreiben des Landratsamts R. vom 12.11.2009 entspricht den formellen Anforderungen. Auch in materiell-rechtlicher Hinsicht entspricht die Anforderung mit überaus hoher Wahrscheinlichkeit den Voraussetzungen der vom Landratsamt R. herangezogenen Rechtsgrundlage in § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV (zu dessen Anwendbarkeit auch im Entziehungsverfahren vgl. Hartung, VBIBW 2005, 369, 373/374 <Fußnote 47> mit Nachweisen u. a. aus der Rspr. des VGH Bad.-Württ.; vgl. ferner zum Streitstand: Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehrsrecht, 1. Aufl. 2007, Rnrn. 1168 ff.). Danach ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin Betäubungsmittel einnimmt.

Angesichts der ausführlichen und differenzierten Angaben des Antragstellers am 07.07.2009 gegenüber der Polizei geht die Kammer im summarischen Verfahren wie das Landratsamt R. davon aus, dass er im Jahr 2008 zumindest ein- bis zweimal Heroin konsumierte und seither bis Sommer 2009 das Medikament Subutex, welches den Wirkstoff Buprenorphin – ein halbsynthetisches Opioid – enthält, und als verkehrsfähiges und verschreibungsfähiges Betäubungsmittel in der Anlage III zum Betäubungsmittelgesetz aufgeführt ist, zu sich nahm. Wenn der Antragsteller nunmehr jeglichen Konsum bestreitet – erstmals am 21.12.2009 mit Anwaltsschreiben vom 18.12.2009 –, so ist dies alles andere als überzeugend. Es drängt sich vielmehr der Eindruck einer speziell auf das fahrerlaubnisrechtliche Verfahren abzielenden Schutzbehauptung auf. Denn der Antragsteller hat dies erst fünf Monate später geltend gemacht und vor allem plausible Gründe dazu vermissen lassen, warum seine ursprünglichen Angaben gegenüber der Polizei unrichtig gewesen sein sollen. Der Hinweis auf ein negatives Urinscreening vom 07.07.2009 ist insoweit ungeeig-

net, Eigenkonsum zu widerlegen. Angesichts der für Opiate maßgeblichen Nachweisbarkeitsdauer von ca. 2 bis 4 Tagen (vgl. die Tabelle bei Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, Seite 179; ferner Mußhoff/Madea <Chemisch-toxikologische Analysen auf berauschende Mittel im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik>, NZV 2008, 485, 487) sowie der Abhängigkeit eines Nachweises von Wirkstoff, Dosis und pH-Wert des Urins kommt diesem Einzelergebnis keine Aussagekraft zu. Auch die Diabetes-Erkrankung des Antragstellers lässt zwar Drogenkonsum gesundheitlich besonders problematisch erscheinen, spricht jedoch in keiner Weise zwingend gegen einen tatsächlichen Konsum.

Angesichts dieser Sachlage könnte sogar bereits eine zwingende Fahrerlaubnisentziehung gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV in Betracht kommen. Bereits nämlich der einmalige Konsum eines anderen Betäubungsmittels im Sinne von § 1 Abs. 1 BtMG als Cannabis begründet regelmäßig die Fahruneignetheit des Betroffenen (VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 22.11.2004 – 10 S 2182/04 –, VBIBW 2005, 279 [= BA 2006, 247]; Saarl. OVG, Beschl. v. 14.05.2008 – 1 B 191/08 –, juris; BayVGH, Beschl. v. 20.11.2007 – 11 C 07.2783 –, juris). Selbst wenn man jedoch zu Gunsten des Antragstellers davon ausgeht, dass ein Heroinkonsum nur im Jahr 2008 erfolgte (mithin im Zeitpunkt der Gutachtensanforderung mehr als ein Jahr zurücklag) und seither eine Substitution in Eigeninitiative mit dem Medikament Subutex erfolgte, rechtfertigt dies jedoch in jedem Fall eine MPU-Anforderung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV. So haben mehrere Studien gezeigt, dass substituierte Drogenabhängige ihre Fahrtauglichkeit in Einzelfällen durchaus wiedergewinnen können. Nach Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV stellt es zwar für den Regelfall einen die Fahreignung ausschließenden Mangel dar, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes einnimmt. Entsprechendes gilt für die Abhängigkeit von einem solchen Betäubungsmittel (Ziffer 9.3 der Anlage 4 zur FeV). Es ist jedoch möglich, dass bei Substituierten ein Ausnahmefall vorliegt und die Regel, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes der Fahreignung entgegensteht, nicht gilt. § 13 BtMG und § 5 BtMVV rechtfertigen in Ausnahmefällen eine Sonderbehandlung substituiert Menschen, insbesondere im Hinblick auf das Ziel einer Reintegration der Betroffenen. Allerdings bedarf es insoweit stets der positiven Feststellung der Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten (vgl. zur Fahreignung bei – allerdings anders als hier ärztlich begleiteter – Substitution mit Subutex und Methadon: OVG Saarland, Beschl. v. 27.03.2006 – 1 W 12/06 –, NJW 2006, 2651 [= BA 2007, 59]; VG Hamburg, Beschl. v. 26.08.2009 – 15 E 2027/09 –, juris; Berr/Krause/Sachs, a. a. O., Rnrn. 61 – 68).

An einer MPU-Anforderung war das Landratsamt nicht etwa im Zusammenhang mit dem gegen den Antragsteller eingeleiteten Strafverfahren gehindert.

Allerdings bestimmt § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG, dass die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen darf, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt. Aus der dem Landratsamt R. im Zeitpunkt der Gutachtensanforderung vorliegenden Anklageschrift der Staatsanwaltschaft R. vom 22. 10. 2009 ergab sich jedoch, dass im Fall des Antragstellers gerade keine Maßregel der Besserung und Sicherung nach § 69 StGB in Betracht kam, weil seine Taten nicht im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen wurden. § 69 StGB bezweckt den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlicher Ungeeignetheit bei Taten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs setzt daher voraus, dass die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass – woran es hier evident fehlte – der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen (BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschl. v. 27. 04. 2005 – GSSt 2/04 –, NJW 2005, 1957 [= BA 2005, 311]).

Ferner ergab sich auch aus § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG kein Hindernis für eine MPU-Anforderung. Nach dieser Vorschrift darf die Fahrerlaubnisbehörde, will sie in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, 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. Allerdings führt das Amtsgericht R. in seinem Urteil vom 21. 01. 2010 (mit dem der Antragsteller rechtskräftig wegen vorsätzlichen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln in 7 Fällen, davon in einem Fall in Tateinheit mit vorsätzlicher unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln, zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 1 Jahr und 1 Monat zur Bewährung verurteilt wurde) aus, nach seinen Angaben konsumiere der Antragsteller keine Drogen; ein Drogenscreening vom 09. 07. 2009 habe jedenfalls keinen Hinweis auf den Konsum von Amphetaminen, Cannabinoiden, Kokain oder Opiaten ergeben. Bei dieser Sachverhaltsfeststellung dürfte es sich – wegen der Bedeutung eines Eigenkonsums für die Anwendung des § 29 Abs. 5 BtMG – auch um mehr als nur eine beiläufige, entscheidungsirrelevante Aussage gehandelt haben. Gleichwohl ergab sich hieraus keine der Sachverhaltswürdigung des Landratsamts entgegenstehende Bindungswirkung. Mit § 3 Abs. 4 StVG soll die sowohl dem Strafrichter (vgl. § 69 StGB) als auch der Verwaltungsbehörde (vgl. § 3 Abs. 1 StVG) eingeräumte Befugnis, bei fehlender Kraftfahreignung die Fahrerlaubnis zu entziehen, so aufeinander abgestimmt werden, dass Doppelprüfungen unterbleiben und die Gefahr widersprechender Entscheidungen ausgeschaltet wird. Die angeordnete Bindungswirkung

gilt nicht nur für die Maßnahme der Entziehung selbst, sondern nach ihrem Sinn und Zweck für das gesamte Entziehungsverfahren unter Einschluss der vorbereitenden Maßnahmen, so dass in derartigen Fällen die Fahrerlaubnisbehörde schon die Beibringung eines Gutachtens nicht anordnen darf. Der Vorrang der strafrichterlichen vor der behördlichen Entscheidung findet seine innere Rechtfertigung darin, dass auch die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter als Maßregel der Besserung und Sicherung keine Nebenstrafe, sondern eine in die Zukunft gerichtete, aufgrund der Sachlage zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung zu treffende Entscheidung über die Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr ist (BVerwG, Urt. v. 15. 07. 1988 – 7 C 46/87 –, NJW 1989, 116; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 17. 11. 2008 – 10 S 2719/08 –, juris; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 3 StVG Rnr. 15). Nach dem oben bereits zu § 3 Abs. 3 StVG Dargelegten greifen Sinn und Zweck des Absatzes 4 damit aber im Fall des Antragstellers ebenfalls nicht ein, weil hier zu keiner Zeit eine strafgerichtliche Fahreignungsbeurteilung bzw. Fahrerlaubnisentziehung in Betracht kam.

Der Hinweis des Antragstellers im Anwaltsschreiben vom 29. 01. 2010, er könne die finanzielle Belastung einer MPU nicht tragen, genügt schließlich ebenfalls nicht, um die Gutachtensanforderung rechtswidrig zu machen. Der Kraftfahrer, der von einer berechtigten Beweisanordnung der Behörde betroffen worden ist, hat das geforderte Gutachten auf seine Kosten beizubringen. Er – nicht die anordnende Behörde – ist Auftraggeber bzw. Veranlasser des Gutachtens und damit Kostenschuldner. Bei berechtigter Gutachtensanforderung kann es deshalb auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen grundsätzlich ebenso wenig ankommen wie bei anderen Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde, die im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Vielmehr kann demjenigen, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr führt und sich dadurch von vornherein den Pflichten und den Kosten dieser Verkehrsart unterwirft, nur unter ganz besonderen Umständen zugebilligt werden, der MPU-Aufforderung entgegenzuhalten, es sei ihm unzumutbar, die Kosten des Gutachtens aus eigenen Mitteln oder mit fremder Hilfe aufzubringen. Die Beibringungslast, die das Gesetz dem Betroffenen auferlegt, wenn berechtigte Zweifel an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen, bezieht sich nicht nur auf das geforderte Gutachten; sie umfasst auch die Tatsachen, die in seinem besonderen Falle die Zahlung der Kosten des Gutachtens als nicht zumutbar erscheinen lassen (vgl. zu § 15b Abs. 2 StVZO: BVerwG, Urt. v. 12. 03. 1985 – 7 C 26/83 –, NJW 1985, 2490; Urt. v. 13. 11. 1997 – 3 C 1/97 –, NZV 1998, 300). Die mithin erforderlichen substantiierten Angaben dazu, warum er in keiner Weise die finanziellen Voraussetzungen für die Zahlung eines Gutachtens habe und diese auch nicht schaffen könne, hat der Antragsteller zu keiner Zeit gemacht.

¹⁾ Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Jena,
verantwortliche Leiterin: Prof. Dr. G. Mall

²⁾ Institut für Rechtsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz,
verantwortlicher Leiter: Prof. Dr. Dr. R. Urban

IRIS SCHIMMEL¹⁾, STEFANIE DROBNIK¹⁾, JÖRG RÖHRICH²⁾,
JÜRGEN BECKER²⁾, SIEGFRIED ZÖRNTLEIN²⁾, REINHARD URBAN²⁾

Passive Cannabisexposition unter realistischen Bedingungen Untersuchungen in einem Coffee-Shop

Passive cannabis exposure under realistic circumstances a study in a coffee shop

Einleitung

Im Rahmen der Überprüfung der Fahreignung oder vor Gericht im Zusammenhang mit Straßenverkehrsdelikten ist die Einlassung nicht selten, eine bestimmte Cannabiskonzentration in Blut oder Urin sei lediglich auf eine passive Exposition zurückzuführen. Zur Klärung, in welchem Maße Cannabiskonzentrationen in Blut oder Urin auf einen passiven Konsum zurückgeführt werden können, wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene experimentelle Studien durchgeführt. Hierbei gelang nach passiver Exposition der Nachweis teilweise erheblicher THC-Plasmakonzentrationen. Allerdings wurden die Probanden meist extremen Bedingungen ausgesetzt. So wurden beispielsweise dauerhaft geschlossene Räume mit sehr kleinen Volumina gewählt, die Cannabis-Raucher gebeten, wenig zu inhalieren, zahlreiche Joints in sehr kurzer Zeit geraucht oder die Probanden an mehreren aufeinander folgenden Tagen wiederholt exponiert [1, 4, 5, 7]. Teilweise kam es aufgrund starker Rauchentwicklung in den Räumen zu Missempfindungen und Schleimhautirritationen [2, 5]. Bedingungen in dieser Form dürften in der Realität nur äußerst selten anzutreffen sein.

Realistischer hingegen scheinen die Experimente von LAW et al. [3] und MULÉ et al. [6]. LAW setzte vier Probanden passiv dem Rauch von sechs Joints über drei Stunden aus. Die Probanden befanden sich in einem kleinen, unbelüfteten Raum, dessen Tür während des Versuchs etwa 18 Mal geöffnet und geschlossen wurde. MULÉ untersuchte Urine von drei Probanden 20–24 Stunden nach passiver Exposition in einem geschlossenen Raum. Die Probanden waren dort dem Rauch von vier abgebrannten Joints über eine Stunde ausgesetzt. LAW konnte in seinen Untersuchungen keine Cannabinoide im Plasma, jedoch teils signifikante Cannabinoidkonzentrationen im Urin nachweisen (Radio-Immuno-Assay (RIA) zwischen 0,4–6,8 ng/ml). Die Ergebnisse von MULÉ et al. zeigen in der immunchemischen Untersuchung minimale Cannabinoid-Urinkonzentrationen, wobei auf eine Quantifizierung verzichtet wurde.

Studien zur Untersuchung von Blut- und Urinproben nach passiver Cannabisexposition in einem realen Umfeld bestehen bislang nicht. Aus diesem Grund wurden in einer Pilotstudie Probanden der Raumluft in einem niederländischen Coffee-Shop ausgesetzt. Die zu verschiedenen Zeitpunkten entnommenen Blut- und Urinproben wurden auf THC und seine wesentlichen Metaboliten untersucht.

Methoden

Vier weibliche und vier männliche Probanden im Alter zwischen 27–59 Jahren ohne relevante Vorerkrankungen hielten sich über drei Stunden in einem niederländischen Coffee-Shop auf. Der Raum wies ein geschätztes Volumen von ca. 200 m³ auf, war fensterlos, jedoch gut belüftet. Während des gesamten Expositionszeitraumes befanden sich zwischen 8–25 Personen in den Räumlichkeiten, die Cannabisprodukte konsumierten. Darüber hinaus wurden durch die Probanden ca. 8 Gramm Haschisch und Marihuana verschiedener Qualität abgebrannt.

Blutentnahmen aus einer Venenverweilkanüle bzw. durch Venenpunktion erfolgten vor der Exposition (t₀), sowie ca. 1,5 (t₁), 3,5 (t₂), 6 (t₃) und 14 (t₄) Stunden nach Expositionsbeginn. Urinproben wurden vor der Exposition (t₀), sowie ca. 3,5 (t₂), 6 (t₃), 14 (t₄), 36 (t₅), 60 (t₆) und 84 (t₇) Stunden nach Expositionsbeginn gesammelt.

Das Versuchsprotokoll wurde von der Ethikkommission der Landesärztekammer Rheinland-Pfalz genehmigt und erfolgte in Übereinstimmung mit der Deklaration von Helsinki, in der Fassung der Generalversammlung des Weltärztebundes aus Tokio, 2004.

Die Proben wurden gekühlt ins Institut für Rechtsmedizin der Universität Mainz transportiert. Die Blutproben wurden umgehend zentrifugiert und das Serum abgetrennt. Die Urin- und Serumproben wurden bis zur Analyse bei –23 °C tiefgefroren gelagert.

Die Urinproben wurden zunächst immunochemisch mittels Microgenics Cedia Dau Cannabiniod-Assay untersucht. Die Untersuchungen erfolgten auf einem Hitachi 912 Analyser. Die Cut-Off-Konzentration lag bei 25 ng/ml. Im Anschluss wurden die Urinproben sowohl nativ als auch nach alkalischer Hydrolyse (Konjugat-Spaltung) mit 10 ml Kaliumhydroxid-Lösung (15 Minuten bei 60 °C) mittels GC/MS quantitativ auf THC-COOH untersucht.

Die Serumproben wurden immunochemisch mit dem Mahsan Inspec Cannabinoid-Assay auf einem Bio-Lab 200 untersucht (Cut-Off-Konzentration 3 ng/ml). Danach erfolgte die quantitative GC/MS-Analyse des Serums auf THC, THC-OH und THC-COOH.

Vor der GC/MS-Analyse wurde jeweils 1 ml Serum bzw. 1 ml nativer als auch hydrolysierter Urin nach Zugabe deuterierter interner Standards (THC-D₃, THC-OH-D₃, THC-COOH-D₉) mittels Festphasenextraktion aufgereinigt (Bakerbond SPE C18). Die Elution erfolgte mit Dichlormethan/Aceton (50:50; v/v). Anschließend wurde mit Methyljodid derivatisiert.

Zur GC/MS-Messung wurde ein System der Firma Agilent bestehend aus Gaschromatograph 6890 und Massenspektrometer 5973 mit Kapillarsäule HP-5 MS (30 m) eingesetzt. THC (methyliert), THC-OH (2-fach-methyliert) und THC-COOH (2-fach methyliert) wurden im Selected Ion Monitoring (SIM)-Modus gemessen. Zur sicheren Substanzidentifizierung der einzelnen Analyte wurden neben dem Target-Ion jeweils noch mindestens zwei Qualifier-Ionen herangezogen.

Die Methode zur Bestimmung von THC, THC-OH und THC-COOH im Serum wurde unter Benutzung des Programms Valistat nach den Richtlinien der GTFCh validiert [8, 9]. Methodische Details insbesondere hinsichtlich der Validierung finden sich bei RÖHRICH et al. [10]. Die Kalibrationsbereiche aller drei Substanzen waren linear (0,5–5 ng/ml für THC und THC-OH sowie 5–50 ng/ml für THC-COOH). Die Nachweisgrenzen nach DIN 32645 [8] lagen im gewählten Arbeitsbereich bei 0,1 ng/ml für THC und THC-OH (Bestimmungsgrenze 1,0 ng/ml) sowie bei 1 ng/ml für THC-COOH (Bestimmungsgrenze 8 ng/ml). Die Intra-Assay-Präzisionen variierten zwischen 2,6 und 10,7 %, die Inter-

Assay-Variationskoeffizienten von 3,9 – 9,6 %. Die Wiederfindungsraten lagen im Bereich 82 – 100 %.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der immunchemischen Untersuchungen der nicht hydrolysierten Urinproben auf Cannabinoide lagen alle unterhalb des Cut-off-Wertes von 25 ng/ml.

In den 1,5 Stunden und 3,5 Stunden nach Expositionsbeginn entnommen Serumproben zweier Probanden (Probanden 6 und 8) wurden in der immunchemischen Untersuchung Messwerte oberhalb des Cut-off von 3 ng/ml festgestellt. Alle anderen Untersuchungen verliefen negativ.

Bei der gaschromatographisch-massenspektrometrischen Untersuchung der Serumproben auf THC und THC-OH gelang im SIM-Modus in keinem Fall der geforderte sichere Nachweis des Target Ions und beider Qualifierionen. Die Kriterien für eine sichere Identifikation gemäß der Richtlinien der GTFCh waren somit für THC und THC-OH in keiner der entnommenen Blutproben erfüllt.

Bei der GC/MS-Untersuchung der Blut- und Urinproben auf THC-COOH gelang im SIM-Modus zumeist der Nachweis aller geforderten Ionenspuren. Die gewonnenen Ergebnisse lagen jedoch allesamt unter der durch den Kalibrationsbereich vorgegebenen Bestimmungsgrenze von 8 ng/ml.

In vier Blutproben wurden Werte an THC-COOH, die an bzw. knapp über der Nachweisgrenze lagen ermittelt (Proband 4: ~ 1 ng/ml (t_2); Proband 6: ~ 2 ng/ml (t_2/t_3), ~ 1 ng/ml (t_4)).

Die gaschromatographisch-massenspektrometrische Untersuchung der Urinproben auf THC-COOH erbrachte bei allen Probanden mehrere Konzentrationen oberhalb der Nachweisgrenze, jedoch sowohl im hydrolysierten als auch im nicht hydrolysierten Urin keine Ergebnisse oberhalb der Bestimmungsgrenze (Tab. 1). Eine Angabe zuverlässiger Konzentrationsdaten war aus diesem Grund nicht möglich.

Proband	t_0	t_0 (h)	t_2	t_2 (h)	t_3	t_3 (h)	t_4	t_4 (h)	t_5	t_5 (h)	t_6	t_6 (h)	t_7	t_7 (h)
1	n. n. ^a	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	~ 3	n. n.	~ 2	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	–	–
2	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	~ 5	~ 8	~ 3	~ 5	n. n.	~ 1	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.
3	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	~ 1	~ 2	~ 4	n. n.	~ 2	n. n.	~ 2	n. n.	~ 1
4	n. n.	n. n.	n. n.	~ 2	~ 2	~ 4	~ 4	~ 5	~ 1	~ 2	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.
5	n. n.	n. n.	~ 1	~ 2	n. n.	~ 2	~ 1	~ 3	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.
6	n. n.	n. n.	~ 2	~ 3	~ 3	~ 6	~ 5	~ 7	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.
7	n. n.	n. n.	n. n.	~ 2	~ 2	~ 3	~ 1	~ 1	–	–	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.
8	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	~ 2	~ 2	~ 2	~ 3	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.	n. n.

^a nicht nachgewiesen

Tab. 1: Untersuchungsergebnisse der quantitativen Bestimmung von THC-COOH in ng/ml in nicht hydrolysierten und hydrolysierten (h) Urinproben mittels GC/MS.

Diskussion

Der Nachweis von THC-COOH im Urin aller Probanden belegt, dass eine passive Aufnahme von Cannabis auch unter realistischen Bedingungen erfolgt.

Bei der Analyse der Blut- und Urinproben wurden bewusst die gleichen Kriterien für eine sichere Identifizierung gemäß Richtlinien der GTFCh angewendet, die auch bei der

Untersuchung forensischer Proben bzw. bei der Untersuchung von Proben im Rahmen der Fahreignungsüberprüfung zur Anwendung kommen, um eine Übertragbarkeit der Daten auf in foro vorgebrachte Fälle zu ermöglichen.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine passive Cannabisexposition unter den gewählten realistischen Bedingungen zu keinen THC-Serumkonzentrationen führt, die mit forensisch erforderlicher Sicherheit als positiv zu bewerten wären.

Die Untersuchungsergebnisse stehen im Widerspruch zu den in verschiedenen vorangegangenen Studien beobachteten hohen THC-Konzentrationen im Blut und Urin nach passiver Cannabis-Exposition [2, 4, 5, 7]. Dies lässt sich auf die in diesen Untersuchungen gewählten, extremen und kaum auf die Realität übertragbaren experimentellen Bedingungen zurückführen.

Die Untersuchungen der Urinproben stehen jedoch in Einklang mit den Ergebnissen von Autoren, deren Ziel die Schaffung einer realitätsnahen Umgebung war. LAW [3] detektierte mittels RIA Cannabinoid-Konzentrationen $\leq 6,8$ ng/ml in den Urinproben der Probanden, wobei ein Cut-off-Wert nicht angegeben wurde. In Übereinstimmung hierzu erbrachten die immunchemischen Untersuchungen der während der nun durchgeführten Studie asservierten Urinproben ebenfalls lediglich geringe Werte unterhalb der Cut-off-Konzentration von 25 ng/ml. Auch in der gaschromatographisch-massenspektrometrischen Bestätigungsanalyse fanden sich nur geringe THC-Carbonsäurekonzentrationen, die insbesondere nach Hydrolyse in einem Bereich von ca. 1–8 ng/ml und somit unterhalb der Bestimmungsgrenze lagen.

MULÉ [6] beschrieb 20–24 h nach passiver Exposition minimale Cannabinoidkonzentrationen im Urin der Probanden. Diese Ergebnisse stehen ebenfalls in Einklang mit den Untersuchungsergebnissen der in diesem Zeitfenster gewonnenen Urinproben t_4 (14 h) und t_5 (36 h) der vorliegenden Studie.

Im Gegensatz zu den Ergebnissen von LAW et al., die in den Blutproben mit einem RIA keine Cannabinoide nachweisen konnten, verliefen die immunchemischen Untersuchungen der Blutproben in unserem Probandengut in vier Fällen positiv. In diesen Fällen wurde gaschromatographisch-massenspektrometrisch lediglich die freie THC-Carbonsäure an bzw. knapp über der Nachweisgrenze nachgewiesen. Eine Bestimmung des an Glucuronsäure gebundenen Anteils der THC-Carbonsäure erfolgte nicht.

Bei der Studiendurchführung ergaben sich einzelne Schwierigkeiten. Insbesondere gestaltete sich die Probenentnahme zu definierten Zeitpunkten im Rahmen des realistischen Settings schwierig. Aus diesem Grund sind die Zeitangaben der Blutentnahmen mit einer gewissen Varianz von ca. ± 30 Minuten behaftet.

Weiterhin repräsentieren die teilnehmenden Probanden in ihrer Altersstruktur nur bedingt den in diesen Fragestellungen hauptsächlich zu begutachtenden Personenkreis.

Sofern sich aufgrund der geringen Probandenzahl und der zuvor angeführten Probleme Rückschlüsse für die Praxis ziehen lassen, kann davon ausgegangen werden, dass eine Vielzahl der vor Gericht vorgebrachten Einlassungen durch die nun gewonnenen Untersuchungsergebnisse entkräftet werden können. Insbesondere dann, wenn der Aufenthalt in einer Kneipe, bei einer Festivität oder in einer Diskothek angeführt wird, bei der die Räumlichkeiten eine gewisse Größe aufweisen, kontrollierte Anforderungen an die Belüftungssituation bestehen oder zumindest durch ein „kommen und gehen“ eine gewisse Belüftung sichergestellt ist. Fälle, in denen eine passive Cannabisexposition in einem kleinen Raum ohne Belüftung geltend gemacht wird, wie beispielsweise von SKOPP und PÖTSCH

geschildert [11], können anhand der bisherigen Literatur weiterhin nicht widerlegt werden. Somit ergibt sich für die Praxis die Empfehlung, die Umstände des Konsums detailliert zu erfragen, um dann entsprechende Rückschlüsse ziehen zu können.

Zur Untermauerung des Datenmaterials erscheinen weitere Untersuchungen zur Problematik des Passivrauchens unter realistischen Bedingungen an einer größeren Stichprobe und unter vollständig kontrollierten Bedingungen angezeigt.

Zusammenfassung

Die Einlassung forensisch relevante Tetrahydrocannabinol (THC)-Konzentrationen in einer Blutprobe seien die Folge einer passiven Cannabis Aufnahme wird häufig vor Gericht vorgebracht. Derartige Behauptungen basieren normalerweise auf Studien, bei denen nach einer passiven Exposition Konzentrationen an THC und THC-Metaboliten oberhalb der diskutierten Grenzwerte (THC: 1 ng/ml im Blut) bzw. oberhalb der festgelegten Beurteilungsgrundlagen zur Überprüfung der Fahreignung (Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure (THC-COOH) 10 ng/ml im Urin) nachgewiesen wurden. Es fällt jedoch auf, dass die Datenlage zur passiven Aufnahme von Cannabis uneinheitlich ist und dass viele Untersuchungen in Umfeldern durchgeführt wurden, die als wenig realistisch eingestuft werden müssen. Daten nach Expositionen in einer realen Umgebung liegen bislang nicht vor. Aus diesem Grund erfolgte eine passive Cannabis-Exposition von acht Probanden über drei Stunden in einem Coffee-Shop in den Niederlanden mit Gewinnung von Blut- und Urinproben während und nach der Exposition.

In Übereinstimmung mit der bisherigen Datenlage zeigte sich, dass Cannabinoide passiv aufgenommen werden, jedoch nicht mit Ergebnissen zu rechnen ist, die für forensische Fragestellungen, bzw. eine Überprüfung der Fahreignung verwertbar sind.

Schlüsselwörter

passive Cannabisexposition – coffee shop – Blut- und Urinkonzentrationen – THC – THC-Metabolite

Summary

Forensically relevant THC levels in blood samples are frequently attributed to passive exposure. These precedences are generally based on literature reports showing concentrations of THC and THC-metabolites in blood and urine samples above discussed levels (e. g. 1 ng/ml THC / 10 ng/ml THC-COOH) after passive inhalation of Cannabis smoke. Most of these studies had quite unrealistic settings.

In the present study eight subjects were exposed to cannabis smoke in a coffee shop in the Netherlands for three hours. Blood and urine samples were taken repeatedly. In accordance to previous reports, an incorporation of cannabinoids after passive exposure was indeed demonstrated but the results ranged below forensically relevant thresholds.

Keywords

passive cannabis exposure – coffee shop – blood and urine concentrations – THC – THC metabolites

Literatur

- [1] Cone EJ, Johnson RE (1986) Contact highs and urinary cannabinoid excretion after passive exposure to marijuana smoke. *Clin Pharmacol Ther.* 40(3): 247–256
- [2] Cone EJ, Johnson RE, Darwin WD, Yousefnejad D (1987) Passive Inhalation of Marijuana Smoke: Urinalysis and Room Air Levels of Delta-9-Tetrahydrocannabinol. *J Anal Toxicol.* 11(3): 89–96
- [3] Law B, Mason PA, Moffat AC, King LJ, Marks V (1984) Passive inhalation of cannabis smoke. *J Pharm Pharmacol.* 36(9): 578–581
- [4] Mason AP, Perez-Reyes M, McBay AJ (1983) Cannabinoid Concentrations in Plasma After Passive Inhalation of Marijuana Smoke. *J Anal Toxicol.* 7(4): 172–174
- [5] Morland J, Bugge A, Skuterud B, Steen A, Holst Wethe G, Kjeldsen T (1985) Cannabinoids in Blood and Urine after Passive Inhalation of Cannabis Smoke. *J Forensic Sci.* 30(4): 997–1002

- [6] Mulé SJ, Lomax P, Gross SJ (1988) Active and Realistic Passive Marijuana Exposure Tested by Three Immunoassays and GC/MS in Urine. *J Anal Toxicol.* 12(3): 113–116
- [7] Perez-Reyes M, Di Guiseppi S, Mason AP, Davis KH (1983) Passive inhalation of marijuana smoke and urinary excretion of cannabinoids. *Clin Pharmacol Ther.* 34(1): 36–41
- [8] Schmitt G, Herbold M, Peters F (2003) Methodenvalidierung im Forensisch-Toxikologischen Labor, Arvecon, Walldorf
- [9] Peters F, M. Hartung M, Herbold M, Schmitt G, Daldrup T, Mußhoff F (2004) Anlage zu den Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen. Anhang C: Anforderungen an die Durchführung von Analysen, 1. Validierung. *Toxichem. Krimtech* 71: 146–154; http://www.gtfch.org/tk/tk71_3/Peters1.pdf.
- [10] Röhrich J, Zörntlein S, Becker J (2000) Analysis of LSD in human body fluids and hair samples applying ImmunElute columns. *Forensic Sci Int.* 107(1–3): 181–190
- [11] Skopp G, Pötsch L (2001) Zur Passivexposition bei der Beurteilung niedriger Cannabiskonzentrationen in Blut und Urin. *Arch Kriminol.* 207: 137–147

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Iris Schimmel
Institut für Rechtsmedizin Universitätsklinikum Jena
Fürstengraben 23
07743 Jena
Email: iris.schimmel@med.uni-jena.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH

Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Aus dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf

MAIKE SCHROT, KLAUS PÜSCHEL, CAROLIN EDLER

Berauscht vom Champagnerbad? – Fehlanzeige: Keine Alkoholresorption durch die intakte Haut

Drunken by a bath in champagne? – Error: No relevant ethanol resorption through the intact skin

Einleitung

Wer kennt sie nicht, die Mär vom dekadenten Champagnerbad. Aber wird man auch tatsächlich betrunken, ohne heimlich das Badewasser zu schlürfen? Wieweit steigt einem der Alkohol zu Kopf? Nimmt der Körper über unsere äußerst robuste menschliche Hülle, die intakte Haut, tatsächlich Alkohol auf?

Gelegentlich tauchen Meldungen auf von Menschen, die angeben, nach einem Bad in Sekt oder Champagner betrunken gewesen zu sein. Behauptet wird von einem stärkergradig alkoholisierten PKW-Fahrer, er habe keinerlei Alkohol getrunken, sondern mit seiner Freundin in Sekt gebadet. Ähnliche Einlassungen gibt es gelegentlich von Malern, Lackierern usw., die ihre hohe Blutalkoholkonzentration mit der Inhalation alkoholhaltiger Lösungsmittel, Farben, Reinigungs- bzw. Desinfektionslösungen zu erklären versuchen.

Jüngst erschien eine ausführliche Abhandlung von PROF. DR. P. BÜTZER, Pädagogische Hochschule St. Gallen. Er griff diese Fragestellung auf und führte eine Computersimulation durch. Er kam zu dem Ergebnis, dass beim langen Baden in der Badewanne die Blutalkoholkonzentration auf Werte ansteigt, bei welcher ein kräftiger Rausch auftreten kann (über 1,4 ‰) oder gar lebensgefährlich werden könne [3].

Seine Ergebnisse veranlassten die deutsche Fernsehsendung „Das will ich wissen“ diese Fragestellung aufzunehmen und sie live im Studio nachzustellen.

In der Literatur werden sehr unterschiedliche Fallkonstellationen referiert. Die Möglichkeit, über die intakte Haut eine relevante Menge an Alkohol zu resorbieren, wird jedoch aus rechtsmedizinischer, dermatologischer und physiologischer Sicht weitgehend ausgeschlossen.

Versuchsdurchführung

Nahezu die gesamte Hautoberfläche sollte bei einem Vollbad mit Alkohol benetzt werden.

Es wurden vier Versuche mit drei verschiedenen Probanden (2 x weiblich, 1 x männlich) durchgeführt. Dabei hat die Versuchsperson jeweils in einer Badewanne gelegen, die mit einem Gemisch aus Wasser und Alkohol gefüllt war. Es wurde darauf geachtet, dass die Probanden keine Hauterkrankungen hatten, sich zuvor nicht eingecremt hatten und während des Badens lediglich leicht bekleidet waren, um eine möglichst große Kontaktfläche zwischen nackter Haut und dem Wasser-Alkohol-Gemisch zu gewährleisten. Des Weiteren haben die Probanden eine Badeposition eingenommen, bei der möglichst viel Körper-

oberfläche unterhalb des Flüssigkeitsspiegels war, ihnen das „Wasser bis zum Hals stand“. Die Badedauer betrug 45 Minuten bei einer Wassertemperatur von etwa 40 °C.

Vor, während und nach dem Alkoholbad wurden verschiedene Parameter gemessen. Alle Versuchspersonen waren selbstverständlich absolut nüchtern im Hinblick auf Alkohol. Zum einen wurde in regelmäßigen Abständen der Atemalkoholwert mittels zweier Vor-testgeräte (Firma Dräger Typ 6510, diese werden auch von der Polizei z. B. bei Verkehrskontrollen angewendet) ermittelt und dokumentiert. Zusätzlich wurde jeweils nach Ende des Bades eine Blutprobe entnommen, die anschließend im Alkohollabor des Instituts für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf mittels Gaschromatographie und ADH-Methodik untersucht wurde. Außerdem wurden die Badewassertemperatur sowie Vitalparameter wie Puls, Blutdruck und Sauerstoffsättigung protokolliert – auf diese Werte wird hier nicht näher eingegangen, da sie bei allen Probanden ein gleichbleibendes und durchgehendes körperliches Wohlbefinden zeigten.

Die Alkoholkonzentration des Badewassers wurde von Versuch zu Versuch erhöht, um eine etwaige alkoholkonzentrationsabhängige Hautresorption zu überprüfen.

Der erste Versuch wurde mit einem Gemisch aus 100 Litern Wasser und 20 Litern 12,5 %igem Sekt (gemessene Alkoholkonzentration 2 %) durchgeführt. Der zweite und dritte Versuch fanden mit 135 Litern 12,5 %igem Sekt statt, der eine live in der Sendung „Das will ich wissen“ und der andere als Generalprobe vor der Aufzeichnung. Der letzte Versuch wurde mit 15 Litern 99 %igem Alkohol und 105 Litern Wasser (insgesamt 120 Liter, Alkoholkonzentration 12 %) durchgeführt.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der diversen Atemalkoholmessungen sowie der einmaligen Blutalkoholbestimmung am Ende des Experimentes sind in Tabelle 1 sowie Abbildung 1 dargestellt.

	Atemalkohol (angegeben in Promille)			
Zeit (Minuten)	Versuch 1	Versuch 2	Versuch 3	Versuch 4
0	0	0	0	0
3	0,2	1,53	1,63	0,96
5	0,14	2,29	1,71	1,34
10	0,13	0,78	2,26	1,35
15	0,06	1,41	1,7	1,54
20	0,1	1,53	1,69	1,24
30	0,06	0,88	1,3	1,27
40	0,09	1,11	1,86	1,02
45	0,11	0,9	1,65	1,52
Bad Ende				
5	0	0,43		0,4
10	0	0		0,14
15	0			0,12
Blutalkoholkonzentration (angegeben in Promille)				
	0	0	0	0,11

Tab. 1: Darstellung der gemessenen Atem- und Blutalkoholkonzentrationen.

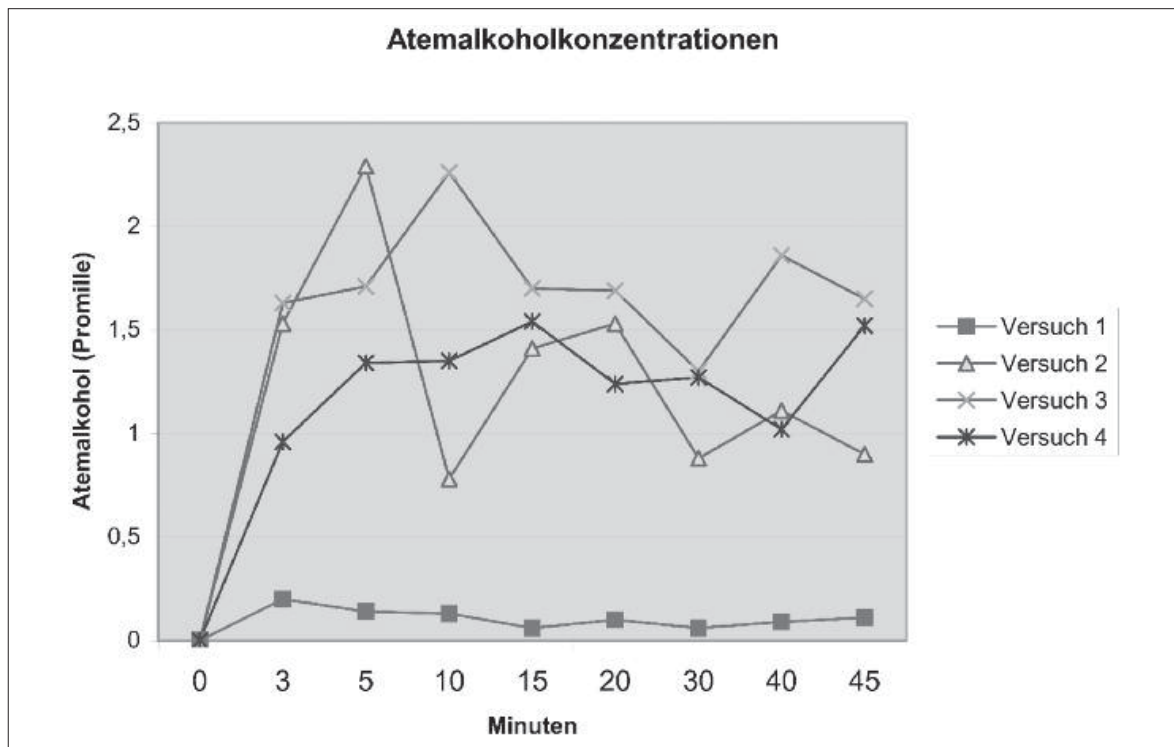


Abb. 1: Darstellung der gemessenen Atemalkoholkonzentrationen.

Bei allen Experimenten (am stärksten bei Versuch 4) fiel schon beim Befüllen der Badewanne mit dem Alkohol den Mitarbeitern ein deutlicher alkoholischer Geruch auf. Die Umgebungsluft in den Räumlichkeiten, in denen der Versuch durchgeführt wurde (Bäderabteilung des Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf bzw. Fernsehstudio), war alkoholgeschwängert, so dass die beteiligten Mitarbeiter das Gefühl hatten, über die Atemwege Alkohol aufzunehmen. Am intensivsten war die Alkoholbelastung im Wasserdampf dicht über der Wasseroberfläche in der (warmen) Badewanne, dort wo sich der Kopf mit den Atemöffnungen der Versuchsperson befand. Zur Demonstration des Alkoholgehaltes der Raumluft in der Umgebung der Badewanne musste nicht nur der Badende „pusten“, sondern auch die „Einschenker“ und Protokollanten neben der Badewanne.

Die höchsten gemessenen Atemalkoholkonzentrationen außerhalb der Wanne bei den (zuvor natürlich ebenfalls alkoholisch nüchtern gewesenen) wissenschaftlichen Mitarbeitern betragen 0,2–0,3 ‰.

Diskussion

Unsere Haut ist eine vielschichtige Schutzhülle. Sie ist bis zu zwei Quadratmeter groß, und etwa 10 kg schwer. Die Haut übernimmt eine Vielzahl wichtiger Funktionen. Sie ist das größte Sinnesorgan des Menschen. Über sie nehmen wir Schmerz und Vibration wahr, wir können tasten und empfinden Druck- und Temperaturreize. Durch das Ausscheiden von Schweiß verhindert sie die Überhitzung des Körpers. Besonders wichtig ist die Schutzfunktion der Haut. Sie schützt vor Kälte, Hitze und Strahlung; sie mindert Druck, Stöße und Reibung ab; sie verhindert das Eindringen von Mikroorganismen sowie von gasförmigen, flüssigen oder festen Fremdstoffen; sie bewahrt vor dem Verlust von Wasser und Wärme [5, 12].

Die Haut besteht aus mehreren Schichten: Die Oberhaut (Epidermis), Lederhaut (Dermis) und die Unterhaut (Subcutis). Bei der Epidermis handelt es sich um mehrschichtiges verhornendes Plattenepithel. Es werden von außen nach innen folgende Schichten unterschieden: Hornschicht (Stratum corneum), Glanzschicht (Stratum lucidum), Körnerzellenschicht (Stratum granulosum), Stachelzellschicht (Stratum spinosum) und Basalschicht (Stratum basale). Das Stratum corneum stellt dabei die entscheidene Barriere für viele äußere Einflüsse dar. Die Dermis oder Lederhaut ist ebenfalls in Schichten unterteilt: Die Zapfenschicht (Stratum papillare) und die Netzschicht (Stratum reticulare). Die Lederhaut besteht vorwiegend aus Bindegewebsfasern und dient der Ernährung und Verankerung der Epidermis. Hier versorgt das fein kapillarisierte Blutgefäßsystem die Grenzzone zur Epidermis. In der Zapfenschicht befinden sich die Rezeptoren für Wärme und Kälte und den Tastsinn. Die Netzschicht enthält ein dichtes Netz aus Kollagenfasern und elastisches Bindegewebe. Das bewirkt die Festigkeit und die Elastizität der Haut. Außerdem sind in der Lederhaut Haarbläschen, Schweiß-, Duft- und Talgdrüsen enthalten. Die Subcutis bildet die Unterlage für die darüberliegenden Hautschichten, sie enthält Blutgefäße und Nerven sowie Fett- und Bindegewebe. Hier liegen Sinneszellen für starke Druckreize [5, 12].

Resorptionsvorgänge über die Haut wurden in der Dermatologie und Physiologie bereits wiederholt untersucht. Hieraus ergibt sich, dass schon in diesen früheren Arbeiten keine Ethanolresorption durch die äußere Haut festgestellt wurde, [1, 2, 13, 14].

KRAMER ET AL. testeten 2007 verschiedene Händedesinfektionsmittel (höchster Alkoholgehalt 95 %) mit der Fragestellung, ob es nach intensiver und längerer Händedesinfektion zu einer Alkoholresorption durch die Haut kommt. Das Desinfektionsmittel wurde bis zu den Ellenbogen insgesamt 10 Mal für 3 Minuten aufgetragen mit 5minütigen Pausen zwischen den einzelnen Behandlungen. Die höchste Blutalkoholkonzentration, die 30 Minuten nach der letzten Applikation gemessen wurde, betrug 0,02 ‰ [7].

In unseren Versuchen steigen die Atemalkoholkonzentrationen bei allen drei Probanden in der Badewanne ziemlich rasch und bleiben dann in etwa konstant. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass es sich dabei um ein in Mundhöhle, Nasenrachenraum, Luftröhre und Bronchien hin und her bewegtes Gasgemisch handelt. Der Alkohol im angewärmten Badewasser verflüchtigt sich und sammelt sich in einem gasförmigem Zustand über der Wasseroberfläche. Dieser Alkohol wird mit jedem Atemzug der Person im Badewasser über das Atmungssystem aufgenommen und auf gleichem Wege wieder ausgeatmet. Von

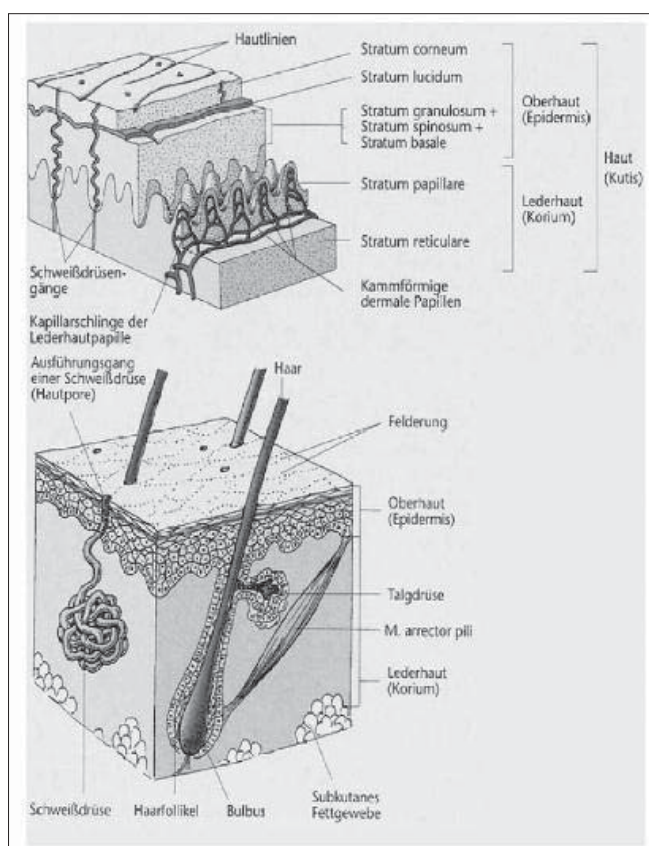


Abb. 2: Aufbau der menschlichen Haut.

den Probanden wurde dabei beobachtet, dass die Atemalkoholkonzentration umso höher gemessen wurde, je näher sie mit der Atemöffnung über der Wasseroberfläche waren. So wurden mit dem Vortestgerät hohe (maximaler Atemalkoholwert lag bei 2,3 ‰) Atemalkoholwerte gemessen. Nach Beendigung des Versuchs fällt der Wert jedoch innerhalb der ersten 1–3 Minuten unter 0,3 ‰.

Dass die umgebene Raumluft alkoholgeschwängert ist, wird dadurch eindrucksvoll bewiesen, dass selbst bei den wissenschaftlichen Mitarbeitern, die sich lediglich in der Nähe der jeweiligen Badewanne befunden haben, ein positiver Wert bezüglich einer Atemalkoholkonzentration nachgewiesen werden konnte.

In Anbetracht der Tatsache, dass bei den ersten drei Versuchsbedingungen keine messbare Blutalkoholkonzentration nachgewiesen werden konnte, zeigt sich, dass weder über die Lunge noch über die Haut eine relevante Menge Alkohol in die Blutbahn gelangt ist. Die intakte Haut stellt somit eine sehr wirksame, natürliche Barriere dar, verantwortlich dafür vor allem das Stratum corneum. Lediglich im vierten und letzten Versuch, in dem die Alkoholkonzentration des Badewassers deutlich höher war, war eine messbare Blutalkoholkonzentration (BAK 0,11 ‰) festzustellen. Das lässt darauf schließen, dass entweder ab einer gewissen Alkoholkonzentration die Haut für Alkohol durchlässiger wird, oder der Alkohol über Körperöffnungen, Atemwege und Schleimhäute in die Blutbahn aufgenommen wurde.

Berichtet werden einzelne Fälle, bei denen es nach Weineinläufen (2l) zu toxischen Blutalkoholspiegeln mit Werten bis zu 1,7 ‰ gekommen ist. Im Gegensatz zur Haut besitzt die Rektumschleimhaut bei fehlendem Stratum corneum eine gute Resorptionsfähigkeit [8]. Allgemein ist die Darmschleimhaut ja geradezu für Resorptionsvorgänge eingerichtet.

Kritisch zu hinterfragen ist jedoch, ob es nicht evt. gleichzeitig zu einer oralen Aufnahme von Alkohol gekommen ist.

Anders stellt sich die Situation bei Kindern und bei Verletzungen der Haut dar. Bereits 1928 veröffentlichte P. FRAENCKEL den Fall eines 2 Jahre alten Jungen, der nach Verbrühungen der Haut mit Kompressen, welche mit denaturiertem Spiritus durchtränkt wurden, behandelt wurde. Der Zustand des Kindes verschlechterte sich in den nächsten Stunden stetig, bis der Arzt das Kind komatös mit weiten reaktionslosen Pupillen vorfand. Die Atemluft des Kindes habe stark nach Spiritus gerochen. Es verstarb noch am gleichen Tag. Eine toxikologische Untersuchung ergab damals keine verwertbaren Ergebnisse aufgrund der bereits fortgeschrittenen Fäulnis der inneren Organe bei der Sektion [4]. 1981 veröffentlichten wir einen ganz ähnlichen Fall aus Hamburg, bei dem ein 2jähriges Kind präoperativ mit Alkoholumschlägen behandelt wurde. Es hatte sich 12 Monate zuvor verbrüht und infolgedessen war es zur Ausbildung von Kontrakturen gekommen, die nun chirurgisch korrigiert werden sollten. Am nächsten Morgen wies das Kind dieselben Symptome, wie oben beschrieben, auf. Es wurde eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ nach Widmark/ADH gemessen [11].

NIGGEMEYER berichtete 1964 von einem 4^{1/2} Monate alten Säugling, der unter der Verdachtsdiagnose „Spasmophilie, Toxikose“ zyanotisch mit nicht auf Licht reagierenden Pupillen in ein Krankenhaus eingewiesen wurde. Nach Angaben der Mutter habe das Kind an Asthmaanfällen gelitten, die sie mit Schnapswickeln behandelt habe. Das Kind verstarb 4 Stunden später unter den Zeichen einer zentralen Lähmung. Bei der Obduktion fanden sich ausgedehnte Ganglienzellnekrosen im Gehirn, besonders im Pallidum, sowie eine starke Verfettung der Leber und eine Schwellung der Kupfferschen Sternzellen. Der Blut-

alkoholspiegel lag nach Widmark bei 0,04 ‰, nach ADH bei 0,02 ‰. In der Urinprobe konnte jedoch ein Alkoholgehalt von 0,64 ‰ nach ADH nachgewiesen werden. Der Mageninhalt ergab sich als alkoholfrei [9]. Ähnliche Fälle beschrieben auch E.R. GIMENEZ (1968), O. PROKOP und W. GÖHLER (1975) sowie W. SCHWERD (1976).

Abschließend ist festzuhalten, dass die intakte Haut kaum durchlässig für Alkohol ist und dass abgesehen von einem ziemlich prickelnden Erlebnis im Champagnerbad mit nachfolgender Waschwasser an Händen und Füßen die berauschende Wirkung des Alkohols an den Probanden „vorbeigeschwommen“ ist.

Zusammenfassung

Anlässlich einer aktuellen wissenschaftstheoretischen Veröffentlichung, die zu dem Schluss kam, dass ein Champagnerbad zu hohen Blutalkoholkonzentrationen führen kann, griffen wir diese Fragestellung auf und führten insgesamt 4 Versuche mit zunehmender Alkoholkonzentration des Badewassers durch. In allen Experimenten zeigte sich eine schnell ansteigende Atemalkoholkonzentration durch das Inhalieren der Alkoholdämpfe. Die Blutalkoholkonzentration blieb mit Ausnahme eines Falles bei 0,0 ‰ (höchster gemessener Wert 0,11 ‰). Wir kamen somit zu dem Ergebnis, dass Alkohol durch die intakte Haut nicht in signifikanten Mengen resorbiert wird. – Dies bestätigt die diesbezügliche seit Jahrzehnten bekannte Fachliteratur.

Schlüsselwörter

Baden im Alkohol – Champagnerbad – dermale Alkoholresorption – Äthanol

Summary

In response to a new publication about a high blood alcohol concentration due to a bath in champagne a study was performed to validate this thesis. In four trials with ascending concentration of alcohol in the bathing water an immediate increase of the breath alcohol was observed due to the inhalation of alcoholic vapor. The blood alcohol level in three trials remained at 0,00 ‰, in one case 0,11 ‰ was measured. This lead us to the conclusion that alcohol is not absorbed through intact skin in significant amounts.– This finding is an accordance with the respective literature.

Keywords

bath in champagne – percutaneous absorption – ethanol – dermal resorbtion

Literaturverzeichnis

- [1] Blank I.H. (1964) Penetration of low-molecular-weight alcohols into skin. *J Invest Dermatol.* 43: 415–420
- [2] Bowers R.V., Bureson W.D., Blades J.F. (1941) Alcohol absorption from the skin in man. *Q J Studies Alc* 3:31–33
- [3] Bützer P. (2007) *Dermale Aufnahme von Ethanol.* Druck: Hochschule St. Gallen.
- [4] Fraenkel P. (1928) Der Alkoholgehalt im Blut und in den Organen. *Dtsch Z Ges Gerichtl Med* 11:129–133
- [5] Fritsch P. (2004) *Dermatologie, Venerologie – Grundlagen. Klinik. Atlas.* 2. Auflage. Springer Verlag. Berlin, Heidelberg, New York
- [6] Gimenez E.R., Vallejo E., Roy E., Lis M., Izurieta E.M., Rossi S., Capuccio M. (1968) Percutaneous alcohol intoxication. *Clin Toxicol* 1:39–48
- [7] 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 Infectious Diseases* 7:117
- [8] Medical Tribune Online (2003) Zwei Liter Wein rektal genossen. Ausgabe 21 S.3
- [9] Niggemeyer H., Zoepffel H. (1964) Nil Nocere!: Tod durch Alkoholumschläge bei einem Säugling. *Münch Med Wschr* 106/II:1631–1632

- [10] Prokop O., Göhler W. (1975) Forensische Medizin. 3. Auflage. VEB Verlag Volk und Gesundheit. Berlin
[11] Püschel K. (1981) Percutaneous alcohol intoxication. Eur J Pediatr 136: 317–318
[12] Rassner G., Steinert U., Schlagenhauß B. (2002) Dermatologie. Lehrbuch und Atlas. 6. Auflage. Urban & Fischer. München, Jena
[13] Scheuplein R.J., Blank I.H. (1971) Permeability of the skin. I: Routes of penetration and the influence of solubility. J Invest Dermatol 45: 334–346
[14] Scheuplein R.J., Blank I.H. (1971) Permeability of the skin. II: Transient diffusion and the relative importance of various routes of skin penetration. J Invest Dermatol 48: 79–88
[15] Schwerd W. (1976) Kurzgefaßtes Lehrbuch der Rechtsmedizin. 2. Auflage. Deutscher Ärzteverlag. Köln

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-med. Maike Schrot
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: m.schrot@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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Zur Information

Frankreich: Härtere Strafen für Verkehrssünder

14 weit reichende Maßnahmen sollen laut Premierminister FRANÇOIS FILLON dazu beitragen, binnen nur zwei Jahren die Marke von 3000 Verkehrstoten (– 30 Prozent) auf Frankreichs Straßen zu unterschreiten. „In erster Linie wollen wir unseren Einsatz im Kampf gegen Alkohol und Drogen am Steuer verstärken“, erklärte FILLON bei der Präsentation des Aktionsplans. 5.000 neue elektronische Alkohol-Testgeräte sollen noch dieses Jahr in Betrieb genommen werden, um die Kontrolldichte und -zuverlässigkeit zu erhöhen. Überdies sind Wirte und Gaststättenbesitzer fortan verpflichtet, ihren Gästen geprüfte Alkohol-Testgeräte zur Verfügung zu stellen. Ab 2011 sind die Straßenaufsichtsorgane zudem angehalten, jährlich rund 100.000 Speicheltests (+ 60 Prozent) im Rahmen der Drogen-Prävention durchzuführen.

Weitere Schwerpunkte werden bei Geschwindigkeitskontrollen sowie bei der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung durch Motorrad- und Mopedfahrer gesetzt. Technische Kontrollen für motorisierte Zweiräder im Abstand von zwei Jahren sowie verstärkte Geschwindigkeitskontrollen auf allen Verkehrswegen gehören ebenfalls zum Maßnahmenpaket. Um Motorradfahrer besser zu schützen, sollen Leitplanken, Verkehrsschilder oder Absperrungen aus Materialien gefertigt werden, die sich leichter verformen oder Sollbruchstellen aufweisen, um die Unfallfolgen bei einem Aufprall zu mindern.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die französische Regierung der Vorbeugung. Verkehrserziehung soll ins Pflichtprogramm der Oberschulklassen aufgenommen werden und Betriebe mit über 500 Mitarbeitern sind angehalten, Verkehrssicherheitspläne zu erstellen.

Wer sich angesichts der neuen Strenge auf Frankreichs Straßen seiner Verantwortung zu entziehen sucht, wird hart bestraft: Auf Fahrerflucht stehen fortan bis zu drei Jahre Haftstrafe und bis zu 75.000 Euro Bußgeld.

(Aus einer Pressemitteilung des Auto- und Reiseclub Deutschland, ARCD,
vom 15. April 2010)

Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2009 – Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) kamen im Jahr 2009 auf deutschen Straßen 4.160 Menschen ums Leben. Das waren 317 Getötete oder 7,1 % weniger als ein Jahr zuvor. Damit hat sich auch im Jahr 2009 die positive Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt: die Zahl der Getöteten erreichte den niedrigsten Stand seit 1950. Gleichwohl verloren immer noch durchschnittlich 11 Menschen pro Tag im Straßenverkehr ihr Leben. Die Zahl der Personen, die bei Unfällen schwer oder leicht verletzt wurden, hat sich gegenüber dem Vorjahr um 2,7 % auf rund 397.900 Personen verringert.

Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle ist trotz sinkender Verunglücktenzahl im vergangenen Jahr leicht gestiegen, und zwar um 0,5 % auf 2,3 Millionen. Während die Unfälle mit Personenschaden um 3,0 % auf 310.900 gesunken sind, wurden mehr Unfälle mit ausschließlich Sachschaden (+ 1,1 % auf 1,99 Millionen) verzeichnet.

Gegenstand der Nachweisung	2009	2008	Veränderung %
Polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2.304.935	2.293.663	0,5
davon:			
Unfälle mit Personenschaden	310.940	320.614	– 3,0
Unfälle mit nur Sachschaden	1.993.995	1.973.049	1,1
Verunglückte insgesamt	402.026	413.524	– 2,0
davon:			
Getötete	4.160	4.477	– 7,1
Verletzte	397.866	409.047	– 2,7

Tab. 1: Straßenverkehrsunfälle 2009 in Deutschland (Vorläufiges Ergebnis).

(Aus der Pressemitteilung Nr. 065 des Statistischen Bundesamtes, Destatis,
vom 25. Februar 2010)

Schweiz

Die Zahl der Verkehrstopfer ist im Jahr 2009 leicht gesunken: es starben auf Schweizer Straßen 348 Menschen (2008: 357 / – 3 %), 4.648 wurden schwer verletzt (2008: 4.780 / – 3 %). Dies ergab die jährliche Erhebung der Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, bei den kantonalen Polizeistellen.

Bei den Fahrradfahrern sind die Unfallzahlen besorgniserregend. So hat sich die Anzahl der getöteten Velofahrer gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt (Schwerverletzte: + 4 %). Angesichts der Tatsache, dass die Verkaufszahlen von Fahrrädern – nicht zuletzt auch wegen der wachsenden Beliebtheit von E-Bikes – gegenwärtig stark zunehmen, ist der Schutz dieser verletzlichen Verkehrsteilnehmer umso dringender. Dazu sind Anstrengungen in verschiedenen Richtungen nötig. Gefordert sind Planer und Politiker (Verbesserungen in verschiedenen Richtungen nötig. Gefordert sind Planer und Politiker (Verbesserungen in verschiedenen Richtungen nötig. Gefordert sind Planer und Politiker (Verbesserungen in verschiedenen Richtungen nötig.

rung der Infrastrukturen, z. B. durch Ausbau des Radwegnetzes), die motorisierten Verkehrsteilnehmer (Rücksicht, kein Alkohol am Steuer, angepasste Geschwindigkeit), die Velofahrer selbst (korrektes Verhalten im Straßenverkehr), die Präventionsstellen (Kampagnen zur Erhöhung der Helmtragquoten und Verbesserung der Sichtbarkeit) sowie die Polizei (Durchsetzung der Verkehrsvorschriften).

	bfu-Umfrage	
	2009	2009 vs. 2008
total	348	- 3 %
mögl. Alkoholeinfluss	60	3 %

Tab. 2: Getötete im Straßenverkehr 2009 in der Schweiz (Quelle: BFS/kantonale Polizeibehörden).

	bfu-Umfrage	
	2009	2009 vs. 2008
total	4.648	- 3 %
mögl. Alkoholeinfluss	615	- 5 %

Tab. 3: Schwerverletzte im Straßenverkehr 2009 in der Schweiz (Quelle: BFS/kantonale Polizeibehörden).

Anmerkung: Die publizierten Zahlen beruhen auf einer Umfrage der bfu bei den kantonalen Polizeistellen. Die definitiven gesamtschweizerischen Unfallzahlen werden im Sommer 2010 vorliegen und vom Bundesamt für Statistik, BFS, publiziert.

(Aus einer Pressemitteilung der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, vom 23. Februar 2010)

Österreich

Im Jahr 2009 ereigneten sich auf Österreichs Straßen 37.925 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, bei denen 49.158 Personen verletzt und 633 Personen getötet wurden. Gegenüber dem Jahr 2008 verringerte sich die Zahl der Unfälle somit um 3,2 %, jene der Verletzten um 2,7 %, und die Zahl der Todesopfer sank um 6,8 %. Vor allem bei der Zahl tödlich Verunglückter fiel der Rückgang deutlich stärker aus als in den letzten Jahren, und bei allen drei Größen wurden die bisher niedrigsten Werte seit Beginn der einheitlich geführten Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1961 verzeichnet.

Längerfristig betrachtet waren die Rückgänge bei der Zahl der Unfälle und Verletzten weitaus geringer als bei jener der Verkehrstoten. Seit dem Jahr 2000 sank die Zahl der Verkehrstoten kontinuierlich, nämlich um insgesamt 35 %. Bei den Unfällen und Verletzten betrug der Rückgang im gleichen Zeitraum jedoch nur jeweils rund 10 %.

Alkoholunfälle

Die Zahl der Alkoholunfälle sowie jene der dabei verletzten und getöteten Personen sind im Jahr 2009 deutlich gesunken. Weniger Alkoholunfälle als 2008 gab es vor allem in den Monaten Februar, März, Juni, Juli und November.

Dennoch war im Berichtsjahr jeder 15. Unfall ein Alkoholunfall (6,6 %). Konkret ereigneten sich 2.490 Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten, bei denen 3.406 Personen ver-

letz und 46 getötet wurden. Jeder 14. Verkehrstote war demnach Opfer eines Alkoholunfalls.

Grundsätzlich muss man davon ausgehen, dass die Zahl der Alkoholunfälle und deren Opfer tatsächlich höher sind, weil Getötete und Bewusstlose im Allgemeinen nicht auf Alkoholisierung untersucht werden.

	2008	2009	Veränderung	
			absolut	in %
Unfälle mit Personenschaden	39.173	37.926	- 1 248	- 3,2
Verletzte	50.521	49.158	- 1 363	- 2,7
Getötete	679	633	- 46	- 6,8
Alkoholunfälle	2.646	2.490	- 156	- 5,9
Verletzte	3.653	3.406	- 247	- 6,8
Getötete	53	46	- 7	- 13,2

Tab. 4: Unfälle, Verletzte und Getötete 2009 in Österreich (Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle).

(Aus einer Pressemitteilung von STATISTIK AUSTRIA vom 23. März 2010
und dem Schnellbericht 4.2)

Rauschgiftsituation in Deutschland 2009*)

– Auszug –

Vorbemerkung

Grundlagen der folgenden Darstellung der Rauschgiftsituation in der Bundesrepublik Deutschland bilden die Auswertungen der Falldatei Rauschgift (FDR) sowie der Personendatei. Die statistischen Angaben zur Rauschgiftkriminalität spiegeln den Erfassungsstand der Falldatei Rauschgift (FDR) zum Stichtag 31.01.2010 wider.

Der Darstellung der Rauschgiftsituation werden die Indikatoren Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKHD), Rauschgifttote, Sicherstellungsfälle und -mengen inklusive wichtiger Herkunfts- und Bestimmungsstaaten sowie die Nationalitäten der Tatverdächtigen zugrunde gelegt.

Die Informationen zu den einzelnen Indikatoren resultieren aus polizeilich bekannt gewordenen Fällen der Rauschgiftkriminalität und spiegeln das in der FDR erfasste Hellfeld dieses Kriminalitätsbereiches wider. Verändertes Kontrollverhalten der Polizei und des Zolls sowie Sicherstellungen größerer Einzelmengen können die Lageentwicklung wesentlich beeinflussen.

Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKHD)

Die Zahl der Erstauffälligen Konsumenten harter Drogen (EKHD) sank im Jahr 2009 auf 18.139 Personen (– 6 %). Die rückläufige Entwicklung betraf nahezu alle relevanten Rauschgiftarten.

Die Zahlen der erstauffälligen Konsumenten von Heroin (– 8 %) und von Kokain (– 10 %) erreichten ein nahezu identisches Niveau, nachdem im Vorjahr erstmals die betreffenden Kokain- vor den Heroinkonsumenten rangiert hatten. Auffällig gestalteten sich im Jahr 2009 die Rückgänge bei kristallinem Methamphetamin (– 18 %), LSD (– 20 %) und insbesondere bei Ecstasy (– 38 %) sowie bei Crack (– 48 %). Dagegen stieg die Zahl der erstauffälligen Konsumenten von Amphetamin leicht an (+ 1 %) und erreichte im Jahr 2009 den bisherigen Höchststand.

Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKHD)							
Zeitraum	Gesamt (*)	Heroin	Kokain	Meth-/ Amphetamin (**)	Ecstasy	Crack	Sonstige (***)
01.01. – 31.12.08	19.203	3.900	3.970	10.631	2.174	350	444
01.01. – 31.12.09	18.139	3.592	3.591	10.679	1.357	181	448
Veränderung	– 5,5 %	– 7,9 %	– 9,5 %	+ 0,5 %	– 37,6 %	– 48,3 %	+ 0,9 %

(*) Jede Person wird in der Gesamtzahl nur einmal als Erstauffälliger Konsument harter Drogen registriert, kann aber aufgrund polytoxikomanen Konsumverhaltens in der Aufschlüsselung nach Drogenarten mehrfach Berücksichtigung finden.

(**) Unter den 10.679 Personen im Jahr 2009 befanden sich 364 erstauffällige Konsumenten von kristallinem Methamphetamin. Gegenüber dem Jahr 2008 (443 Personen) bedeutet dies einen Rückgang um 17,8 %.

(***) Unter den 448 Personen im Jahr 2009 befanden sich 127 erstauffällige Konsumenten von LSD. Gegenüber dem Jahr 2008 (158 Personen) bedeutet dies einen Rückgang um 19,6 %.

*) Aus „RAUSCHGIFT Jahreskurzlage 2009 – Daten zur Rauschgiftkriminalität in der Bundesrepublik Deutschland“ vom Bundeskriminalamt, KBA, Wiesbaden, einzusehen unter <http://www.kba.de>.

Rauschgifttodesfälle

Nachdem die Zahl der Rauschgifttodesfälle in den beiden Vorjahren jeweils angestiegen war, sank sie im Jahr 2009 um 8 % von 1.449 auf 1.331 Personen. Im Vergleich der letzten zehn Jahre bedeutet dies den drittniedrigsten Stand.

Sicherstellungen

Die Gesamtzahl der registrierten Sicherstellungsfälle von Rauschgift sank im Jahr 2009. Die Entwicklung betraf nahezu alle Drogenarten.

Sicherstellungen						
Rauschgiftart	01.01. – 31.12.08		01.01. – 31.12.09		Veränderungen	
	Fälle	Menge	Fälle	Menge	Fälle	Menge
Heroin	6.638	502,8 kg	6.183	758,4 kg	– 6,9 %	– 50,8 %
Opium	72	82,5 kg	68	98,8 kg	– 5,5 %	+ 19,8 %
Kokain	3.956	1.068,6 kg	3.858	1.707,0 kg	– 2,5 %	+ 59,8 %
Crack	1.628	8,2 kg	1.111	4,6 kg	– 31,8 %	– 43,9 %
Meth-/Amphetamin (davon Crystal)	8425 (356)	1.283,2 kg (4,2 kg)	8.081 (446)	1.382,7 kg (7,2 kg)	– 4,1 % (+ 25,3 %)	+ 7,8 % (+ 71,4 %)
Ecstasy	2.698	751.431 KE	1.761	521.272 KE	– 34,7 %	– 30,6 %
LSD	243	12.875 Tr.	237	20.705 Tr.	– 2,5 %	+ 60,8 %
Haschisch	10.313	7.632,3 kg	9.294	2.220,0 kg	–9,9 %	–70,9 %
Marihuana	24.594	8.932,2 kg	24.135	4.298,0 kg	–1,9 %	– 51,9 %
Pflanzen	1.526	121.663 St.	1.359	127.718 St.	–10,9 %	+ 5,0 %
Khat	126	29.488,6 kg	121	24.004,5 kg	– 4,0 %	– 18,6 %
Psilocybine Pilze	501	17,6 kg	263	12,2 kg	– 47,5 %	– 30,7 %

kg = Kilogramm; KE = Konsumeinheiten; Tr. = Trips; St. = Stück

Kleine Anfrage zu Nationalen Aktionsprogrammen zur Alkoholprävention*)

– Auszug –

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Drogen- und Suchtrat der Bundesregierung hat im Juni 2008 Empfehlungen an die Drogenbeauftragte für Nationale Aktionsprogramme zur Alkoholprävention sowie zur Tabakprävention vorgelegt. Verschiedene Bundesministerien leiteten der Drogenbeauftragten danach im Zuge der Ressortabstimmung umfangreiche Änderungsvorschläge zu. Letztlich erfolgte aber wegen der „Blockadehaltung der CDU/CSU-geführten Bundesministerien für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) sowie für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV)“ (Pressemitteilung der damaligen Drogenbeauftragten vom 15. Mai 2009) keine Beschlussfassung im Bundeskabinett. Die ursprünglichen Entwürfe der Nationalen Aktionsprogramme enthielten unter anderem Strategieempfehlungen zum Kinder- und Jugendschutz in der Alkohol- und Tabakwerbung, zur Preisgestaltung bei Alkohol und Tabak, zum Alkoholverzicht im Straßenverkehr sowie zum Verkauf von Zigaretten an Automaten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die in der Vorbemerkung genannten Empfehlungen des Drogen- und Suchtrates an die Drogenbeauftragte für Nationale Aktionsprogramme zur Alkoholprävention sowie zur Tabakprävention wurden im Juni 2008 öffentlich vorgestellt. Sie bildeten allerdings lediglich die Basis für die Nationalen Aktionsprogramme zur Tabak- und Alkoholprävention, die von der Drogenbeauftragten der Bundesregierung gemeinsam mit dem Bundesministerium für Gesundheit in die Ressortabstimmung gegeben wurden. Zu beiden Entwürfen für Nationale Aktionsprogramme konnte innerhalb der Bundesregierung in internen Abstimmungsprozessen keine politische Einigkeit erzielt werden. Dabei standen nicht Einzelfragen, sondern grundsätzliche Überlegungen im Vordergrund.

1. Aus welchem Grund wurden die Nationalen Aktionsprogramme zur Alkohol- und Tabakprävention 2009 nicht durch das Bundeskabinett beschlossen?

2. Welche konkreten Änderungsvorschläge hatte das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) seinerzeit vorgetragen, und wie begründet das Bundesministerium diese?

3. Welche konkreten Änderungsvorschläge hatte das BMFSFJ vorgetragen, und wie begründet das Bundesministerium diese?

4. Welche konkreten Änderungsvorschläge hatte das BMELV vorgetragen, und wie begründet das Bundesministerium diese?

Siehe [jeweils] Vorbemerkung der Bundesregierung.

*) Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 17/1124 vom 19. März 2010) erfolgte durch die Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Kai Gehring, Katja Dörner, Birgitt Bender, Maria Klein-Schmeink, Elisabeth Scharfenberg, Markus Kurth, Christine Scheel und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Die Antwort (BT-Drucksache 17/1301 vom 01. April 2010) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Gesundheit vom 31. März 2010 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

5. Inwieweit treffen Presseberichte (z. B. DIE ZEIT vom 14. Mai 2009) zu, wonach Verbände der Alkoholindustrie sowie der Werbewirtschaft an der Stellungnahme des BMWi mitgewirkt und auf die Streichung einzelner Empfehlungen in den Entwürfen der Aktionsprogramme hingewirkt haben?

Wenn ja, um welche Maßnahmen und Verbände handelte es sich im Einzelnen?

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den Nationalen Aktionsprogrammen haben sich sowohl Verbände der Alkoholindustrie und der Werbewirtschaft als auch eine Vielzahl weiterer Verbände (auch aus dem Bereich der Suchthilfe) beteiligt. Zu beiden Empfehlungen des Drogen- und Suchtrates wurde eine Fülle von Änderungsvorschlägen vorgelegt, die von der Drogenbeauftragten im Rahmen der Erarbeitung der Entwürfe für Nationale Aktionsprogramme geprüft wurden. Ebenso wurden Änderungsvorschläge der Ressorts in mehreren Abstimmungsrunden diskutiert und aufgegriffen. Am Ende standen jedoch grundsätzliche Überlegungen, die dazu führten, dass innerhalb der Bundesregierung keine Einigkeit erzielt werden konnte.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, Alkoholwerbung im Fernsehen und im Kino vor 20 Uhr sowie im Umfeld von Sportsendungen entgegen den Strategieempfehlungen des Drogen- und Suchtrates beizubehalten?

Wenn ja, warum?

Wie bereits im Medien- und Kommunikationsbericht der Bundesregierung 2008 verdeutlicht, lehnt die Bundesregierung weitere Werbebeschränkungen und -verbote ab. Die vorhandenen Regelungen tragen dem Verbraucher-, Gesundheits- und Jugendschutz Rechnung. Ein weiterer Regulierungsbedarf besteht derzeit nicht. Die Werbung stellt für Medienunternehmen eine unverzichtbare Finanzierungsquelle dar, um sich im freien Wettbewerb behaupten zu können.

Eine weitere Beschränkung der Werbemöglichkeiten für Kinos würde zu bedeutenden Mindereinnahmen führen. In den Jahren 2004 bis 2008 entsprachen die Nettoeinnahmen der Kinos aus der Werbung durchschnittlich mehr als 15 Prozent der Einnahmen mit dem Verkauf von Eintrittskarten. Die Werbung für Alkoholerzeugnisse stellt einen wichtigen Teil dieser Einnahmen dar. Bereits jetzt sind viele Kinos in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht. Auch vor dem Hintergrund der zusätzlichen finanziellen Herausforderung durch die anstehende Umstellung auf digitales Filmabspiel wäre eine Verschlechterung der Einnahmesituation für viele Kinos wirtschaftlich nicht zu verkraften. Dem flächendeckenden Erhalt der deutschen Kinolandschaft kommt jedoch eine hohe kulturpolitische Bedeutung zu.

Maßnahmen der Bundesregierung in Bezug auf die Alkoholwerbung im Fernsehen kommen aufgrund der grundgesetzlichen Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern nicht in Betracht.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Promilleobergrenze im Straßenverkehr entgegen den Empfehlungen des Drogen- und Suchtrates (der langfristig eine Absenkung auf 0,0 Promille vorschlägt) beizubehalten?

Wenn ja, warum?

Von Seiten der Bundesregierung sind derzeit keine Änderungen der Promillegrenzen für Autofahrer vorgesehen. Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren das Instrumentarium zur Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr verbessert. Diese Regelungen haben sich bewährt.

Im Jahre 1998 wurde sowohl die 0,5-Promille-Regelung als auch die Atemalkoholkontrolle eingeführt und damit die Kontrollsituation im Straßenverkehr verbessert. Im Jahre 2001 wurde die Sanktion für Verstöße gegen die 0,5-Promille-Regelung deutlich angehoben. Mit dem Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen vom 01. August

2007 wurde ein wichtiger Beitrag zur Senkung des bestehenden Unfallrisikos junger Fahrer angeleitet, die im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung überdurchschnittlich oft an Verkehrsunfällen mit Alkohol beteiligt sind. Darüber hinaus sind die Geldbußen bei Alkohol und Drogen am Steuer zum 01. Februar 2009 verdoppelt worden. So sind beim ersten Verstoß 500 Euro Bußgeld fällig und beim zweiten und dritten Verstoß 1.000 Euro bzw. 1.500 Euro. Für weitere Fahrten unter Alkohol beträgt das Bußgeld 3.000 Euro.

Diese Maßnahmen haben zu einem kontinuierlichen Rückgang der Unfälle unter Alkoholeinfluss geführt. Der Grenzwert von 0,5 Promille wird in der Bevölkerung inzwischen allgemein akzeptiert und sowohl von den Verkehrssicherheitsverbänden als auch von der Europäischen Union als angemessen angesehen.

Primär soll deshalb in der Zukunft im Rahmen der Verkehrssicherheit durch Präventionsarbeit und Aufklärung auf einen freiwilligen Alkoholverzicht im Straßenverkehr hingewirkt werden.

12. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen die vom Drogen- und Suchtrat empfohlene europaweite Harmonisierung der Steuersätze für alkoholische Getränke?

Die Steuersätze in der EU sind seit 1993 teilharmonisiert (Mindeststeuersätze). Aus Sicht der Bundesregierung wird die mit einer weiteren Annäherung der Steuersätze verbundene Einführung einer Weinsteuer sowie die Anhebung des Steuersatzes bei Bier aus folgenden Gründen abgelehnt:

Der EU-Mindeststeuersatz für Wein wurde auch auf nachdrückliche Forderung von Bundesregierung, Deutschem Bundestag und Bundesrat auf „null“ festgesetzt. Die Gründe aus deutscher Sicht (geringere Belastungsfähigkeit des deutschen Weins wegen hoher Produktionskosten im EU-Vergleich auf Grund von Hang- und Steillagen; schwierige Einkommenssituation der deutschen Winzer; hoher Verwaltungsaufwand bei rd. 15.000 Winzerbetrieben) gelten auch heute noch.

Die Länder, denen das Aufkommen aus der Biersteuer zusteht, haben sich bisher stets gegen eine Erhöhung der Biersteuer ausgesprochen. So haben sie auch den letzten Vorschlag der EU-Kommission im Jahr 2006, der die Anhebung des EU-Mindeststeuersatzes vorsah und zu einer Erhöhung des deutschen Biersteuersatzes um rund 2 Cent je Liter geführt hätte, strikt abgelehnt.

Zum Schutz der Jugendlichen vor einem Konsum von alkoholhaltigen Süßgetränken wurde zum 01. Juli 2004 eine Sondersteuer auf branntweinhaltige Alkopops eingeführt mit dem Ergebnis, dass diese Getränke von Jugendlichen weitaus weniger konsumiert werden.

Im Übrigen beträgt der Regelsteuersatz für Spirituosen derzeit in Deutschland 13,03 Euro pro Liter Alkohol und gehört damit bereits zu den zehn höchsten Steuersätzen innerhalb der Europäischen Union.

Das Steueraufkommen aus den Alkoholsteuern und der Alkoholkonsum sind seit Jahren rückläufig. Eine generelle Erhöhung der Alkoholsteuern ist deshalb derzeit nicht angezeigt.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, neue Empfehlungen zur Alkohol- und Tabakprävention erarbeiten zu lassen?

Wenn ja, bis wann, und mit welcher Zielrichtung?

Wenn nein, warum nicht?

Für die Ausgestaltung und Schwerpunktsetzung der Drogen- und Suchtpolitik ist auf der Ebene des Bundes, der Länder und Kommunen in Deutschland ein möglichst einvernehm-

lich ausgehandelter Rahmen erforderlich, der für alle Beteiligten in Politik und Praxis eine gemeinsame Orientierung und Grundlage bietet. Die Ausrichtung der Drogen- und Suchtpolitik basiert in Deutschland auf der Vermeidung und Verringerung des Drogen- und Suchtmittelkonsums sowie bestehenden internationalen Vereinbarungen. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, den bisherigen Aktionsplan Drogen und Sucht aus dem Jahr 2003 in Abstimmung mit den Bundesressorts in diesem Jahr zu überarbeiten und zu verabschieden. Dabei haben für die Bundesregierung verstärkte Ansätze im Präventionsbereich Vorrang. Daneben werden bewährte Strategien in der Drogen- und Suchtpolitik Kontinuität haben.

14. In welcher Weise und in welcher Zusammensetzung ist die Fortführung des Drogen- und Suchtrates geplant?

Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung plant, für zukünftige Schwerpunktsetzungen in der Drogen- und Suchtpolitik ein Beratungsgremium einzuberufen, dem wesentliche Akteure aus Politik, Wissenschaft und Praxis angehören werden. Dieses Gremium soll noch in diesem Jahr einberufen werden.

15. Welche Vorstellungen zum Arbeitsprogramm des Drogen- und Suchtrates bestehen derzeit?

Die Erstellung eines Arbeitsprogramms steht im Kontext der Einrichtung eines Beratungsgremiums und der geplanten Überarbeitung des bisherigen Aktionsplans Drogen und Sucht. Über ein entsprechendes Arbeitsprogramm kann erst entschieden werden, wenn das Gremium gebildet wurde und seine Arbeit aufgenommen hat.

16. Plant die Bundesregierung eine Fortschreibung des aktuellen Aktionsplans Drogen und Sucht? Wenn ja, wann, und mit welcher Zielrichtung?

Siehe Antwort zu Frage 13.

17. Trifft es zu, dass die Bundesregierung 2010 keinen Drogen- und Suchtbericht veröffentlichen wird? Wenn ja, warum nicht?

Gegenstand des letzten Drogen- und Suchtberichts der vorangegangenen Bundesregierung vom Mai 2009 war im Wesentlichen der Zeitraum des Jahres 2008. Im November 2009 wurde von der Deutschen Beobachtungsstelle für Drogen und Sucht (DBDD) der aktuelle Reitox-Bericht veröffentlicht, der Auskunft über die Drogen- und Suchtentwicklung in Deutschland im Jahr 2008/ 2009 gibt. Der erste Drogen- und Suchtbericht der jetzigen Bundesregierung wird im Mai 2011 veröffentlicht. Er wird über die Entwicklung im Drogen- und Suchtbereich und die Tätigkeit der jetzigen Bundesregierung im Jahr 2010 berichten.

„Begleitetes Fahren mit 17“ soll gesetzlich verankert werden

Antrag zur geplanten Überführung des Modellversuches „Begleitetes Fahren mit 17“ in das Dauerrecht*)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Einführung des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 (BF 17)“ hat zu einer grundsätzlichen Veränderung des Systems der Fahranfängervorbereitung geführt. Neben der professionellen Fahrschulausbildung ist ergänzend ein weiteres eigenständiges Vorbereitungselement getreten: Die längerfristige fahrpraktische Einübung in das Fahren unter dem protektiven Rahmen der Begleitung durch einen fahrerfahrenen und verkehrszuverlässigen Mitfahrer. Hierdurch gelingt es, das Fahrerfahrungsdefizit von Fahranfängern deutlich zu reduzieren.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat den gesetzlich vorgeschriebenen Bericht zur Evaluation im Rahmen des Forschungsprojekts „Fahranfängermaßnahmen“ vorgelegt. Mit diesem Forschungsprojekt wird vor einer Entscheidung über die dauerhafte Einführung unter anderem das bisher zeitlich befristete Modellvorhaben „Begleitetes Fahren ab 17“ evaluiert und auf seine Wirksamkeit für die Verkehrssicherheit überprüft.

Die vorliegenden Ergebnisse belegen eindrucksvoll, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger bringt: In der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos in einem zweistelligen Prozentbereich und die Teilnahme am „Begleiteten Fahren ab 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz.

Die Ergebnisse im Einzelnen

Es zeichnet sich eine enorm hohe Beteiligung an dem Modellversuch des „Begleiteten Fahrens ab 17“ ab. Seit dem Start des Modellversuchs im Jahr 2004 haben bereits rund 380 000 junge Personen von der Möglichkeit des „Begleiteten Fahrens ab 17“ Gebrauch gemacht. Die Teilnehmerzahlen nehmen von Jahr zu Jahr zu. Im Jahr 2008 nahmen bereits 25 Prozent aller Fahranfänger der Klassen B oder BE in Deutschland am „Begleiteten Fahren ab 17“ teil. Bei den jungen Fahranfängern, die ihren Kartenführerschein mit Vollendung des 18. Lebensjahres erhalten haben, sind bereits diejenigen mit rund 55 Prozent in der Mehrheit, die am „Begleiteten Fahren ab 17“ teilgenommen haben.

Die Ergebnisse bestätigen die Annahme, dass die Teilnahme am „Begleiteten Fahren ab 17“ das Anfängerrisiko bei Eintritt in die Phase des selbstständigen Fahrens deutlich absenkt: Gegenüber den Fahranfängern, die auf herkömmliche Weise ihre Fahrerlaubnis erwarben, begingen im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens die Teilnehmer am „Begleiteten Fahren ab 17“ insgesamt rund 20 Prozent weniger Verkehrsverstöße und rund 22 Prozent weniger Unfälle.

*) Der Antrag (BT-Drucksache 17/1573 vom 05. Mai 2010) erfolgte durch Volker Kauder, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Birgit Homburger und die Fraktionen der CDU/CSU und FDP.

Häufigste Begleitpersonen waren die Eltern, die durchschnittliche Begleitphase betrug acht Monate und die jungen Fahranfänger legten in dieser Zeit durchschnittlich 2 400 Kilometer zurück.

Insgesamt belegen die Ergebnisse, dass das „Begleitete Fahren ab 17“ zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz von jungen Fahranfängern führt und die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in dieser Gruppe dauerhaft wirken.

Aus diesem Grund hat der 48. Deutsche Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2010 die Empfehlung abgegeben, den Anwendungsbereich des „Begleiteten Fahrens ab 17“ dauerhaft gesetzlich zu verankern und zu erweitern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Vorschlag zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vorzulegen, mit der das Modellvorhaben „Begleitetes Fahren mit 17“ mit Wirkung zum 01. Januar 2011 in das Dauerrecht überführt wird.

Alkoholsensor zum Patent angemeldet – Kombisystem sorgt für Sicherheit

Schwere Autounfälle werden oft unter Alkohol- und Drogeneinfluss verursacht. Dieses Risiko soll mit modernen Sensoren verringert werden, die den Alkoholgehalt im Atem des Fahrers messen. Sie lassen sich jedoch manipulieren. Wissenschaftler am Lehrstuhl für Kommunikationstechnik an der Universität Duisburg-Essen (UDE) haben jetzt ein erweitertes System zum Patent angemeldet. Es verbindet die Vorteile bestehender Messgeräte mit einer Identifikation des Fahrers.

Die bisherigen mobilen Geräte sind vergleichbar mit den Alkomaten der Polizei. Doch kann beispielsweise der Beifahrer den Alkoholsensor bedienen, während der Fahrer alkoholisiert ist. Um das zu vermeiden, geht die Erfindung der UDE-Kommunikationstechniker einige Schritte weiter: Sie nutzt zusätzlich u. a. Gewichtssensoren im Fahrersitz und elektronische Wegfahrsperrern. Denkbar sind zudem ein Iris-Scan oder Fingerabdruck. Erst wenn eindeutig feststeht, dass der Fahrer verkehrstauglich ist und auch selbst am Steuer sitzt, kann er den Motor starten.

„Alle Autos, die weltweit produziert werden, können mit dem System ausgestattet werden“, blickt Prof. Dr. PETER JUNG in die Zukunft. „Dadurch wird die Zahl der Unglücksfälle und Unfallopfer kleiner.“ Sein Team ist kreativ und arbeitet an einer breiten Lösungspalette: So können sich die Fachleute zum Beispiel auch vorstellen, dass bei Luxusautos ab einem kritischen Alkoholgehalt automatisch ein Taxiruf angeboten wird.

Unter Alkoholeinfluss kommt es allerdings nicht nur zu Unfällen im Straßenverkehr, sondern auch in Arbeitsbereichen mit motorisierten Maschinen. Deshalb soll die Erfindung auch für alle motorbetriebenen Geräte wie Drehmaschinen oder Bagger nutzbar sein.

(Aus einer Mitteilung des Informationsdienstes Wissenschaft, idw, vom 15. April 2010)

Anmerkung der Schriftleitung: Ansprechpartner für weitere Informationen sind Prof. Dr.-Ing. Peter Jung, Tel. 0203/379-2590, peter.jung@Kommunikationstechnik.org
Dr.-Ing. Guido Bruck, Tel. 0203/379-2757, guido.bruck@Kommunikationstechnik.org

6. Gemeinsames Symposium der DGVP*) und DGVM**) – Ankündigung –

- Termin:** 01. bis 02. Oktober 2010
- Tagungsort:** Eberhard-Karls-Universität Tübingen
Hörsaalgebäude Kupferbau
Hölderlinstraße 5
72076 Tübingen
- Schwerpunktthemen:**
- Schläfrigkeit als Unfallursache (nationale und internationale Daten, Risikofaktoren)
 - Verfahren zur Detektion von Schläfrigkeit und eingeschränkter Leistungsfähigkeit (Begutachtung und Rehabilitation)
 - Möglichkeiten der Prävention schlafmüdigkeitsbedingter Verkehrsunfälle
 - Fahrerassistenzsysteme – Möglichkeiten und Grenzen
 - Freie Themen
- Workshops (WS):**
- WS 1 - Tagesschläfrigkeit und Aufmerksamkeitsdefizite – Aspekte und Messverfahren
 - WS 2 - Rauschmittelgebrauch und Fahreignung
 - WS 3 - Möglichkeiten der Prävention schlafmüdigkeitsbedingter Unfälle
 - WS 4 - Beurteilung der Eignung im Flug- und Schiffsverkehr
 - WS 5 - Wachheitsmonitoring im Fahrzeug – Technische Lösungen
 - WS 6 - Begutachtungsleitlinien, Beurteilungskriterien und G 25
 - WS 7 - Tagesschläfrigkeit und Aufmerksamkeitsdefizite – Aspekte und Messverfahren
 - WS 8 - Rauschmittelgebrauch und Fahreignung
 - WS 9 - Begutachtungsleitlinien, Beurteilungskriterien und G 25
 - WS 10 - Schwierige Gutachtenfälle
- Kontaktadresse:** Conventus Congressmanagement & Marketing GmbH
Claudia Voigtmann
Markt 8
07743 Jena
Tel.: +49 (0) 36 41 3 53 32 62
Fax: +49 (0) 36 41 3 53 32 1
Email: verkehr2010@conventus.de

Weitere Informationen: www.conventus.de/verkehr2010

*) Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie.

***) Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin.

Rechtsprechung

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

46. *) Ist der Angeklagte infolge seiner Alkoholisierung entgegen der Fahrtrichtung in die Kraftfahrstraße eingefahren und hat er dabei eine (konkrete) Gefährdung des Gegenverkehrs zumindest billigend in Kauf genommen, so kommt eine Strafbarkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 2, 22 StGB in Betracht. Anderenfalls wird eine Strafbarkeit nach § 316 StGB zu erwägen sein.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 10. Dezember 2009 – 4 StR 503/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Vergewaltigung in Tateinheit mit Körperverletzung, wegen sexueller Nötigung und wegen Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von vier Jahren und zehn Monaten verurteilt. Zugleich hat es ihn im Adhäsionsverfahren zur Zahlung von Schmerzensgeld an die Nebenklägerin verurteilt. Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner Revision, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

1. Die Verurteilung des Angeklagten wegen (vorsätzlicher) Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 f StGB (Befahren einer Kraftfahrstraße entgegen der Fahrtrichtung) begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

a) Hierzu hat der Generalbundesanwalt in seiner Antragsschrift zutreffend ausgeführt:

„Das Landgericht hat eine konkrete Gefahr bejaht, da es lediglich vom Zufall abhing, dass dem Angeklagten kein Gegenverkehr entgegenkam ... Dies genügt indes nicht, um eine konkrete Gefährdung im Sinne des § 315c StGB zu begründen. Zwar entzieht es sich exakter wissenschaftlicher Beschreibung, wann eine solche Gefahr gegeben ist. Die Tathandlung muss aber jedenfalls über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Situation geführt haben; in dieser Situation muss – was nach der allgemeinen Lebenserfahrung aufgrund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt gewesen sein, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (Senat NSTZ 1996, 83). Nach diesen Maßstäben lässt sich den Feststellungen des Landgerichts eine konkrete Gefahr im Sinne des § 315c StGB nicht entnehmen. Denn eine Begegnung mit anderen Fahrzeugen hat nicht stattgefunden. Die abstrakte Gefahr, die stets gegeben ist, wenn eine Kraftfahrstraße entgegen der Fahrt-

richtung befahren wird, hatte sich daher noch nicht in einer kritischen Situation konkretisiert; erst recht war es in einer solchen Situation nicht zu einem ‚Beinahe-Unfall‘ (vgl. Senat NSTZ 2009, 100, 101) gekommen. Dass es nur vom Zufall abhing, ob es zu einer kritischen Begegnung mit dem Gegenverkehr kommen würde, genügt für sich genommen nicht, um eine konkrete Gefahr im Sinne des § 315c StGB annehmen zu können“.

b) Die Verurteilung wegen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 2 f StGB hat daher keinen Bestand. Dies führt zur Aufhebung der insoweit verhängten Einzelstrafe sowie der Gesamtstrafe.

Die neu erkennende Strafkammer wird angesichts der Trinkmengenangaben des Angeklagten zu prüfen haben, ob dieser sich der versuchten Gefährdung des Straßenverkehrs oder der Trunkenheit im Verkehr schuldig gemacht hat. Sollte der Angeklagte infolge seiner Alkoholisierung entgegen der Fahrtrichtung in die Kraftfahrstraße eingefahren und dabei eine (konkrete) Gefährdung des Gegenverkehrs zumindest billigend in Kauf genommen haben, kommt eine Strafbarkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 2, 22 StGB in Betracht. Anderenfalls wird eine Strafbarkeit nach § 316 StGB zu erwägen sein. Eine Versuchsstrafbarkeit nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB („Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination“) scheidet hingegen aus, da § 315c Abs. 2 StGB eine solche nur für die Fälle des Abs. 1 Nr. 1 vorsieht (OLG Düsseldorf NZV 1994, 486; Cramer/Sternberg-Lieben in Schönke/Schröder StGB 77. Aufl. § 315c Rdn. 46).

47. *) 1. Im Falle der Verurteilung wegen einer Trunkenheitsfahrt ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, auch Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen. Dazu zählen neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen. Die genannten Grundsätze gelten auch, wenn die Trunkenheitsfahrt nicht zu einer Verurteilung nach § 316 StGB, sondern zum Schuldspruch wegen Vollrauschs (§ 323a StGB) führt.

2. Eine Verurteilung wegen vorsätzlichen Vollrauschs setzt voraus, dass der Täter wusste oder

billigend in Kauf nahm, er werde durch das Rauschmittel in einen Rauschzustand in dem für § 323a StGB erforderlichen Schweregrad geraten, wobei dieser Schuldvorwurf während der gesamten Dauer des Sichberauschens fortbestehen muss.

3. Für die innere Tatseite des § 323a StGB ist nicht erforderlich, dass für den Täter vorhersehbar ist, dass er im Rausch irgendwelche Ausschreitungen strafbarer Art begehen wird.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 05. Februar 2010 – 1 RVs 25/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlichen Vollrauschs zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 25,00 Euro verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und die Straßenverkehrsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von 8 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Es hat zum Schuldspruch festgestellt:

„Der Angeklagte ist psychisch krank und nimmt deswegen Antidepressiva. Üblicherweise nimmt er eine Tablette pro Tag. In Ausnahmefällen nimmt er jedoch 2 Tabletten pro Tag zu sich. So ist es auch am 15.02.2009 geschehen. Obwohl dem Angeklagten bewusst war, dass sich die eingenommenen Antidepressiva nicht mit Alkohol vertragen, trank er am 15.02.2009 mit seinen Freunden in einem Restaurant mehrere Raki.

In diesem Zustand befuhr er gegen 3:35 Uhr mit dem Personenkraftwagen XY- XX in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand unter anderem die B 56 Richtung Kreisverkehr B 56 / L 136 in E. Infolge alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit kam er im Kreisverkehr von der Fahrbahn ab und verursachte einen Verkehrsunfall, bei dem ein Baum beschädigt wurde. Der Schaden betrug 1.762,02 Euro. Die um 5:02 Uhr entnommene Blutprobe hat eine Blutalkoholkonzentration von 1,8 Promille ergeben.“

Zur Beweiswürdigung hat das Amtsgericht ausgeführt:

„Der Angeklagte hat in der Hauptverhandlung eingeräumt, dass er üblicherweise eine Tablette der ihm verschriebenen Antidepressiva zu sich nimmt, an besonders kritischen Tagen jedoch zwei Tabletten. So sei es auch am Tattage gewesen. Ferner sei ihm bewusst, dass sich diese Antidepressiva nicht mit Alkohol vertragen, dennoch habe er mit seinen Freunden in der Gaststätte gegessen und mehrere Raki getrunken. Im Übrigen könne er sich an nichts mehr erinnern.

Darüber hinaus stützt das Gericht seine Feststellungen auf die Aussage des Zeugen N., der detailreich und in sich schlüssig geschildert hat, dass er hinter dem Angeklagten hergefahren und dieser mit seinem Auto plötzlich gegen einen Baum gefahren sei. Er sei sodann auf den Angeklagten zu, um diesem zu helfen. Dabei habe er Alkoholgeruch festge-

stellt, der Angeklagte habe jedoch auf seine Fragen reagiert und insbesondere darum gebeten, nicht die Polizei hinzuzuziehen.“

Zur rechtlichen Würdigung heißt es im amtsgerichtlichen Urteil:

„Der Angeklagte hat sich damit des vorsätzlichen Vollrauschs gemäß § 323a Abs. 1 StGB strafbar gemacht.

Der Angeklagte hat sich vorsätzlich in einen Rauschzustand versetzt, denn er hat eine Kombination aus Antidepressiva und Alkohol zu sich genommen, obwohl ihm bewusst war, dass sich die Medikamente und der Alkohol nicht vertragen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass der Angeklagte aufgrund des Rausches schuldunfähig war.

In diesem Rauschzustand hat er sodann eine rechtswidrige Tat, nämlich eine Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB begangen. Entgegen der Ansicht des Verteidigers kommt es nicht darauf an, dass der Angeklagte bereits zu dem Zeitpunkt, als er sich in den Rauschzustand versetzt hat, vor hatte ein Fahrzeug zu führen. Ein besonderer Zusammenhang zwischen dem sich berauschen und der Rauschtat ist nicht erforderlich, denn bei der Rauschtat handelt es sich um eine sogenannte objektive Bedingung der Strafbarkeit. Dies deshalb, weil schon der Vollrausch selbst materielles Unrecht darstellt, die Bedingung der Strafbarkeit jedoch den Bereich des Strafwürdigen einengen soll (Fischer, StGB, 56. Auflage 2009, § 323a Rd. Nr. 17).“

Die Revision des Angeklagten rügt Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat (vorläufigen) Erfolg. Es führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz.

Der Schuldspruch hält der Nachprüfung aufgrund der Sachrüge nicht stand.

Die getroffenen Feststellungen sind materiell-rechtlich unvollständig.

1. Das gilt schon für den äußeren Tatbestand der – angenommenen – Rauschtat (Trunkenheit im Verkehr, § 316 StGB).

Im Falle der Verurteilung wegen einer Trunkenheitsfahrt (mit Verkehrsunfall oder auch folgenlos, vgl. SenE v. 03.04.2009 – 83 Ss 20/08 –) ist der Tatrichter regelmäßig verpflichtet, auch Umstände festzustellen, die geeignet sind, den Schuldumfang näher zu bestimmen und einzugrenzen (BayObLG VRS 93, 108 = NZV 1997, 244 = NStZ 1997, 359 = MDR 1997, 486 [= BA 1997, 318]; SenE v. 20.08.1999 – Ss 374/99 – = VRS 98, 140 [= BA 2000, 371]; SenE v. 19.12.2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355 [= BA 2002, 218]; SenE v. 03.04.2009 – 83 Ss 20/09 –). Dazu zählen neben der Höhe der Blutalkoholkonzentration insbesondere die Umstände der Alkoholaufnahme (Trinken in Fahrbereitschaft) sowie der Anlass und die Gegebenheiten der Fahrt (BayObLG VRS 97, 359, 360 = NZV 1999, 483 [= BA 1999, 306]; SenE v. 27.10.2006 – 82 Ss

123/06 –). Wichtige Kriterien sind u. a. Dauer und Länge der bereits zurückgelegten und noch beabsichtigten Fahrstrecke, Verkehrsbedeutung der befahrenen Straßen sowie der private oder beruflich bedingte Anlass der Fahrt. Bedeutsam kann ferner sein, ob der Angeklagte aus eigenem Antrieb handelte oder von Dritten verleitet wurde (ständige Senatsrechtsprechung, vgl. nur SenE v. 03. 04. 2009 – 83 Ss 20/09 –; vgl. auch SenE v. 19. 12. 2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355).

Feststellungen hierzu oder wenigstens zu einigen nach Lage des Einzelfalles besonders bedeutsamen Umständen sind im Allgemeinen zur näheren Bestimmung des Schuldgehalts der Tat als Grundlage für eine sachgerechte Rechtsfolgenbemessung erforderlich. Wenn außer der Angabe von Tatzeit, Tatort und Blutalkoholwert keine weiteren, für den Schuldumfang wesentlichen Feststellungen möglich sind, weil der Angeklagte schweigt und Beweismittel dafür entweder nicht zur Verfügung stehen oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beschaffen wären, so ist dies im Urteil hinreichend klarzustellen. In einem solchen Fall ist für die Strafzumessung ein entsprechend geringer Schuldumfang ohne wesentliche Besonderheiten zugrunde zu legen (SenE v. 19. 12. 2000 – Ss 488/00 – = StV 2001, 355; SenE v. 03. 04. 2009 – 83 Ss 20/09 –).

Die genannten Grundsätze gelten auch, wenn die Trunkenheitsfahrt nicht zu einer Verurteilung nach § 316 StGB, sondern zum Schuldspruch wegen Vollrauschs (§ 323a StGB) führt.

Zwar ist die Rauschatat (lediglich) objektive Bedingung der Strafbarkeit (vgl. Fischer, StGB, 57. Auflage, § 323a Rn. 17 mit Nachweisen). Gleichwohl bestimmt sie den Schuldumfang der Straftat des Vollrauschs mit. Das ergibt sich schon aus § 323a Abs. 2 StGB, wonach die Strafe nicht schwerer sein darf als die Strafe, die für die im Rausch begangene Tat angedroht ist.

Gemessen an diesen Maßstäben weist das angefochtene Urteil Lücken auf. Den Feststellungen können die Umstände, die geeignet sind, den Schuldumfang der Rauschatat näher zu bestimmen und einzugrenzen, nicht hinreichend entnommen werden. So bleibt insbesondere offen, ob der Angeklagte mit dem Pkw zu dem Restaurant gefahren ist und ob er bereits zu diesem Zeitpunkt damit gerechnet hat, später noch das Fahrzeug zu führen.

2. Auch zur inneren Tatseite des § 323a StGB sind die Feststellungen des Amtsgerichts unvollständig.

Eine Verurteilung wegen vorsätzlichen Vollrauschs setzt voraus, dass der Täter wusste oder billigend in Kauf nahm, er werde durch das Rauschmittel in einen Rauschzustand in dem für § 323a StGB erforderlichen Schweregrad geraten (SenE v. 11. 10. 1996 – Ss 506/96 –; Fischer a. a. O., § 323a Rn. 16), wobei dieser Schuldvorwurf während der gesamten Dauer des Sichberauschens fortbestehen muss (Fischer a. a. O.).

Das Amtsgericht hat dazu festgestellt, dem Angeklagte sei bewusst gewesen, „dass sich die Medikamente und der Alkohol nicht vertragen“. Die Bedeutung dieser „Unverträglichkeit“ erschließt sich aber weder aus dieser Feststellung noch aus dem sonstigen Inhalt des Urteils. Es bleibt vielmehr offen, ob damit

gemeint ist, dass das Antidepressivum die (psychophysischen, vgl. Fischer a. a. O.) Wirkungen des Alkohols verstärkt, oder ob andere Wechselwirkungen – ggf. welche – angesprochen werden.

3. Für die erneute Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

Nach BGHSt 16, 124 ist es für die innere Tatseite des § 323a StGB nicht erforderlich, dass für den Täter vorhersehbar ist, dass er im Rausch irgendwelche Ausschreitungen strafbarer Art begehen wird.

Hinsichtlich möglicher Wechselwirkungen Antidepressivum/Alkohol wird das Tatgericht ggf. den Beipackzettel des vor der Tat von dem Angeklagten eingenommenen – namentlich noch zu ermittelnden – Medikaments (z. B. www.beipackzettel.info) auszuwerten haben oder die Hinzuziehung eines Sachverständigen erwägen müssen.

Es werden die Voraussetzungen des § 21 StGB zu erörtern sein (vgl. Fischer a. a. O., § 323 a Rn. 21; Tatzeit-BAK von 2,29 Promille <Zeitdifferenz zwischen Tatzeit 3:35 Uhr und Blutentnahme 5:02 Uhr = 1 Stunde 27 Minuten; BAK der Blutprobe 1,8 Promille + 0,2 + 0,09 + 0,2 = 2,29 Promille>).

Der hier nach § 323a Abs. 2 StGB maßgebliche Strafraum des § 316 StGB wird ggf. nach §§ 21, 49 StGB zu mindern sein (vgl. Fischer a. a. O.).

48. *) Der Umstand, dass ein Betroffener i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr „unter der Wirkung“ berauschender Mittel geführt hat, stellt keine objektive Bedingung der Strafbarkeit dar. Die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Tatbestandsmerkmal, auf das sich die subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen erstrecken müssen. Für eine Verurteilung wegen eines fahrlässigen Verstoßes bedarf es mithin der tatrichterlichen Überzeugung, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschischkonsums hätte erkennen können und müssen.

Oberlandesgericht Braunschweig,
Beschluss vom 27. Januar 2010 – Ss (OWi) 219/09 –

Zum Sachverhalt:

Durch das angefochtene Urteil ist der Betroffene wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen mit einer Geldbuße von 375,00 Euro und einem Fahrverbot von einem Monat (mit viermonatiger Abgabefrist) belegt worden. Das Amtsgericht hat festgestellt, dass der Betroffene am 13. November 2008 um 01:30 Uhr mit dem Pkw in G. u. a. die W.-Straße befahren habe und dabei unter der Wirkung von Cannabinoiden sowie unter Alkoholeinfluss (Blutalkoholgehalt: 0,67 g ‰) gestanden habe.

Hiergegen hat der Betroffene unter Erhebung der Verfahrens- und der Sachrüge die Rechtsbeschwerde eingelegt.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde ist in zulässiger Weise eingelegt und begründet worden; sie hat in der Sache selbst bereits auf die Sachrüge hin einen Zwischenerfolg.

Die Feststellungen tragen den Schuldspruch nicht. Hierzu hat die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Stellungnahme vom 14. Dezember 2009 Folgendes ausgeführt:

„Die Feststellungen sind lückenhaft, in sich widersprüchlich und zum Teil nicht nachvollziehbar. So ist auf Seite 2 der Urteilsabschrift ... zunächst die Rede davon, dass der Betroffene sich eingelassen habe, er habe ‚vor kurzer Zeit im Pavillon des Wohnhauses‘ eine weitere Flasche Bier getrunken. Auf der Folgeseite ist die Rede davon, dass sich der Betroffene ‚allenfalls ein bis zwei Minuten im Hause aufgehalten‘ habe; hier ist von einem Pavillon nicht mehr die Rede, doch scheint es sich um denselben Teil des Sachverhaltes zu handeln.

Im Übrigen ist nicht klar, welche Passagen der Urteilsgründe Feststellungen sein sollen und in welchen lediglich z. B. die Einlassung des Betroffenen wiedergegeben wird. Dies zeigt sich besonders deutlich auf der ersten halben Seite der Gründe. Ob die Einlassung (‚Der Betroffene hat sich dahingehend eingelassen ... aufgehalten habe‘) so festgestellt werden soll, ist nicht ersichtlich. Schon daher kann das Rechtsbeschwerdegericht keine zuverlässige Prüfung des Urteils auf Rechtsfehler zulasten des Betroffenen vornehmen, weil es nicht erkennen kann, von welchem Sachverhalt das Gericht ausgegangen ist.

Zudem fehlt es an Darlegungen zum subjektiven Tatbestand hinsichtlich des fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG. Wenngleich die lange Nachweisbarkeit von THC bzw. THC-Abbaustoffen im Blut gerade Konsumenten bekannt sein dürfte, so reicht dies für den konkreten Fahrlässigkeitsvorwurf nicht aus. Abgesehen davon, dass auch ein solcher Hinweis im Urteil fehlt, hätte es hier insoweit weiterer Darlegungen bedurft.

Auch die Sanktionsbemessung dürfte für das Rechtsbeschwerdegericht kaum nachvollziehbar sein. Zwar wird von einer ‚Abwägung aller für und gegen den Betroffenen sprechenden Strafzumessungsgründe‘ gesprochen, doch ist nicht im Ansatz ersichtlich, welche dies sein könnten. Zudem formuliert das Gericht, dass es sich bei der Geldbuße in Höhe von 375,00 Euro um den Regelsatz des Bußgeldkataloges handele. Dies ist nicht so. Der zum damaligen Zeitpunkt geltende Bußgeldkatalog sah für Verstöße gegen § 24a Abs. 1 und § 24a Abs. 2 StVG jeweils Geldbußen in Höhe von 250,00 Euro vor.“

Dem ist beizutreten.

Hinsichtlich der erforderlichen Feststellungen zum subjektiven Tatbestand des Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (§ 24a Abs. 2 StVG) ist noch auf folgende obergerichtliche Rechtsprechung hinzuweisen: Der Umstand,

dass ein Betroffener ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr „unter der Wirkung“ berauschender Mittel geführt hat, stellt keine objektive Bedingung der Strafbarkeit dar; die fortbestehende Rauschwirkung zur Tatzeit ist daher Tatbestandsmerkmal, auf das sich die subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen erstrecken müssen; für eine Verurteilung wegen eines fahrlässigen Verstoßes bedarf es mithin der tatrichterlichen Überzeugung, dass der Betroffene die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Haschischkonsums hätte erkennen können und müssen (OLG Brandenburg, Blutalkohol 45, 135; OLG Hamm NZV 2005, 428 [= BA 2006, 232]).

Entsprechende Feststellungen sind zwar regelmäßig unproblematisch, wenn der Rauschmittelkonsum kurze Zeit vor der Fahrt stattgefunden hat. Jedoch bedarf es hierzu besonderer Feststellungen, wenn zwischen der Einnahme des Rauschmittels und der Begehung der Tat längere Zeit vergangen ist, weil dann für den Betroffenen möglicherweise die fortdauernde Rauschwirkung im Tatzeitpunkt nicht mehr erkennbar war (OLG Hamm, a. a. O.; OLG Frankfurt NSStZ-RR 2007, 249 [= BA 2007, 318]; OLG Celle NZV 2009, 89 [= BA 2009, 100]; KG NZV 2009, 572 [= BA 2009, 415]). Nach den vorliegenden Urteilsgründen kann es sich immerhin um einen Zeitraum von über 27 Stunden handeln (insoweit bleibt unklar, ob es sich nur um eine Einlassung des Betroffenen oder aber um eine Feststellung des Amtsrichters handelte). Bei einem derartig langen Zeitraum kann es an der Erkennbarkeit der fortwährenden Wirkung des Rauschmittels fehlen (vgl. OLG Frankfurt und OLG Celle, a. a. O., wo es um ähnlich lange Zeiträume ging).

In einem solchen Fall bedarf es näherer Ausführungen dazu, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Cannabiskonsum noch Auswirkungen haben konnte. Die Vorstellung des Betroffenen ist unter Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehenden Beweismittel vom Tatgericht festzustellen. So kann beispielsweise unter Hinzuziehung eines Sachverständigen geprüft werden, ob angesichts der gemessenen Werte der Betroffene entweder zeitnäher zur Fahrt oder aber in weit größerer Menge als angegeben Haschisch genossen haben muss. Möglicherweise lässt sich mit Hilfe des Sachverständigen auch feststellen, ob der Betroffene angesichts der erheblichen Überschreitung des analytischen Grenzwertes von 1,0 ng/ml THC und anderer Messwerte die Wirkung des Rauschmittels bei Fahrtritt verspürt haben muss.

49. 1. Liegt ein mit der Revision angefochtenes Urteil vor, kommt den Feststellungen des Tatrichters zu den Voraussetzungen des § 69 StGB für die zu treffende Beschwerdeentscheidung zwar keine Bindungs-, aber eine Indizwirkung zu, da das Tatgericht auf Grund der durchgeführten Hauptverhandlung über eine größere Sachnähe und bessere Erkenntnismöglichkeiten verfügt als das Be-

schwerdegericht, das sich nur auf den Akteninhalt stützen kann (OLG Koblenz, 1. Strafsenat, Beschluss vom 06. April 2006, 1 Ws 217/06).

***) 2. Der bloße bisherige Zeitablauf seit dem Tatvorwurf bis zum Urteil (hier: zwei Jahre und zwei Monate) rechtfertigt nicht zwangsläufig die Annahme, der durch die Tatbegehung indizierte Eignungsmangel i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB sei in dem Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung entfallen.**

Brandenburgisches Oberlandesgericht,
Beschluss vom 02. Dezember 2009 – 1 Ws 229/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Potsdam sprach den Angeklagten mit Urteil vom 25. November 2008 vom mit Anklageschrift vom 21. Mai 2008 gemachten Vorwurf der Straßenverkehrsgefährdung frei.

Auf die dagegen eingelegte Berufung der Staatsanwaltschaft Potsdam verurteilte die 6. kleine Strafkammer des Landgerichts Potsdam den Angeklagten wegen Straßenverkehrsgefährdung in Tateinheit mit Nötigung zu einer Geldstrafe in Höhe von 40 Tagesstrafen zu je 60,00 €. Ferner entzog die Kammer die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist von sechs Monaten an. Zugleich hat sie dem Angeklagten die Fahrerlaubnis gemäß § 111a Abs. 1 StPO vorläufig entzogen.

Gegen diesen Beschluss hat der Angeklagte Beschwerde und gegen das Urteil Revision eingelegt.

Aus den Gründen:

Zu entscheiden ist vorliegend über die Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis. Das Rechtsmittel ist zulässig (vgl. OLG Jena VRS 115, 353 m. w. N.; OLG Koblenz NZV 2008, 47), jedoch unbegründet.

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis setzt gemäß § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO voraus, dass dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, die Fahrerlaubnis werde gemäß § 69 StGB entzogen werden. Das ist hier der Fall.

1. Nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis unter anderem dann, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt wird und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Ist die rechtswidrige Tat ein Vergehen der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB), ist der Täter gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.

Liegt – wie hier – ein mit der Revision angefochtenes Urteil vor, kommt den Feststellungen des Tatrichters zu den Voraussetzungen des § 69 StGB für die zu treffende Beschwerdeentscheidung zwar keine Bindungs-, aber eine Indizwirkung zu, da das Tatgericht auf Grund der durchgeführten Hauptverhandlung über

eine größere Sachnähe und bessere Erkenntnismöglichkeiten verfügt als das Beschwerdegericht, das sich nur auf den Akteninhalt stützen kann (OLG Koblenz, 1. Strafsenat, Beschluss vom 06. April 2006 – 1 Ws 217/06 –). Dessen Wertung von der fehlenden charakterlichen Eignung hat das Beschwerdegericht grundsätzlich ebenso hinzunehmen, wie die dem Urteil zu Grunde liegenden tatsächlichen Feststellungen. Eine von dem Urteil abweichende Beurteilung der Voraussetzungen der Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Beschwerdegericht kann danach nur ausnahmsweise in Betracht kommen. Das ist etwa dann der Fall, wenn die schriftlichen Urteilsgründe in dieser Frage einen offensichtlichen sachlich-rechtlichen Fehler aufweisen, der einen Erfolg der Revision mit großer Wahrscheinlichkeit erwarten lässt oder wenn neue Tatsachen vorliegen, deren Nichtberücksichtigung sich mutmaßlich in der Revisionsentscheidung als rechtsfehlerhaft erweisen wird oder die Wiederaufnahme des Verfahrens (§ 359 Nr. 5 StPO) nach dessen rechtskräftigen Abschluss nahe legt (OLG Koblenz a. a. O. m. w. N.). Gründe, die danach zu einer Aufhebung des Beschlusses nach § 111a StPO führen könnten, sind nach vorläufiger Prüfung des vorliegenden Urteils hier nicht ersichtlich.

Entgegen der Auffassung der Beschwerde rechtfertigt der bloße bisherige Zeitablauf nicht zwangsläufig die Annahme, der durch die Tatbegehung indizierte Eignungsmangel sei in dem Zeitpunkt der tatrichterlichen Entscheidung entfallen. Zwar kann darin, dass die eine charakterliche Ungeeignetheit begründenden Taten geraume Zeit zurückliegen und der Täter seitdem nicht mehr nachteilig aufgefallen ist, ein Grund liegen, der die Beurteilung rechtfertigt, der ursprünglich vorhandene Mangel bestehe nicht mehr (BGH, BGHR, StGB, § 69 Abs. 1 Entziehung 2; 4). Dies liegt hier angesichts der seit dem Tatvorwurf bis zum Urteil verstrichenen Zeit von etwa zwei Jahren und zwei Monaten allerdings nicht auf der Hand. Dem Umstand, dass die Anlasstat längere Zeit zurück liegt, kommt vielmehr nach der bisherigen obergerichtlichen Rechtsprechung erst nach längeren Zeiträumen Bedeutung zu (vgl. etwa BGH, a. a. O.: zwei Jahre und sechs Monate bzw. vier Jahre). Zudem hat die Kammer ausgeführt, dass der Angeklagte zur Zeit der Tatbegehung kurz vor einem Wutausbruch gestanden habe und noch heute meine, zu Recht wegen des von ihm empfundenen Vorfahrtsverstoßes des Zeugen ... entsprechend wütend geworden zu sein. Dass es hier durch die Fahrweise des Angeklagten (sogar) zu einer Gefährdung der Sicherheit des öffentlichen Personennahverkehrs gekommen sei, müsse bei der im Ergebnis negativen Geeignetheitsprüfung Berücksichtigung finden. Die Erwägungen der Kammer erscheinen nach vorläufiger Beurteilung nicht rechtsfehlerhaft.

2. Gesichtspunkte, die die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis als nicht verhältnismäßig erscheinen lassen könnten (BVerfG, NJW 2001, 357), sind ebenfalls nicht erkennbar, da im vorliegenden Verfahren von der verhängten Sperrfrist von 6 Monaten erst ca. 4 Wochen verstrichen sind.

50. *) 1. Das Verschulden des eigenen Verteidigers, der offenbar infolge eines eigenen oder eines Büroversehens die an ihn erfolgte, mit Empfangsbekanntnis belegte Zustellung eines Urteils nicht zur Kenntnis bzw. nicht zum Anlass für die Fertigung einer fristgemäßen Rechtsbeschwerdebegründung genommen hat, ist dem Betroffenen nicht zuzurechnen.

2. Die in den Urteilsgründen gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. §§ 261, 267 StPO darzulegende Beweiswürdigung muss auch in Bußgeldsachen (hier: Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG) so beschaffen sein, dass sie dem Rechtsbeschwerdegericht eine rechtliche Überprüfung ermöglicht; das Urteil muss deshalb erkennen lassen, auf welche Tatsachen das Gericht seine Überzeugung gestützt hat, wie sich der Betroffene eingelassen hat und ob das Gericht dieser Einlassung (und warum) folgt und inwieweit es seine Einlassung für widerlegt ansieht.

3. Bei dem Vorwurf des Führens eines Kraftfahrzeuges unter der berauschenden Wirkung von Cannabis i. S. d. § 24a Abs. 2 StVG sind angesichts der Frage der für die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Tatbestandes erforderlichen Feststellungen umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen, weshalb die Beordnung eines Pflichtverteidigers im Einzelfall geboten sein kann.

4. Ein zu erwartendes Fahrverbot, auch bei einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG, reicht allein nicht aus, die Mitwirkung eines Verteidigers zu bieten.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 19. November 2009 – 5 Ss OWi 401/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Essen hat den Betroffenen am 24. Februar 2009 wegen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinfluss (fahrlässige Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG) zu einer Geldbuße in Höhe von 250,- Euro verurteilt und ein Fahrverbot für die Dauer eines Monats unter Gewährung der 4-Monats-Frist gemäß § 25 Abs. 2a StVG verhängt.

Gegen dieses Urteil hat der Betroffene mit dem bei dem Amtsgericht Essen am 24. Februar 2009 eingegangenen Schriftsatz seines Verteidigers Rechtsbeschwerde eingelegt. Das angefochtene Urteil ist dem Verteidiger ausweislich seines Empfangsbekanntnisses am 25. März 2009 und ausweislich des weiteren Empfangsbekanntnisses erneut am 20. Mai 2009 zugestellt worden.

Mit am 22. Juni 2009 bei dem Amtsgericht Essen eingegangenen Schriftsatz hat der Verteidiger beantragt, dem Betroffenen Wiedereinsetzung in den vorigen Stand hinsichtlich der Rechtsbeschwerdebegründung zu gewähren und hat die Rechtsbeschwerde mit der Sachrüge und der Verfahrensrüge unter näheren Ausführungen begründet.

Mit Beschluss vom 08. Juli 2009 hat das Amtsgericht Essen die Rechtsbeschwerde des Betroffenen als unzulässig verworfen, da die Rechtsbeschwerde nicht

binnen der Monatsfrist gemäß §§ 79 ff. OWiG i. V. m. §§ 346 Abs. 1, 345 StPO begründet worden sei. Gegen diesen dem Verteidiger am 09. Juli 2009 zugestellten Beschluss wendet sich der Betroffene durch seinen Verteidiger mit am 16. Juli 2009 gestellten Antrag auf Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts mit näheren Ausführungen.

Aus den Gründen:

1. Wird demselben Empfangsberechtigten mehrfach zugestellt, so ist nur die erste Zustellung maßgebend (vgl. BGH NJW 1978, 60; Meyer-Goßner, StPO, 52. Aufl., Rdnr. 29 zu § 37 m. w. N.). Demgemäß war die nach Zustellung des Urteils an den Verteidiger am 25. März 2009 am 22. Juni 2009 bei dem Amtsgericht Essen eingegangene Rechtsbeschwerdebegründung verspätet. Dem Betroffenen ist indes auf seinen Antrag hin Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der Frist zur Begründung der Rechtsbeschwerde gegen das Urteil des Amtsgerichts Essen vom 24. Februar 2009 zu gewähren, denn der Betroffene war ohne eigenes Verschulden gehindert, diese Frist einzuhalten. Das Verschulden seines Verteidigers, der offenbar infolge eines eigenen oder eines Büroversehens die an ihn erfolgte, mit Empfangsbekanntnis vom 25. März 2009 belegte Zustellung des Urteils nicht zur Kenntnis bzw. nicht zum Anlass für die Fertigung einer fristgemäßen Rechtsbeschwerdebegründung genommen hat, ist dem Betroffenen nicht zuzurechnen (vgl. Meyer-Goßner, StPO, a. a. O., Rdnr. 18 zu § 44 m. w. N.). Besondere Umstände, die ein Mitverschulden des Betroffenen an der Fristversäumnis erkennen ließen und eine andere Beurteilung rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.

2. Der Beschluss des Amtsgerichts Essen vom 08. Juli 2009, durch den die Rechtsbeschwerde wegen Verspätung als unzulässig verworfen worden ist und der gegen diese Entscheidung gerichtete Antrag des Betroffenen auf Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts sind mit der gewährten Wiedereinsetzung gegenstandslos geworden.

3. Die somit als fristgerecht anzusehende und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache – einen zumindest vorläufigen – Erfolg. Sie führt bereits auf die Sachrüge hin zur Aufhebung des amtsgerichtlichen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Essen.

Die Beweiswürdigung hält rechtlicher Überprüfung nicht Stand. Sie ist lückenhaft, so dass ihre abschließende Überprüfung auf Rechtsfehler nicht möglich ist. Der Mangel liegt darin, dass das Amtsgericht die Feststellungen zur Sache auf die Einlassung des Betroffenen stützt, diese Einlassung jedoch in keiner Weise mitteilt. Die in den Urteilsgründen gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. §§ 261, 267 StPO darzulegende Beweiswürdigung muss auch in Bußgeldsachen so beschaffen sein, dass sie dem Rechtsbeschwerdegericht eine rechtliche Überprüfung ermöglicht; das Urteil muss deshalb erkennen lassen, auf welche Tatsachen das Gericht seine Überzeugung gestützt hat, wie sich

der Betroffene eingelassen hat und ob das Gericht dieser Einlassung (und warum) folgt und inwieweit es seine Einlassung für widerlegt ansieht (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 27.07.2000, Az: 5 Ss OWi 622/00 = beckRS 2000 – 30124538).

Die Gründe des angefochtenen Urteils geben keine Auskunft darüber, wie sich der Betroffene zu dem gegen ihn erhobenen Vorwurf in der Hauptverhandlung eingelassen hat. In den Urteilsgründen heißt es zwar, dass die Feststellungen (u. a.) auf der Einlassung des Betroffenen beruhen. Welche Angaben der Betroffene in der Hauptverhandlung jedoch gemacht hat, bleibt offen. Soweit der für erwiesen erachtete Sachverhalt nicht auf einem umfassenden Geständnis beruht, muss die Einlassung des Betroffenen wiedergegeben und eine Beweiswürdigung vorgenommen werden, aus der sich ergibt, aufgrund welcher Erwägungen das Gericht die Darstellung des Betroffenen für widerlegt hält. Fehlt in diesen Fällen die Einlassung des Betroffenen in den Gründen, so ist das ein die Rechtsbeschwerde rechtfertigender sachlich-rechtlicher Mangel (vgl. OLG Hamm – 3 Ss OWi 263/07, Beschluss vom 09. Mai 2007, VRS 2008, 312; Groschel/Meyer-Goßner, Die Urteile in Strafsachen, 26. Aufl., S. 251 m. w. N.). Dies muss vorliegend um so mehr gelten, als aus dem Protokoll der Hauptverhandlung hervorgeht, dass der Betroffene sich zur Sache nicht eingelassen hat und die in der Beweiswürdigung genannten übrigen Beweismittel, nämlich das auszugsweise verlesene Protokoll zur Feststellung von Drogen im Blut einschließlich des ärztlichen Berichtes, das Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin in C vom 16.07.2008 und das Gutachten des Sachverständigen Dr. G nicht erkennen lassen, wie das Gericht festgestellt hat, dass der Betroffene von den Polizeibeamten I2 und N anlässlich einer allgemeinen Verkehrskontrolle angehalten wurde, dass er einen LKW führte und dass dem Betroffenen die hier relevante Blutprobe abgenommen wurde.

Da bereits die Sachrüge begründet ist, kommt es entscheidungserheblich auf die erhobene Verfahrensrüge nicht an.

4. Eine Entscheidung des Senates über den mit Schriftsatz vom 22. Juni 2009 an das Amtsgericht Essen gerichteten Antrag auf Beiordnung von Rechtsanwalt T2 als Pflichtverteidiger ist durch den Senat nicht veranlasst; zuständig hierfür ist das Amtsgericht Essen.

Bezüglich des Beiordnungsantrages bemerkt der Senat Folgendes: Nach der gemäß § 46 Abs. 1 OWiG sinngemäß anwendbaren Vorschrift des § 140 StPO kommt eine Beiordnung vorliegend in Betracht, wenn wegen der Schwierigkeit der Sach- oder Rechtslage die Mitwirkung eines Verteidigers geboten erscheint (§ 140 Abs. 2 StPO). Der weitere in § 140 Abs. 2 StPO genannte Grund der Schwere der Tat ist für das Bußgeldverfahren praktisch ohne Bedeutung, da die Erwartung von Freiheitsstrafe ab einem Jahr, die im Strafverfahren die Beiordnung regelmäßig rechtfertigt, dem Bußgeldverfahren fremd ist. Ein zu erwartendes Fahrverbot, auch bei einer Ordnungswidrigkeit

nach § 24a StVG, reicht allein nicht aus, die Mitwirkung eines Verteidigers zu gebieten (vgl. Göhler, OWiG, 15. Aufl., Rdnr. 25 zu § 60 m. w. N.).

Schwierigkeiten der Sachlage sind vorliegend deshalb zu erwägen, weil die Auseinandersetzung mit Sachverständigengutachten (vgl. KK-Laufhütte Rdnr. 22 zu § 140 m. w. N.) zu erfolgen hat, wobei die Nichtbeordnung eines Verteidigers in solchen Fällen unter Umständen dem Gebot eines fairen Verfahrens widersprechen kann, weil nur ein Verteidiger Akteneinsicht erhält, § 147 StPO (vgl. KK-Laufhütte, a. a. O.). Schwierigkeiten der Sach- und Rechtslage sind dann gegeben, wenn bei Anwendung des materiellen oder des formellen Rechts auf den konkreten Sachverhalt bislang nicht ausgetragene Rechtsfragen entschieden werden müssen, aber z.B. auch, wenn die Subsumtion unter die anzuwendende Vorschrift des materiellen Rechts Schwierigkeiten bereiten wird (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 52. Aufl., Rdnr. 27 a). Bei dem Vorwurf des Führens eines Kraftfahrzeuges unter der berauschenden Wirkung von Cannabis sind angesichts der Frage der für die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Tatbestandes erforderlichen Feststellungen umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen; dies gilt insbesondere auch für die entsprechende Beweiswürdigung, die sich vorliegend auf Inhalte mehrerer Sachverständigengutachten stützt (vgl. auch OLG Saarbrücken, Beschluss vom 29. 11. 2006, Az.: Ss (B) 44-06 (57/06) = beckRS 2006 Nr. 14744). Zudem dürfte in der Hauptverhandlung eine Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich werden, ob das Ergebnis der forensisch-toxikologischen Begutachtung nach einer Blutentnahme wegen möglicher Verletzung des Richtervorbehalts einem Verwertungsverbot unterliegt. Aufgrund der Fülle komplexer und in der obergerichtlichen Rechtsprechung noch nicht ausgetragenen Rechtsfragen tendiert der Senat in dem hier gegebenen Einzelfall dazu, die Beiordnung eines Pflichtverteidigers als geboten anzusehen.

51. *) Für die Frage eines Verstoßes gegen den Richtervorbehalt ist es unerheblich, ob ein Organisationsverschulden der Justiz darin gesehen werden könnte, dass ein richterlicher Eildienst nicht auch für die Zeit zwischen 21:00 Uhr und 6:00 Uhr eingerichtet worden ist. Zwar ist der 3. Senat des OLG Hamm für den Bezirk des LG Bielefeld von der Notwendigkeit eines solchen Eildienstes ausgegangen (Urteil vom 18.08.2009 – 3 Ss 293/08). Nach Ansicht des hiesigen Senats können diese, im Rahmen einer Wohnungsdurchsuchung zur Nachtzeit ergangenen Entscheidung und die dort angestellten Überlegungen jedoch nicht auf die Anordnung einer Blutentnahme gemäß § 81a StPO übertragen werden.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 10. September 2009 – 4 Ss 316/09 –

Aus den Gründen:

Die Revision wird als unbegründet verworfen, da die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revisionsrechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben hat (§ 349 Abs. 2 StPO).

Hinsichtlich der Rüge der Verletzung des § 81a StPO weist der Senat auf Folgendes hin:

Mit der Verfahrensrüge wird allein geltend gemacht, dass ein Beweiserhebungs- und daraus folgendes Beweisverwertungsverbot sich daraus ergebe, dass die Polizeibeamtin R1, ohne sich um eine richterliche Anordnung bemüht zu haben, die Entnahme der Blutprobe (wegen Gefahr im Verzug) angeordnet und damit den Richtervorbehalt des § 81a StPO verletzt habe. Diese Rüge kann schon deshalb keinen Erfolg haben, da tatsächlich die Voraussetzungen für die Annahme von „Gefahr im Verzug“ vorlagen.

Tatzeit war 22:04 Uhr. Nachdem zunächst der Angeklagte als Fahrer ermittelt und sodann aufgesucht wurde, erfolgte die Blutentnahme gegen 23:13 Uhr. Wie im Urteil zutreffend ausgeführt wird, endet der richterliche Eildienst um 21:00 Uhr (vgl. RV des JM v. 15. 10. 2007 JMBL. NRW 2007, S. 185). Ein Eildienstrichter hätte daher erst am folgenden Tag um 6:00 Uhr zur Verfügung gestanden. Nach der dann erfolgten Anordnung hätte die Blutentnahme frühestens gegen 7:00 Uhr durchgeführt werden können. Die dadurch bedingte Rückrechnung über einen Zeitraum von mehr als sieben Stunden würden sowohl bezüglich der Feststellung der absoluten Fahruntüchtigkeit des Angeklagten als auch für die Frage der Beurteilung der Voraussetzungen der §§ 20, 21 StGB zu der drohenden Gefahr eines Beweismittelverlustes führen (so zu Recht: OLG Hamm Beschl. v. 24. 03. 2009 – 3 Ss 53/09). Ein Zuwarten bis 6:00 Uhr stand auch nicht im Interesse des Angeklagten, da dieser dann für diese Zeit hätte in Gewahrsam gehalten werden müssen. Daher musste auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit die Anordnung der Entnahme der Blutprobe unverzüglich erfolgen.

Auf die mit der Revisionsbegründung aufgeworfene Frage, ob es der Polizeibeamtin bewusst war, dass kein Richter zu erreichen war oder ob sie versuchen musste, ob zufällig ein Richter erreichbar war, kommt es nicht an. Maßgeblich ist die objektive Gefahrenlage hinsichtlich des Beweismittelverlustes.

Ferner ist es unerheblich, ob ein Organisationsverschulden der Justiz darin gesehen werden könnte, dass ein richterlicher Eildienst nicht auch für die Zeit zwischen 21:00 Uhr und 6:00 Uhr eingerichtet worden ist. Zwar ist der 3. Senat des OLG Hamm für den Bezirk des LG Bielefeld von der Notwendigkeit eines solchen Eildienstes ausgegangen (Urteil vom 18. 08. 2009 – 3 Ss 293/08). Der Senat teilt diese, im Rahmen einer Wohnungsdurchsuchung zur Nachtzeit ergangenen Entscheidung und die dort angestellten Überlegungen nicht. Jedenfalls können sie nicht auf die Anordnung einer Blutentnahme gem. § 81a StPO übertragen werden. Dies folgt schon daraus, dass im Gegensatz zu dem im Grundgesetz angeordneten Richtervorbehalt für die Wohnungsdurchsuchung, Art. 13 II GG, der

Vorbehalt des § 81a StPO ein einfachgesetzlicher ist. Dies ist sowohl bei der Frage, ob aus einer Verletzung des Vorbehaltes ein Beweisverwertungsverbot folgen kann, wertend mit heranzuziehen, als auch schon bei der Vorfrage, ob wegen der Anzahl der Blutentnahmen zur Nachtzeit ein Eildienst zwingend erforderlich ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass wegen der Eilbedürftigkeit ohnehin nur ein telefonischer Antrag und eine entsprechende Entscheidung möglich sind. Eine sachliche richterliche Kontrolle, ob die Voraussetzungen für die Anordnung gegeben sind, könnte nur sehr eingeschränkt stattfinden. Der Sinn des Richtervorbehalts, dem betroffenen Bürger einen möglichst effektiven Rechtsschutz im Sinne des Art. 19 IV GG zu gewähren, ließe sich auf diesem Wege kaum erreichen. Der mit der Einrichtung eines Eildienstes einhergehende erhebliche personelle Aufwand – bei den knappen Ressourcen der Justiz – stünde damit in keinem Verhältnis zu dem erreichten Erfolg hinsichtlich des Rechtsschutzes des Bürgers vor Strafverfolgungsmaßnahmen. – Der 1., 2. und 5. Senat haben auf Anfrage mitgeteilt, dass sie diese Ansicht teilen. –

Letztlich braucht der Senat die Frage im vorliegenden Revisionsverfahren nicht zu beantworten. Denn die Nichteinrichtung eines nächtlichen Eildienstes ist nicht gerügt. Vielmehr hat der Verteidiger in der Revisionsbegründung selbst die Ansicht des Amtsgerichts ausdrücklich gebilligt, dass auch nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Bedeutung des Richtervorbehaltes die Erreichbarkeit des zuständigen Richters zur Nachtzeit nicht gewährleistet werden muss.

52. 1. Der Umstand, dass die die Blutentnahme bei Gefahr in Verzug anordnende Ermittlungsperson nicht zuvor versucht hat, den zuständigen Staatsanwalt zu erreichen, ist von vornherein nicht geeignet, eine Verletzung des § 81a Abs. 2 StPO und ein Verwertungsverbot zu begründen.

***) 2. Der Senat geht bislang im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts davon aus, dass es der Einrichtung eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit, wie sie sich aus § 104 Abs. 3 StPO ergibt, im Regelfall nicht bedarf.**

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 25. Januar 2010 – 322 SsBs 315/09 –

Zum Sachverhalt:

Der Landkreis L. hatte gegen den Betroffenen mit Bußgeldbescheid vom 25. März 2009 eine Geldbuße von 250 € und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt, weil der Betroffene am 24. November 2008 in L. auf der D. Landstraße einen Pkw geführt hatte, obwohl er eine Alkoholmenge im Körper hatte, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 g ‰ oder mehr geführt hat (fahrlässige Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG). Auf den Einspruch des Betroffenen hat das

Amtsgericht ihn von diesem Vorwurf freigesprochen, weil das Ergebnis der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegenden Blutalkoholbestimmung wegen Verstoßes gegen § 81a StPO nicht verwertbar sei. Denn der die Blutentnahme anordnende Polizeikommissar S. habe nicht versucht, eine staatsanwaltschaftliche Anordnung der Blutentnahme in der Tatnacht herbeizuführen, obwohl ein Bereitschaftsdienst der Staatsanwaltschaft eingerichtet war und den Polizeibeamten als Ermittlungsbeamten der Staatsanwaltschaft in § 81a StPO nur eine nachrangige Anordnungskompetenz eingeräumt sei.

Gegen diese Entscheidung wendet sich die Staatsanwaltschaft mit der Rechtsbeschwerde, mit der sie die allgemeine Sachrüge erhebt und insbesondere die Annahme eines Beweisverwertungsverbotes durch das Amtsgericht beanstandet.

Aus den Gründen:

Das zulässige Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft hat auch in der Sache Erfolg. Es führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an dieselbe Abteilung des Amtsgerichts.

1. Das angefochtene Urteil konnte keinen Bestand haben, weil das Amtsgericht zu Unrecht das Blutalkoholgutachten des Labors für forensische Blutalkoholbestimmungen H. vom 07. November 2008 nicht verwertet hat und deshalb keine Feststellungen zur Alkoholisierung des Betroffenen treffen konnte.

Der Umstand, dass der anordnende Polizeibeamte in der Tatnacht nicht versucht hatte, den staatsanwaltschaftlichen Bereitschaftsdienst zu erreichen, ist von vornherein nicht geeignet, eine Verletzung des § 81a Abs. 2 StPO und damit gegebenenfalls ein Verwertungsverbot zu begründen. Denn die Verletzung des Richtervorbehalts des § 81a Abs. 2 StPO und die damit möglicherweise verbundene Verletzung des Betroffenen in seinem Grundrecht aus Art. 19 Abs. 4 GG auf effektiven Rechtsschutz setzt nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts voraus, dass die Anordnungskompetenz des Richters und nicht etwa die eines Ermittlungsbeamten missachtet worden ist (ebenso bereits OLG Frankfurt, Beschluss vom 14. 10. 2009, 1 Ss 310/09, juris [= BA 2010, 30]; OLG Hamm StV 2009, 462 ff. = NStZ-RR 2009, 386 f. = Blutalkohol 46, 282 ff. unter Bezugnahme auf Bundesverfassungsgericht NJW 2007, 1345 und 2008, 2053; im Ergebnis ebenso, allerdings mit anderer Begründung OLG Brandenburg, Beschluss vom 16. 12. 2008, 2 Ss 69/08, juris).

Selbst wenn von einer nur nachrangigen Eilanordnungskompetenz der Ermittlungsbeamten nur für den Fall der Nichterreichbarkeit auch eines Staatsanwaltes (dagegen mit gewichtigen Gründen OLG Brandenburg a. a. O.), auszugehen wäre, bestände dieses Rangverhältnis allein innerhalb des Bereichs der Ermittlungsbehörden und damit der Exekutive. Für die Fragen der Verletzung des Richtervorbehalts und des Grundrechts aus Art. 19 Abs. 4 GG auf effektiven Rechtsschutz könnte diesem Rangverhältnis deshalb schon sachlogisch keine Bedeutung zukommen. Der Senat konnte

deshalb dahinstehen lassen, ob der Annahme eines Verwertungsverbotes im Bereich des Bußgeldverfahrens in derartigen Konstellationen nicht auch entgegenstände, dass die Polizeibeamten insoweit als Ermittlungsorgane der Verwaltungsbehörde tätig werden, worauf die Staatsanwaltschaft in ihrer Rechtsbeschwerdebegründung u. a. abgehoben hat.

2. Der Senat konnte nicht gemäß § 79 Abs. 6 OWiG in der Sache selbst entscheiden, sondern musste zu neuer Entscheidung an das Amtsgericht zurückverweisen. Zwar heißt es in dem angefochtenen Urteil, in der Beweisaufnahme habe sich der im Bußgeldbescheid dargestellte Sachverhalt bestätigt. Der Senat vermag allerdings schon nicht nachzuvollziehen, worauf das Amtsgericht diese Überzeugung gründet, wenn das Blutalkoholgutachten des Labors für forensische Blutalkoholbestimmung H. nicht verwertet und offenbar auch nicht in die Hauptverhandlung eingeführt worden ist. Es ergibt sich aus den Urteilsgründen auch nicht, ob und gegebenenfalls wie sich der Betroffene zum Tatvorwurf eingelassen hat und auf welcher Grundlage die Feststellungen zum objektiven Tathergang getroffen worden sind. Den Urteilsgründen lässt sich nur entnehmen, dass der Polizeibeamte S. zur Frage der Eilanordnung ausgesagt hat.

3. Im Hinblick auf die Erwidern der Verteidigung zur Rechtsbeschwerdebegründung der Staatsanwaltschaft merkt der Senat für die neu zu treffende Entscheidung noch an, dass der Senat bislang im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts davon ausgegangen ist, dass es der Einrichtung eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit, wie sie sich aus § 104 Abs. 3 StPO ergibt, im Regelfall nicht bedarf (Senatsbeschluss vom 12. Januar 2010, 322 SsBs 334/09).

53. Das Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung unterliegt nicht deshalb einem Verwertungsverbot, weil der Entnahme der Blutprobe – wegen fehlenden richterlichen Bereitschaftsdienstes zur Nachtzeit – keine richterliche Anordnung vorausgegangen war.

Oberlandesgericht Oldenburg,
Beschluss vom 15. April 2010 – 2 SsBs 59/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (THC) zu einer Geldbuße von 500,00 € verurteilt und zudem ein Fahrverbot für die Dauer von 1 Monat festgesetzt. Das Amtsgericht hat folgende Feststellungen getroffen:

„Am 04.03.2009 befuhr der Betroffene gegen 23.30 Uhr mit dem Pkw Ford mit dem amtlichen Kennzeichen die B. in O. Dabei stand er, wie er bei Beachtung der erforderlichen und ihm zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können und müssen, unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis.

Den Polizeibeamten PK z. A. N. und PK z. A. T. fiel das Fahrzeug des Betroffenen durch ein defektes Abblendlicht auf, worauf sie ihm folgten. Bei der Weiterfahrt beobachteten sie, dass der Pkw des Betroffenen in einer Rechtskurve etwa 2 bis 3 Meter auf die Gegenfahrbahn geriet. Bei der anschließenden Kontrolle zeigte der Betroffene eine auffällig träge Pupillenreaktion auf Licht. Einem Urintest stimmte er zu. Dieser ergab einen positiven Wert für die Substanz Tetrahydrocannabinol (THC).

Der Betroffene wurde daraufhin zur Dienststelle verbracht, wo ihm um 00.50 Uhr auf Anordnung des Zeugen T. eine Blutprobe entnommen wurde. Aufgrund ihrer Erfahrung aus früheren nächtlichen Einsätzen gingen beide Zeugen davon aus, um diese Uhrzeit keinen Bereitschaftsrichter erreichen zu können. Entsprechend der ihnen bis dahin bekannten Praxis versuchten sie auch nicht, einen Staatsanwalt zu erreichen.

Der in der Hauptverhandlung verlesene Endbefund des Arztes für Laboratoriumsmedizin Dr. A. W. vom 11.03.2009 ... weist folgende Wirkstoffe im Blut des Betroffenen aus:

Cannabinoide i. S. positiv

THC i. S. 16.0 ng/ml

THC-Carbonsäure i. S. 340.0 ng/ml

11-Hydroxy-THC i. S. 8,2 ng/ml.“

Ferner hat das Amtsgericht ausgeführt, dass dem erkennenden Gericht aufgrund eigener Dienstverpflichtung bekannt sei, dass zur Tatzeit der richterliche Bereitschaftsdienst derart ausgestaltet gewesen sei, dass eine Rufbereitschaft während der Nachtzeit nicht bestanden habe.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er rügt, dass der Arztbefund, mit dem die THC-Konzentration im Blut festgestellt worden sei, wegen Verletzung des Richtervorbehaltes bei der Blutprobe nicht verwertbar gewesen sei. Gerade in einer Großstadt wie O. sei es erforderlich und zu erwarten, dass auch zur Nachtzeit ein „GS-Richter“ zu erreichen sei. Anhaltspunkte für Gefahr im Verzug hätten nicht vorgelegen.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde als offensichtlich unbegründet zu verwerfen. Ein nächtlicher Eildienst sei im Regelfall nicht erforderlich. Ein Abwarten bis zum Beginn des richterlichen Bereitschaftsdienstes um 06.00 Uhr morgens hätte angesichts der schnellen Abbaueiten bei Drogen und der fehlenden Rückrechnungsmöglichkeiten zu einer den Untersuchungserfolg gefährdenden Zeitverzögerung geführt.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde ist zulässig, führt jedoch weder mit der ordnungsgemäß ausgeführten Rüge der Verletzung formellen Rechts, noch mit der Sachrüge zum Erfolg.

Ein Beweisverwertungsverbot hinsichtlich des ärztlichen Befundes – wegen der durch den fehlenden nächtlichen Bereitschaftsdienst nicht erfolgten richterlichen Anordnung der Entnahme der ausgewerteten

Blutprobe – besteht nicht. Allerdings hat der 3. Senat des OLG Hamm im Urteil vom 18.08.2009 (3 Ss 293/08) (juris) ausgeführt, dass die Notwendigkeit für die Einrichtung eines richterlichen Bereitschaftsdienstes auch zur Nachtzeit zweifellos gegeben sei, wenn allein die Anzahl der nächtlichen Blutprobenentnahmen eine bestimmte Fallzahl überschreite.

Das Bundesverfassungsgericht hatte im Beschluss vom 10.12.2003 (2 BVR 1481/02) (juris) ausgeführt, dass aus der Regelzuständigkeit des Richters die verfassungsrechtliche Verpflichtung, die Erreichbarkeit eines Ermittlungsrichters gegebenenfalls auch durch die Einrichtung eines Eil- oder Notdienstes zu sichern, folge. Nach der Rechtsprechung des 2. Senates des BVerfG zur Erreichbarkeit des Haftrichters bedeute dies jedoch nicht, dass auch zur Nachtzeit im Sinne des § 104 Abs. 3 StPO unabhängig vom konkreten Bedarf stets ein richterlicher Eildienst zur Verfügung stehen müsse. Vielmehr sei ein nächtlicher Bereitschaftsdienst des Ermittlungsrichters von verfassungswegen erst dann gefordert, wenn hierfür ein praktischer Bedarf bestehe, der über den Ausnahmefall hinausgehe. Komme es nur ganz vereinzelt zu nächtlichen Durchsuchungsanordnungen, so gefährde das Fehlen eines – gleichwohl wünschenswerten – richterlichen Nachtdienstes die Regelzuständigkeit des Artikel 13 Abs. 2 Grundgesetz nicht.

Vor dem Hintergrund der Entscheidung des 3. Strafsenates des OLG Hamm hat der 4. Strafsenat des OLG Hamm im Beschluss vom 10.09.2009 (4 Ss 316/09 [in diesem Heft]) (juris) im Zusammenhang mit einer um 23.13 Uhr entnommenen Blutprobe ausgeführt, dass der 4. Senat des OLG Hamm die im Rahmen einer Wohnungsdurchsuchung zur Nachtzeit ergangene Entscheidung des 3. Senates des OLG Hamm und die dort angestellten Überlegungen nicht teile, diese jedenfalls nicht auf die Anordnung einer Blutentnahme gemäß § 81a StPO übertragen werden könnten. Der 2. Senat für Bußgeldsachen des OLG Celle hat mit Beschluss vom 25.01.2010 (322 SsBs 315/09 [in diesem Heft]) (juris) im Zusammenhang mit einer zur Nachtzeit entnommenen Blutprobe ausgeführt, dass er bislang im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes davon ausgegangen sei, dass es der Einrichtung eines richterlichen Eildienstes während der Nachtzeit in der Regel nicht bedürfe.

Es kann dahinstehen, ob die Nichteinrichtung eines richterlichen Bereitschaftsdienstes zur Nachtzeit zu einem Beweiserhebungsverbot führt. Dabei bedeutet ein Beweiserhebungsverbot eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass das Gericht die Wahrheit zu erforschen und dazu die Beweisaufnahme von Amts wegen auf alle Tatsachen und Beweismittel zu erstrecken hat, die von Bedeutung sind, die nur aufgrund ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist (vgl. BGHSt 44. Band 243, 249). Zumindest kommt es im Falle einer fehlenden richterlichen Anordnung zur Entnahme der Blutprobe zur Nachtzeit nicht zu einem Beweisverwertungsverbot. Nicht jeder Verstoß gegen eine Beweiserhebungsvorschrift führt nämlich auch zu

einem Beweisverwertungsverbot. Vielmehr ist diese Frage jedenfalls nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Art des Verbotes und des Gewichtes des Verstoßes unter Abwägung der widerstrebenden Interessen zu entscheiden. Ein Beweisverwertungsverbot wird von der Rechtsprechung bei willkürlicher Vornahme einer Maßnahme ohne richterliche Anordnung und damit bewusststem Ignorieren des Richtervorbehaltes oder gleichwertiger gründlicher Missachtung angenommen (vgl. BGHSt 51. Band, 285 ff.).

Der Senat verkennt nicht, dass der Richtervorbehalt, auch der einfach gesetzliche, auf eine vorbeugende Kontrolle der Maßnahme in ihren konkreten gegenwärtigen Voraussetzungen durch eine unabhängige und neutrale Instanz abzielt. Nur bei einer Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehende Verzögerung besteht auch eine Anordnungscompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen. Die Strafverfolgungsbehörden müssen daher regelmäßig versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen (Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 12.02.2007 <2 BvR 273/06> juris [= BA 2008, 71]).

Nach den Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteiles bestand eine Rufbereitschaft lediglich während der in § 104 Abs. 3 StPO definierten Nachtzeit nicht. Es war deshalb nur zwischen 09.00 Uhr abends und 06.00 Uhr morgens kein Richter zu erreichen. Wie der Senat in seinem Beschluss vom 12.10.2009 (SsBs 149/09) ausgeführt hat, kann allerdings ein systematisches Unterlaufen des Richtervorbehaltes zu einem Verwertungsverbot führen.

Wenn jedoch vor einem Hintergrund der vom 4. Senat des OLG Hamm (a. a. O.) angesprochenen knappen personellen Ressourcen sowie der naturbedingt geringen Prüfungsmöglichkeiten des im Nachtdienst mit einer Blutentnahme befassten Richters sowie der geringen Eingriffsintensität, die mit einer ärztlichen Blutentnahme verbunden ist, während der gesetzlich normierten Nachtstunden auf die Einrichtung eines Bereitschaftsdienstes verzichtet wird, stellt dieses – im Hinblick auf eine entnommene Blutprobe – keinen derart gravierenden „Fehler im System“ dar, der ein Beweisverwertungsverbot rechtfertigen würde.

Der Senat ist an dieser Entscheidung auch nicht durch die Entscheidung des 3. Senats des OLG Hamm vom 18.08.2009 gehindert. Der konkret dort entschiedene Fall betraf nämlich eine Wohnungsdurchsuchung. Der 3. Senat des OLG Hamm hat ein Verwertungsverbot u. a. auf den verfassungsrechtlichen Richtervorbehalt bei Wohnungsdurchsuchungen gestützt. Demgegenüber ist der Richtervorbehalt bei Blutentnahmen lediglich einfach gesetzlich ausgestaltet. Insofern unterscheiden sich die Sachverhalte nicht nur in tatsächlicher Art (hier Blutentnahme, dort Wohnungsdurchsuchung), sondern auch in der rechtlichen Anknüpfung des Richtervorbehaltes.

Gefahr im Verzug im Sinne des § 81a Abs. 2 StPO lag vor. Angesichts der Tatzeit, 23.30 Uhr, hätte ein Abwarten bis zum Beginn des richterlichen Bereitschaftsdienstes am nächsten Morgen um 06.00 Uhr den Untersuchungserfolg gefährdet.

54. *) 1. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist jeder Kraftfahrer, der einen Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ oder mehr hat, nicht mehr in der Lage, ein Kraftfahrzeug sicher zu führen. Dabei genügt es, wenn der Fahrer zur Zeit der Fahrt so viel Alkohol im Körper hatte, dass der Blutalkoholgehalt zu irgendeinem Zeitpunkt nach Beendigung der Fahrt auf den Grenzwert oder mehr ansteigt.

2. Die Anordnung einer Blutentnahme ist zwangsweise durchsetzbar. Hierzu darf ein Beschuldigter vorübergehend festgehalten und dem nächsten geeigneten und erreichbaren Arzt vorgeführt werden. Das gilt auch dann, wenn die Anordnung zur Entnahme der Blutprobe nicht vom Richter, sondern von der Staatsanwaltschaft oder ihren Ermittlungspersonen getroffen worden ist.

Landgericht Hamburg,

Beschluss vom 06. Mai 2010 – 603 Qs 165/10 –

Aus den Gründen:

Mit Beschluss vom 02.03.2010 hat das Amtsgericht Hamburg der Beschuldigten die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen. Die gegen diesen Beschluss gerichtete Beschwerde ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg. Auch nach Auffassung der Kammer sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass der Beschuldigten im Hauptverfahren die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden wird, § 69 StGB.

1. Nach den bisherigen Ermittlungen besteht der dringende Verdacht, dass die Beschuldigte sich gemäß § 316 StGB strafbar gemacht hat, indem sie am ... 2010 gegen 02.20 Uhr als Fahrerin mit ihrem Pkw die H.straße und die L.-S.-Straße in H. befuhr, obwohl sie alkoholbedingt fahrunsicher war (Blutalkoholkonzentration zur Entnahmezeit um 03.35 Uhr: 1,37 ‰). Außerdem stand die Beschuldigte unter dem Einfluss von Kokain.

Die gerichtsmedizinische Blutalkoholbestimmung hat für die Entnahmezeit um 03.35 Uhr eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,37 ‰ ergeben. Eine Rückrechnung von diesem Wert auf einen höheren Wert zur Tatzeit ist nach dem derzeitigen Ermittlungsstand nicht möglich, weil im Hinblick auf die Angaben der Beschuldigten am Einsatzort davon ausgegangen werden muss, dass sie ungefähr 30 Minuten vor der Tat zuletzt Alkohol getrunken hatte, so dass die zweistündige rückrechnungsfreie Resorptionsphase nach Trinkende zum Zeitpunkt der Blutentnahme noch nicht beendet war. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist jeder Kraftfahrer, der einen Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ oder mehr hat, nicht mehr in der Lage, ein

Kraftfahrzeug sicher zu führen. Dabei genügt es, wenn der Fahrer zur Zeit der Fahrt so viel Alkohol im Körper hatte, dass der Blutalkoholgehalt zu irgendeinem Zeitpunkt nach Beendigung der Fahrt auf den Grenzwert oder mehr ansteigt (BGHSt 25, 246 [= BA 1974, 136]).

2. Entgegen dem Beschwerdevorbringen ist das Ergebnis der Blutalkoholbestimmung verwertbar, obwohl die Entnahme der Blutprobe nicht durch einen Richter, sondern durch einen Polizeibeamten angeordnet worden ist. Das führt jedoch schon deswegen nicht zu einem Beweisverwertungsverbot, weil kein Verstoß gegen die Beweiserhebungsvorschrift des § 81a StPO vorliegt.

Zwar muss nach § 81a Abs. 2 StPO grundsätzlich ein Richter die Entnahme einer Blutprobe anordnen, bei Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch Verzögerung („Gefahr im Verzug“) dürfen jedoch auch Polizeibeamte als Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft die Anordnung treffen. Ein solcher Fall der Gefahr im Verzug lag hier nach dem gegenwärtigen Stand der Ermittlungen vor: Nach den Berichten der Polizeibeamtin L. und des Polizeibeamten I. wollte die Beschuldigte den Tatort verlassen. Sie kündigte an, dass sie „jetzt ihr Fahrzeug umparken und anschließend nach Hause gehen werde“. Entsprechend dieser Ankündigung versuchte die Beschuldigte, den Angaben der Polizeibeamten zufolge, mehrfach, sich dem weiteren Gespräch mit den Polizeibeamten zu entziehen und zu ihrem Fahrzeug zurückzukehren.

In dieser Situation bestand nach Auffassung der Kammer Gefahr im Verzug. Ohne eine sofortige Anordnung der Blutprobenentnahme drohte ein Beweismittelverlust oder wenigstens eine erhebliche Beeinträchtigung der Brauchbarkeit einer später entnommenen Blutprobe durch Nachtrunk, weil die Polizeibeamten ohne die sofortige Anordnung einer Blutprobenentnahme keine Handhabe gehabt hätten, um die Beschuldigte am Fortgehen zu hindern (vgl. OLG Bamberg, NJW 2009, 2146, 2147 [= BA 2009, 217]; KG, Beschluss v. 20. Januar 2010, Az.: (3) 1 Ss 426/09 (165/09); *Brocke/Herb*, NStZ 2009, 671, 672 f.; *Götz*, NStZ 2008, 239 f.).

a) Die Anordnung einer Blutentnahme ist zwangsweise durchsetzbar. Hierzu darf ein Beschuldigter vorübergehend festgehalten und dem nächsten geeigneten und erreichbaren Arzt vorgeführt werden. Das gilt auch dann, wenn die Anordnung zur Entnahme der Blutprobe nicht vom Richter, sondern von der Staatsanwaltschaft oder ihren Ermittlungspersonen getroffen worden ist (vgl. zum Vorstehenden: *Meyer-Göfner*, StPO, 52. Aufl., § 81a, Rdnr. 29 m. w. N.). Aufgrund der Anordnung einer Blutprobenentnahme konnten die Polizeibeamten also im vorliegenden Fall die Beschuldigte daran hindern, sich zu entfernen. Die drohende Gefährdung des Untersuchungserfolgs konnte so abgewendet werden.

b) Der Untersuchungserfolg wäre allerdings nicht gefährdet gewesen, wenn die Polizeibeamten außer der eigenen, sofortigen Anordnung gemäß § 81a Abs. 2 StPO eine andere Möglichkeit gehabt hätten, um die Beschuldigte am Fortgehen zu hindern. Eine

solche Möglichkeit bestand jedoch mangels entsprechender Rechtsgrundlage nicht: § 163b Abs. 1 StPO war nicht (mehr) anwendbar, weil die Beschuldigte nach dieser Vorschrift nur bis zur Feststellung ihrer Identität festgehalten werden durfte. Ihre Identität war jedoch schon geklärt, als sie sich vom Einsatzort entfernen wollte. Die Polizeibeamten konnten die Beschuldigte auch nicht gemäß § 127 Abs. 2 StPO vorläufig festnehmen, weil kein Haftgrund bestand. Dass die Beschuldigte vorhatte, nach Hause zu gehen, begründet weder Flucht- noch Verdunkelungsgefahr (vgl. *Brocke/Herb*, a. a. O., 672 m. w. N.).

aa) Allerdings wird in Rechtsprechung und Literatur die Auffassung vertreten, dass § 81a StPO die Polizeibeamten zu einem „Teileingriff“ in die körperliche Fortbewegungsfreiheit ermächtigt, wenn ein Beschuldigter sich entfernen wolle. § 81a StPO ermächtigt die Polizeibeamten bei Gefahr im Verzug dazu, einen Beschuldigten jedenfalls solange festzuhalten, bis eine richterliche Entscheidung über die Entnahme der Blutprobe herbeigeführt sei (*Fickenscher/Dingelstadt*, NStZ 2009, 124, 126 f.; OLG Hamm, NJW 2009, 242, 244 [= BA 2008, 388]). Nach dieser Auffassung kommt es also in Fällen wie dem vorliegenden zu einem „zweiaktigen Prüfungsverfahren“ (*Fickenscher/Dingelstadt*, a. a. O., 127): Zunächst treffen die Polizeibeamten, gestützt auf § 81a StPO, eine Entscheidung darüber, ob der Beschuldigte festgehalten, d. h. in seiner Fortbewegungsfreiheit beschränkt wird. Wenn sie sich für einen entsprechenden Eingriff entscheiden und den Beschuldigten festhalten, entfällt der Grund für die Annahme von Gefahr im Verzug, so dass nun – wie im gesetzlichen Regelfall – der Richter über den Eingriff in die körperliche Unversehrtheit, also die Entnahme einer Blutprobe, entscheiden kann und muss.

bb) Die Kammer schließt sich dieser Auffassung nicht an. § 81a StPO sieht ein eigenständiges Festhalterecht der Polizeibeamten nicht vor. Vielmehr geht mit Eintritt von Gefahr im Verzug, also bei einer Gefährdung des Untersuchungserfolgs, die Zuständigkeit für „die Anordnung“ gemäß § 81a Abs. 2 StPO auf die Staatsanwaltschaft und ihre Ermittlungspersonen über. Mit „Anordnung“ ist in § 81a Abs. 2 StPO die von § 81a Abs. 1 StPO allein geregelte Anordnung einer körperlichen Untersuchung des Beschuldigten gemeint. Eine etwaige vorherige Anordnung freiheitsbeschränkender Maßnahmen sieht § 81a StPO nicht vor. Vielmehr ist es eine Frage der Durchsetzung der Anordnung zur körperlichen Untersuchung, inwieweit auch die Freiheit des Beschuldigten beschränkt werden darf.

Ein „zweiaktiges Prüfungsverfahren“ liefe zudem auf eine Überprüfung der polizeilichen Anordnung durch den Richter hinaus, die § 81a StPO – anders als § 98 Abs. 2 S. 1 StPO – nicht vorsieht (*Brocke/Herb*, a. a. O., 673): Da ein Polizeibeamter eine auf § 81a StPO gestützte freiheitsbeschränkende Anordnung nur treffen dürfte, wenn die Voraussetzungen dieser Eingriffsnorm vorlägen, müsste er – wenigstens innerlich – vor dieser Anordnung eine Entscheidung darüber

treffen, ob die in § 81a Abs. 1 StPO geregelten Tatbestandsvoraussetzungen für Anordnungen gemäß § 81a StPO vorliegen. Die vom Polizeibeamten zu prüfenden Tatbestandsvoraussetzungen wären dieselben, die vorliegen müssten, damit eine körperliche Untersuchung – hier die Blutprobenentnahme – angeordnet werden dürfte. Letztlich würde also ein Polizeibeamter, der eine freiheitsbeschränkende Maßnahme aufgrund von § 81a StPO anordnet, zugleich, bzw. „eine juristische Sekunde“ zuvor, die Entscheidung treffen, dass eine Blutprobe entnommen werden soll. Wenn dann später ein Richter die Blutprobenentnahme anordnen soll, müsste dieser erneut über die vom Polizeibeamten an sich schon entschiedene Frage entscheiden. Eine solche Verfahrensweise sieht § 98 Abs. 2 S. 1 StPO bei Beschlagnahmen vor, nicht aber § 81a StPO bei körperlichen Untersuchungen. Zwar ist anerkannt, dass der Beschuldigte entsprechend § 98 Abs. 2 S. 2 StPO die richterliche Überprüfung einer von Staatsanwaltschaft oder Polizei angeordneten körperlichen Untersuchung verlangen kann (*Meyer-Göfner*, a. a. O., Rdnr. 31). Dass aber Staatsanwaltschaft oder Polizei wie im Falle des § 98 Abs. 2 S. 1 StPO gehalten wären, von sich aus die richterliche Überprüfung ihrer Anordnung zur körperlichen Untersuchung herbeizuführen, verlangt – soweit ersichtlich – niemand.

Schließlich ist es nach Auffassung der Kammer auch nicht zum Schutz der Grundrechte des Beschuldigten, insbesondere seines Rechts auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG), erforderlich, die Anordnungscompetenz von Polizeibeamten in Fallkonstellationen wie der vorliegenden auf freiheitsbeschränkende Anordnungen – etwa im Wege einer grundrechtskonformen, einschränkenden Interpretation von § 81a StPO – zu begrenzen. Zwar handelt es sich beim Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit um ein hohes Gut, andererseits ist der diesem Grundrecht bei Entnahme einer Blutprobe, die nur von einem Arzt durchgeführt werden darf (§ 81a Abs. 1 S. 2 StPO), drohende Eingriff von relativ geringer Intensität und Tragweite. Hinzu kommt, dass in Fällen wie dem vorliegenden, in denen ein Beschuldigter den Einsatzort verlassen möchte, auch sein Grundrecht auf Freiheit der Person (Art. 2 Abs. 2 S. 2 GG) betroffen ist. Die Auffassung, nach der trotz Annahme von Gefahr im Verzug und entsprechender polizeilicher Anordnung von freiheitsbeschränkenden Maßnahmen (auch) eine richterliche Entscheidung über die Anordnung der Blutprobenentnahme herbeizuführen ist, führt nicht zwingend zur größtmöglichen Schonung *aller* betroffenen Grundrechte des Beschuldigten. Wer den Einsatzort verlassen will, um nach Hause zu gehen, der hat womöglich im konkreten Fall sogar ein viel höheres Interesse daran, möglichst bald (wieder) nach Hause zu kommen, als daran, dass ihm eine Blutprobe nur nach vorheriger richterlicher Anordnung entnommen wird. Sollte aber dennoch, obwohl Polizeibeamte bereits rechtmäßiger Weise eine auf § 81a StPO gestützte Anordnung getroffen haben, die Untersuchungsanordnung eines Richters erforderlich sein, kann sich unter Umständen die Zeit verlängern, in der

der Beschuldigte in seiner Fortbewegungsfreiheit beschränkt wird. Denn die Einholung einer richterlichen Anordnung wird auch im besten Fall wenigstens 15 bis 20 Minuten dauern.

3. Aufgrund des somit bestehenden dringenden Tatverdachts ist davon auszugehen, dass ein Regelfall der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB vorliegt und daher der Beschuldigten die Fahrerlaubnis im Hauptverfahren entzogen werden wird.

55. *) 1. Der Inhaber einer durch einen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Fahrerlaubnis darf durch die Behörde des Aufnahmestaats auf seine Fahreignung überprüft werden, wenn er nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland auch nur einmal nachteilig im Straßenverkehr in Erscheinung getreten ist, sofern ein solches Verhalten von einigem Gewicht ist. Ist das der Fall, können auch vor der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis liegende Auffälligkeiten berücksichtigt werden.

2. Auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG stellt eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV und zugleich eine Auffälligkeit von einigem Gewicht dar, die Anlass zur Überprüfung der Fahreignung des Inhabers einer EU-Fahrerlaubnis geben kann.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,

Beschluss vom 19. April 2010 – 11 ZB 09.2982 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Aberkennung des Rechts, mit seinem niederländischen Führerschein in der Bundesrepublik Deutschland fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge führen zu dürfen.

Mit Urteil des Amtsgerichts Augsburg vom 29. März 1995 wurde der Kläger wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung verurteilt und ihm die Fahrerlaubnis entzogen. Er war als Fahrer eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,89 ‰ in einen Verkehrsunfall verwickelt gewesen.

Mit Urteil des Amtsgerichts Landsberg am Lech vom 29. Juli 1996 wurde der Kläger wegen in Tateinheit stehender Vergehen des Diebstahls in einem besonders schweren Fall, des Fahrens ohne Fahrerlaubnis und der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und vier Monaten verurteilt.

Am 27. Januar 2003 stellte die Stadt A. dem Kläger einen niederländischen Führerschein für die Klasse B aus.

Mit Bußgeldbescheid vom 01. April 2008 wurden gegen den Kläger eine Geldbuße und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt, weil er am 23. Februar 2008 ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,37 mg/l geführt hatte.

Die Fahrerlaubnisbehörde forderte den Kläger daraufhin am 29. Mai 2008 auf, bis spätestens 29. Juli 2008 ein medizinisch-psychologisches Gutachten über seine Fahreignung beizubringen. Da der Kläger das Gutachten nicht beibrachte, erkannte sie ihm mit Bescheid vom 17. Oktober 2008 das Recht ab, mit seinem niederländischen Führerschein in Deutschland fahrerlaubnispflichtige Fahrzeuge führen zu dürfen.

Die gegen diesen Bescheid vom Kläger erhobene Klage wies das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 04. November 2009 ab.

Hiergegen richtet sich der Antrag auf Zulassung der Berufung.

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg, weil die geltend gemachten Zulassungsgründe nicht dargelegt wurden bzw. nicht vorliegen.

1. Der Kläger trägt vor, dass die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach der bisherigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH, Beschluss vom 06. 04. 2006 Rechtssache C-227/05 Halbritter, Slg I-49 [= BA 2006, 307]) nicht auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV habe gestützt werden können, der die wiederholte Begehung von Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zur Voraussetzung habe. Diese Voraussetzung sei nur erfüllt, wenn man die vor der Erteilung des niederländischen Führerscheins am 27. Januar 2003 liegenden Trunkenheitsfahrten des Klägers vom 24. September 1994 und 01. Januar 1996, die zu den beiden Verurteilungen vom 29. März 1995 und 29. Juli 1996 geführt hätten, berücksichtige. Nach der angeführten Rechtsprechung des EuGH dürfe ein Mitgliedstaat seine innerstaatlichen Vorschriften über die Einschränkung oder den Entzug der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis nur im Hinblick auf ein Verhalten des Betroffenen nach dem Erwerb der EU-Fahrerlaubnis ausüben. Die Interpretation dieser Rechtsprechung durch das Verwaltungsgericht dahingehend, dass bei einem einschlägigen Verhalten des Führerscheininhabers nach Erteilung der EU-Fahrerlaubnis im Rahmen der Anwendung der innerstaatlichen Vorschriften ergänzend auch einschlägige und noch verwertbare Umstände vor dem Erwerb der EU-Fahrerlaubnis herangezogen werden dürften, gehe über die Rechtsprechung des EuGH hinaus. Das Verwaltungsgericht hätte deshalb das hierzu in der mündlichen Verhandlung beantragte Vorabentscheidungsverfahren einleiten müssen.

Dieses Vorbringen begründet keine ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils. Die Gutachtensanordnung vom 29. Mai 2008 konnte auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV gestützt werden, weil der Kläger wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen hatte. Sowohl die den Verurteilungen des Klägers vom 29. März 1995 und vom 29. Juli 1996 zugrundeliegende Trunkenheitsfahrten als auch die Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG vom 23. Februar 2008 waren bei Ergehen der Gutachtensanordnung verwert-

bar und sind dies bis heute geblieben (vgl. den im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutz ergangenen Beschluss des Senats vom 16. 02. 2009 Az. 11 CS 09.20). Gemäß § 11 Abs. 8 FeV durfte die Fahrerlaubnisbehörde deshalb von der Nichtvorlage des verlangten Gutachtens auf die Nichteignung des Klägers schließen.

Die Berücksichtigung des europäischen Gemeinschaftsrechts führt zu keinem anderen Ergebnis. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (z.B. Beschluss vom 31. 01. 2007 Az. 11 CS 06.1923; vom 26. 03. 2008 Az. 11 CS 08.246) darf der Inhaber einer durch einen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten Fahrerlaubnis durch die Behörde des Aufnahmestaats auf seine Fahreignung überprüft werden, wenn er nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland auch nur einmal nachteilig im Straßenverkehr in Erscheinung getreten ist, sofern ein solches Verhalten von einigem Gewicht ist. Ist das der Fall, können auch vor der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis liegende Auffälligkeiten berücksichtigt werden. Auch eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG stellt eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV und zugleich eine Auffälligkeit von einigem Gewicht dar, die Anlass zur Überprüfung der Fahreignung des Inhabers einer EU-Fahrerlaubnis geben kann (vgl. BayVGH vom 26. 03. 2008 a. a. O.).

Aus der vom Kläger angeführten Rechtsprechung des EuGH ergibt sich kein Verbot, die vom Kläger vor der Erteilung seiner niederländischen Fahrerlaubnis begangenen Trunkenheitsfahrten ergänzend zu berücksichtigen. Das Verwaltungsgericht hat insoweit zutreffend ausgeführt, dass es nach dieser Rechtsprechung einem Mitgliedstaat nur untersagt ist, dieselben Gründe, die zum Entzug der Fahrerlaubnis oder der Berechtigung eines Überprüfungsverfahrens geführt haben, nach dem Erwerb der ausländischen Fahrerlaubnis nochmals zum Anlass für eine Überprüfung der Fahreignung zu machen. Gibt ein neues Verhalten des Führerscheininhabers Anlass für eine Überprüfung, ist der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes berechtigt, seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung oder Entzug der Fahrerlaubnis anzuwenden. Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG verpflichtet die Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Anerkennung der ausgestellten Führerscheine, eine Besserstellung der Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse gegenüber Inhabern inländischer Fahrerlaubnisse bei nachfolgenden Verkehrsverstößen ist damit aber nicht verbunden (Beschluss des Senats vom 31. 01. 2007 a. a. O.).

Für ein Vorabentscheidungsersuchen an den EuGH hatte das Verwaltungsgericht deshalb keinen Anlass.

2. Die Rechtssache weist entgegen der Auffassung des Klägers auch keine besonderen rechtlichen Schwierigkeiten auf (§ 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO).

Denn die vom Kläger formulierte Rechtsfrage, ob seine Trunkenheitsfahrten vor Erteilung der niederländischen Fahrerlaubnis bei der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung nach § 13 Satz 1

Nr. 2 Buchst. b FeV ergänzend herangezogen werden dürfen, ist aus den unter 1. dargestellten Gründen ohne weiteres zu bejahen.

3. Schließlich hat die Rechtssache nicht die vom Kläger geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung (§ 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO). Insoweit hat der Kläger nicht ausreichend dargelegt, dass die von ihm formulierte Rechtsfrage (vgl. oben unter 2.) klärungsbedürftig ist, weil sie sich anhand der vorliegenden Rechtsprechung des EuGH – wie oben dargestellt – beantworten lässt.

56. 1. Die in § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG angeordnete Bindung der Verwaltungsbehörde an die Beurteilung der Kraftfahreignung in einem Strafverfahen steht nicht nur der Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern auch vorbereitenden Aufklärungsmaßnahmen wie der Anforderung eines Gutachtens auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV entgegen (wie BVerwG, Urteil vom 15.07.1988 – 7 C 46.87 – BVerwGE 80, 43; Beschluss des Senats vom 17.11.2008 – 10 S 2719/08 – ZfSch 2009, 178).

2. Die Bindungswirkung tritt nicht ein, wenn die Fahrerlaubnisbehörde einen umfassenderen Sachverhalt als das Strafgericht zu beurteilen hat. Dies ist dann nicht der Fall, wenn die Fahrerlaubnisbehörde die Gutachtensanforderung nur auf strafgerichtliche Vorverurteilungen stützt, die das Strafgericht in seinem letzten Urteil bei der Strafzumessung zu Lasten des Führerscheininhabers berücksichtigt hat.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 03. Mai 2010 – 10 S 256/10 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Freiburg vom 26.01.2010 ist zulässig (vgl. §§ 146, 147 VwGO) und hat auch in der Sache Erfolg.

Das Landratsamt hat dem Antragsteller nach § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis entzogen, weil er ein nach § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV angefordertes Eignungsgutachten nicht beigebracht hat. Keine rechtlichen Bedenken bestehen gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts, dass die erklärte Anordnung der sofortigen Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung dem Begründungserfordernis des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt (vgl. zu diesen Anforderungen Beschluss des Senats vom 24.06.2002 – 10 S 985/02 – VBIBW 2002, 441 [= BA 2003, 245]) und die Gutachtensanordnung des Antragsgegners vom 08.10.2009 den an sie zu stellenden formellen Anforderungen entspricht. Wie das Verwaltungsgericht zu Recht näher darlegt, ist die Gutachtensanforderung trotz der falschen Datumsangabe aus sich heraus verständlich und wurde vom Antragsteller auch zutreffend verstanden. Entgegen der Auffassung der Beschwerde ist in diesem Zu-

sammenhang unerheblich, dass sich in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens vom 08.10.2009 keine genaue Angabe der vom Landratsamt als Grundlage herangezogenen Bestimmung der Fahrerlaubnis-Verordnung findet (vgl. hierzu Urteil des Senats vom 18.05.2004 – 10 S 2796/03 – VBIBW 2004, 428 [= BA 2006, 57]).

Das Verwaltungsgericht hat jedoch übersehen, dass hier die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG der Anordnung, ein Gutachten beizubringen, jedenfalls bei summarischer Prüfung entgegenstehen dürfte. Will die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung u. a. der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Mit dieser Vorschrift soll die sowohl dem Strafrichter (vgl. § 69 StGB) als auch der Verwaltungsbehörde (vgl. § 3 Abs. 1 StVG) eingeräumte Befugnis, bei fehlender Kraftfahreignung die Fahrerlaubnis zu entziehen, so aufeinander abgestimmt werden, dass Doppelprüfungen unterbleiben und die Gefahr widersprechender Entscheidungen ausgeschaltet wird. Der Vorrang der strafrichterlichen vor der behördlichen Entscheidung findet seine innere Rechtfertigung darin, dass auch die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter als Maßregel der Besserung und Sicherung keine Nebenstrafe, sondern eine in die Zukunft gerichtete, aufgrund der Sachlage zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung zu treffende Entscheidung über die Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr ist. Insofern deckt sich die dem Strafrichter übertragene Befugnis mit der Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde. Während die Behörde allerdings die Kraftfahreignung aufgrund einer umfassenden Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Kraftfahrers zu beurteilen hat, darf der Strafrichter nur eine Würdigung der Persönlichkeit vornehmen, soweit sie in der jeweiligen Straftat zum Ausdruck gekommen ist. Deshalb ist die Verwaltungsbehörde an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung auch nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn die Behörde von demselben und nicht von einem anderen, umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat. Die Bindungswirkung lässt sich nur rechtfertigen, wenn die Verwaltungsbehörde den schriftlichen Urteilsgründen sicher entnehmen kann, dass überhaupt und mit welchem Ergebnis das Strafgericht die Fahreignung beurteilt hat. Deshalb entfällt die Bindungswirkung, wenn das Strafgericht überhaupt keine Ausführungen zur Kraftfahreignung enthält oder wenn jedenfalls in den schriftlichen Urteilsgründen unklar bleibt, ob das Strafgericht die Fahreignung eigenständig beurteilt hat (vgl. zum ganzen BVerwG, Urteil vom 15.07.1988 – 7 C 46.87 – BVerwGE 80, 43; BVerwG, Beschluss vom 01.04.1993 – 11 B 82.92 – Buchholz 442.10 § 4

StVG Nr. 89; Beschluss des Senats vom 17. 11. 2008 – 10 S 2719/08 – ZfSch 2009, 178). Die in § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG angeordnete Bindungswirkung gilt nicht nur für die Maßnahme der Entziehung selbst, sondern nach ihrem Sinn und Zweck für das gesamte Entziehungsverfahren unter Einschluss der vorbereitenden Maßnahmen, so dass in derartigen Fällen die Behörde schon die Beibringung eines Gutachtens nicht anordnen darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. 07. 1988 – 7 C 46.87 – a. a. O.).

Ausgehend von diesen Grundsätzen war die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG voraussichtlich gehindert, ein medizinisch-psychologisches Eignungsgutachten anzuordnen. Mit Strafurteil des Amtsgerichts Müllheim/Baden vom 16. 09. 2008 wurde der Antragsteller wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr verurteilt, weil er am 01. 09. 2007 einen Pkw mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,57 ‰ geführt hat. Im Urteil wird festgestellt, dass trotz § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB von der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen war, da u. a. die Tatumstände und die seither verstrichene Zeit sowie die erheblichen, beanstandungsfreien Fahrleistungen einen Regelfall nach § 69 StGB kontraindizieren würden. Bei der Strafzumessung berücksichtigte das Gericht zu Gunsten des Antragstellers u. a. die kurze zurückgelegte Fahrstrecke sowie seine Strafflosigkeit seit nahezu zehn Jahren und seinen psychischen Ausnahmezustand bei Begehung der Tat. Damit hat das Strafgericht aufgrund einer – wenn auch nur knappen – Beurteilung der Eignungsfrage von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen. Die Urteilsgründe lassen keinen Raum für die Annahme, das Strafgericht habe von einer eigenständigen Bewertung der Kraftfahreignung abgesehen und diese Frage letztlich offen lassen wollen. Es liegt auch kein Anhaltspunkt dafür vor, dass das Strafgericht nicht aufgrund einer Eignungsbeurteilung, sondern aufgrund anderer Umstände wie etwa im Hinblick allein auf die seit der Tatbegehung verstrichene Zeit von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen hat (vgl. zu einer derartigen Konstellation BVerwG, Beschluss vom 11. 01. 1988 – 7 B 242.87 – DAR 1988, 247) oder lediglich an der Ungeeignetheit gezweifelt hat. Auch eine Auslegung dahingehend, dass das Strafgericht nur das Vorliegen eines Regelfalles nach § 69 Abs. 2 StGB verneint hat, so dass eine umfassende Prüfung der Kraftfahreignung nach § 69 Abs. 1 StGB geboten ist, dürfte bereits nach dem Wortlaut der Urteilsgründe nicht in Betracht kommen. Vielmehr folgt aus der knappen, aber klaren Begründung des Strafurteils, dass der Vorfall vom 01. 09. 2007 der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Auffassung des Strafgerichts nicht entgegensteht.

Auch der Umstand, dass nach dem Wortlaut des Strafurteils die Eignung des Antragstellers nicht positiv festgestellt wurde, rechtfertigt keine andere Einschätzung. Denn eine Unterscheidung zwischen positiver Feststellung der Eignung und Verneinung der Ungeeignetheit ist jedenfalls im Entziehungsverfahren

rechtlich ohne Belang; ist die Ungeeignetheit nicht gegeben, muss der Kraftfahrer im Rechtssinn als (weiterhin) geeignet angesehen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. 07. 1988 – 7 C 46.87 – a. a. O.).

Schließlich ist die Fahrerlaubnisbehörde auch nicht von einem umfassenderen Sachverhalt als das Strafgericht ausgegangen. Die durch das Amtsgericht Müllheim abgeurteilten Straftaten waren die zwei Trunkenheitsfahrten des Antragstellers am 01. 09. 2007 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,57 ‰. Zwar war die Gutachtensanforderung des Antragsgegners auf die Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV gestützt und bezog deshalb die mit Urteil des Amtsgerichts Leipzig vom 08. 01. 1999 geahndete Trunkenheitsfahrt vom 16. 07. 1998 mit ein. Ferner setzt die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG voraus, dass der gleiche Sachverhalt, d. h. die Tat im Sinne des Strafrechts, Gegenstand der verschiedenen Verfahren ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. 02. 1962 – VIII C 138/61 – VerwRspr Band 14, Nr. 281). Wie sich den Gründen des Urteils vom 16. 09. 2008 unzweideutig entnehmen lässt, war diese Vorverurteilung durch das Amtsgericht Leipzig dem Strafrichter bei Urteilserlass aber nicht nur bekannt; die einschlägige Vorverurteilung des Antragstellers wurde von dem Strafrichter auch bei seinen Strafzumessungserwägungen zu dessen Lasten berücksichtigt. Der Strafrichter hat zwar nur die konkrete Tat abzuurteilen, trifft seine Entscheidung jedoch unter Würdigung der Persönlichkeit des Täters, dessen Vorstrafen dabei mit zu berücksichtigen sind. Daher hat der Strafrichter hier sämtliche Zuwiderhandlungen des Antragstellers in dem gleichen umfassenden Maße wie die Verwaltungsbehörde gewürdigt, so dass die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG nicht ausgeschlossen ist. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob das Strafgericht zu Recht von einer Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 StGB abgesehen hat. Denn die Bindungswirkung verwehrt es der Fahrerlaubnisbehörde, das Strafurteil auf seine inhaltliche Richtigkeit zu prüfen. Würdigt das Strafgericht einen Vorfall anders als die Fahrerlaubnisbehörde, fehlt es deswegen nicht am Merkmal des gleichen Sachverhalts.

Die Bindungswirkung dürfte schließlich auch nicht deshalb entfallen, weil § 13 Satz 1 Nr. 2 b FeV die Fahrerlaubnisbehörde zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet. Denn § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG geht als formelles Gesetz der Fahrerlaubnis-Verordnung vor (vgl. Beschluss des Senats vom 17. 11. 2008 – 10 S 2719/08 – a. a. O.).

Die Fahrerlaubnisbehörde durfte den Vorfall vom 01. 09. 2007 daher nicht zum Anlass für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nehmen. Ist die Gutachtensanordnung nicht rechtmäßig, kann aus der Weigerung des Antragstellers, dieses Gutachten beizubringen, oder aus der Fristversäumung nicht der Schluss auf seine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen gezogen werden.

57. *) 1. Neuere wissenschaftliche Untersuchungen sprechen gegen die Annahme, dass bei einer THC-Konzentration von unter 2 ng/ml eines Kraftfahrzeugführers noch nicht von einer signifikanten Erhöhung des Risikos einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die negativen Auswirkungen des Cannabiskonsums auf den Betroffenen auszugehen ist. Im Falle des Führens eines Kraftfahrzeuges mit einem THC-Wert von 1,9 ng/ml ist deshalb von einem mangelnden Trennungsvermögen i. S. d. Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV auszugehen.

2. § 4 Abs. 3 StVG gilt nur für das Strafverfahren, weshalb die Einstellung eines Bußgeldverfahrens wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG eine Bindungswirkung im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren nach § 3 Abs. 3, 4 StVG nicht begründet.

Verwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 26. April 2010 – 5 K 126/10 –

Zum Sachverhalt:

Am 21. Dezember 2008 befuhr der Kläger mit seinem Pkw den Ring in B., als er in eine Polizeikontrolle geriet. Die von der Polizei B. angeordnete Blutentnahme ergab Werte von 1,9 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) und 14,9 ng/ml THC-COOH. Am 01. Januar 2009 wurde der Kläger erneut polizeilich kontrolliert, als er mit einem Kraftfahrzeug in B. die L.-Straße befuhr. Die angeordnete Blutentnahme ergab Blutwerte von 0,8 ng/ml THC und 14 ng/ml THC-COOH. Mit Verfügung vom 30. September 2009 entzog das Stadtamt B. dem Kläger die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, forderte ihn zur Abgabe des Führerscheins binnen eines Tages nach Zustellung der Verfügung auf und drohte für den Fall der Nichtbefolgung die Festsetzung eines Zwangsgeldes in Höhe von 250,00 Euro an. Zur Begründung wurde ausgeführt, der Kläger sei ungeeignet zum Führen von Fahrzeugen, da er als gelegentlicher Cannabiskonsumant nicht zwischen Konsum und Fahren trennen könne. Gelegentlicher Konsum liege vor, wenn mindestens zweimal Cannabis in voneinander unabhängigen Konsumakten eingenommen werde. Dies sei der Fall, da der Kläger am 21. Dezember 2008 und am 01. Januar 2009 unter dem Einfluss von Cannabis am Straßenverkehr teilgenommen habe.

Gegen die Verfügung legte der Kläger am 21. Oktober 2009 Widerspruch ein. Mit Widerspruchsbescheid vom 04. Januar 2010 wies der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa den Widerspruch des Klägers zurück. Der Kläger hat am 01. Februar 2010 Klage erhoben.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist unbegründet. Der angefochtene Bescheid ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG)

i. V. m. §§ 3 Abs. 1, 11 Abs. 2 und 8, 14 Abs. 1, 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Danach ist demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn eine Erkrankung oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 der FeV vorliegen. An der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen fehlt es nach Ziffer 9.2.1 der Anlage 4, wenn von der regelmäßigen Einnahme von Cannabis auszugehen ist. Gemäß Ziffer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV ist bei einer gelegentlichen Einnahme von Cannabis nicht mehr von der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges auszugehen, wenn eine Trennung von Konsum und Fahren nicht gegeben ist.

Die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt sich aus Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, weil der Kläger zumindest gelegentlich Cannabis konsumiert und nicht ausreichend zwischen diesem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges unterscheidet. Dies steht aufgrund der vorliegenden toxikologischen Befundberichte des Klinikums B.-M. vom 02. und vom 14. Januar 2009 fest. Die Blutprobenuntersuchungen ergaben einen THC-Wert von 1,9 ng/ml und 14,9 ng/ml THC-COOH für die Fahrt am 21. Dezember 2008 und von 0,8 ng/ml THC und 14 ng/ml THC-COOH für die Fahrt am 01. Januar 2009. Der Kläger hat zwei voneinander unabhängige Konsumakte im Vorfeld der Fahrten eingeräumt. Damit steht der gelegentliche Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV fest (mindestens zweimaliger Cannabiskonsum). Der Kläger muss sich entgegen seiner Ansicht die Fahrt vom 01. Januar 2009 entgegenhalten lassen, obwohl das deswegen eingeleitete Bußgeldverfahren eingestellt worden ist. Insoweit besteht keine Bindung nach § 3 Abs. 3 oder 4 StVG für das Fahrerlaubnisentziehungsverfahren. § 4 Abs. 3 StVG gilt nur für Strafverfahren. § 3 Abs. 4 StVG greift ebenfalls nicht ein. Das Amtsgericht hat das Bußgeldverfahren nach § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 170 StPO nur deshalb eingestellt, weil der THC-Gehalt im Blut des Klägers bei dieser Fahrt 0,8 ng/ml betrug und damit unterhalb des von der Grenzwertkommission mit Beschluss vom 22.05.2007 empfohlenen Grenzwertes für THC von 1 ng/ml (abgedruckt in Blutalkohol 2007, S. 311) für eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG lag. Das Amtsgericht Bremen hat damit in der Bußgeldentscheidung gleichwohl eine positive Aussage dazu getroffen, dass beim Kläger ein THC-Wert festgestellt wurde. Dass der Kläger am 01. Januar 2009 unter dem Einfluss von Cannabis ein Fahrzeug geführt hat, hat er zudem nicht bestritten, sondern sich lediglich auf den Standpunkt gestellt, dass die Fahrt wegen der Einstellung durch das Amtsgericht Bremen nicht berücksichtigt werden dürfe.

Eine ausreichende Trennung von Konsum und Fahren durch den Kläger ist nicht gegeben. Ein ausreichendes Trennungsvermögen, das eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hinnehmbar erscheinen lässt, ist nur gegeben, wenn der Konsument Fahren und Konsum in

jedem Fall in einer Weise trennt, dass eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann. Ab welcher THC-Konzentration ein fahreignungsrelevanter Cannabiseinfluss anzunehmen ist, ist in der Rechtsprechung für den Bereich von Werten zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml nicht unumstritten (vgl. u. a. VGH Mannheim, Urteil v. 15. 11. 2007, Az. 10 S 1272/07 [BA 2008, 210] m. w. N.; OVG Münster, Beschluss v. 09. 07. 2007, Az. 16 B 907/07 [BA 2007, 36]; OVG Schleswig, Beschluss v. 06. 07. 2007, Az. 4 MB 46/07).

Das erkennende Gericht geht mittlerweile in ständiger Rechtsprechung (vgl. Beschlüsse vom 13. 10. 2008, Az. 5 V 3072/08 und vom 25. 06. 2008, Az. 5 V 985/08 m. w. N., bestätigt durch OVG Bremen, Beschluss vom 08. 08. 2008, Az. 1 B 333/08) davon aus, dass bei gelegentlichem Cannabiskonsum und Fahren mit einer THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml nicht nur Eignungsbedenken i. S. v. § 46 Abs. 3 FeV bestehen. Neuere wissenschaftliche Untersuchungen sprechen gegen die Annahme, dass bei einer THC-Konzentration von unter 2 ng/ml eines Kraftfahrzeugführers noch nicht von einer signifikanten Erhöhung des Risikos einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die negativen Auswirkungen des Cannabiskonsums auf den Betroffenen auszugehen ist (überzeugend VGH Mannheim, Urteil vom 15. 11. 07, Az. 10 S 1272/07 m. w. N.; OVG Münster, Beschluss vom 09. 07. 07, Az. 16 B 907/07; OVG Schleswig, Beschluss vom 06. 07. 07, Az. 4 MB 46/07, alle in: www.fahrerlaubnisrecht.de). Aufgrund des anlässlich der Fahrt vom 21. Dezember 2008 festgestellten THC-Wertes von 1,9 ng/ml ist somit davon auszugehen, dass der Kläger Konsum und Fahren nicht voneinander trennen kann. Dieser Wert liegt im Übrigen deutlich über dem von der Grenzwertkommission empfohlenen Grenzwert für THC von 1 ng/ml. Entgegen der Auffassung des Klägers kommt es nicht darauf an, dass die anlässlich der Fahrt am 01. Januar 2009 festgestellte THC-Konzentration unter diesem Grenzwert lag. Dass der Kläger Konsum und Fahren nicht voneinander trennen kann, hat er bereits durch die Fahrt vom 21. Dezember 2008 belegt. Die Feststellungen anlässlich der Fahrt vom 01. Januar 2009 dienen dagegen zum Beleg des gelegentlichen Cannabiskonsums des Klägers.

Gründe dafür, dass im maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt abweichend vom Regelfall besondere Umstände vorlagen, die die Annahme eines Ausnahmefalles zu rechtfertigen vermochten, sind nicht ersichtlich. Der Vortrag des Klägers, wonach er sich nach dem Vorfall vom 21. Dezember 2008 vom Cannabiskonsum distanziert habe, ist durch den eingeräumten Konsumakt am 31. Dezember 2008 widerlegt worden. Der Konsumakt wenige Tage später und die anschließende Autofahrt zeigen vielmehr unabhängig von dem bei der Fahrt am 01. Januar 2009 festgestellten THC-Wert, dass eine Verhaltensänderung beim Kläger nicht eingesetzt hatte. Der Vortrag des Klägers im vorliegenden Verfahren genügt nicht für die Annah-

me eines Ausnahmefalles. Er beruft sich im Wesentlichen darauf, dass der Grenzwert für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG bei der Fahrt am 01. Januar 2009 nicht erreicht wurde. Anhaltspunkte für eine tatsächliche Verhaltensumstellung bis zum Abschluss des Widerspruchsverfahrens sind vom Kläger dagegen nicht substantiiert dargelegt worden.

58. *) Wird im Verwaltungsverfahren mit beachtlichen Darlegungen darauf hingewiesen, dass ein gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV gefordertes medizinisch-psychologisches Gutachten zumindest auch aus finanziellen Gründen nicht (fristgemäß) vorgelegt werden könne, so muss die Fahrerlaubnisbehörde diesen Hinweisen weiter nachgehen, sei es etwa durch die Anforderung von Nachweisen oder durch die gemeinsame Abklärung von Möglichkeiten, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Belange der Verkehrssicherheit zur Deckung zu bringen. Andernfalls ist der Schluss aus der Nichtvorlage des geforderten Gutachtens auf eine mangelnde Fahreignung gemäß § 11 Abs. 8 FeV nicht gerechtfertigt.

Verwaltungsgericht Ansbach,
Beschluss vom 25. Februar 2010 – AN 10 S 10.00086 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt Eilrechtsschutz und Prozesskostenhilfe für den Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO. Dieser richtet sich gegen einen Bescheid, mit welchem dem Antragsteller das Führen von Mofas und Fahrrädern im öffentlichen Straßenverkehr unter Anordnung des Sofortvollzuges untersagt worden ist.

Diesem Bescheid liegt zugrunde, dass der Antragsteller im öffentlichen Straßenverkehr ein Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,61 Promille geführt hat.

Das daraufhin von der Behörde angeforderte medizinisch-psychologische Gutachten brachte der Antragsteller aus Kostengründen nicht bei, was er mit Schreiben seines Betreuers vom 14. August 2009 einwendete bzw. mit Schreiben vom 14. September 2009 dahingehend substantiierte, dass „er Grundsicherung beziehe“ und „knapp über 400 EUR monatlich zum Leben“ habe. Ferner wies er auf eine Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz (vom 25. 09. 2009 – Az. 10 B 10930/09 [BA 2009, 437]) hin, nach welcher eine vergleichbare Behördenentscheidung als unverhältnismäßig und deshalb rechtswidrig bewertet worden sei.

Mit Bescheid vom 11. Januar 2010 wurde dem Antragsteller das Führen von Mofas und Fahrrädern im öffentlichen Straßenverkehr unter Anordnung des Sofortvollzuges untersagt.

Gegen diesen Bescheid ließ der Antragsteller am 18. Januar 2010 Widerspruch erheben und am gleichen Tag bei Gericht beantragen, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid vom 11. Januar 2010 wiederherzustellen und dem Antrag-

steller für dieses Verfahren Prozesskostenhilfe zu bewilligen.

Der Antragsgegner beantragte mit Schreiben vom 29. Januar 2010 die Ablehnung des Eilantrages.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig und begründet.

Nach § 80 Abs. 5 VwGO kann das Gericht in den Fällen, in denen die sofortige Vollziehung eines Verwaltungsaktes angeordnet worden ist, die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs dagegen ganz oder teilweise wiederherstellen. Bei der Entscheidung sind die widerstreitenden Interessen gegeneinander abzuwägen. Im Rahmen dieser Abwägung können auch die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs berücksichtigt werden. Bleibt dieser mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolglos, wird die Abwägung in der Regel zum Nachteil des Betroffenen ausfallen, da dann das von der Behörde geltend gemachte besondere öffentliche Interesse am Sofortvollzug regelmäßig überwiegt.

Es ergeben sich aus Sicht des Gerichts bereits Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheides.

Das letztlich auf § 11 Abs. 8 FeV gestützte Verbot des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nach § 3 Abs. 1 FeV begegnet rechtlichen Bedenken hier jedenfalls schon insoweit, als der Antragsteller bzw. sein Betreuer im Verwaltungsverfahren mit

beachtlichen Darlegungen darauf hingewiesen haben, das geforderte Gutachten zumindest auch aus finanziellen Gründen nicht (fristgemäß) vorlegen zu können.

Diesen beachtlichen Hinweisen ist die Fahrerlaubnisbehörde im Verwaltungsverfahren nicht weiter nachgegangen, sei es etwa durch die Anforderung von Nachweisen oder durch die gemeinsame Abklärung von Möglichkeiten, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Belange der Verkehrssicherheit zur Deckung zu bringen. Weder im Antwortschreiben der Behörde vom 15. September 2009, im Anhörungsschreiben vom 08. Dezember 2009 oder im angefochtenen Bescheid finden sich Anhaltspunkte dafür, dass die Behörde den Aspekt der finanziellen Leistungsfähigkeit in ihre Überlegungen aufgenommen hat.

Damit ist in der vorliegenden Situation der Schluss aus der Nichtvorlage des geforderten Gutachtens auf das tatsächliche Vorliegen eines Mangels ausnahmsweise noch nicht gerechtfertigt gewesen (vgl. zu den Reaktionsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde bei derartigen Gestaltungen: BayVGH, Beschluss vom 09.02.2005 – Az.: 11 CS 04.2438, juris, insbesondere RdNr. 25 ff.).

Es wird somit im Widerspruchsverfahren zu klären sein, ob und in welcher Weise auf die finanzielle Situation des Antragstellers Rücksicht genommen werden kann bzw. muss.

SYMPOSIUM DES B.A.D.S.

„Vorsätzliche und fahrlässige Trunkenheitsfahrten: strafrechtliche Abgrenzung sowie zivil- und versicherungsrechtliche Auswirkungen“

16. April 2010

Leipzig

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

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Beiträge:	<i>Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten</i> PROF. DR. WOLFGANG EISENMENGER, Institut für Rechtsmedizin München	Sup 3
	<i>Zum Vorsatz bei der Trunkenheitsfahrt</i> KURT RÜDIGER MAATZ, Richter am Bundesgerichtshof a.D. Karlsruhe	Sup 8
	<i>Die strafrechtliche Problematik von Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsdelikten</i> CHRISTIAN JANECEK, Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht Dresden	Sup 14
	<i>Die vorsätzliche Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB – eine Ausnahme oder doch eher die Regel?</i> PROF. DR. DR. UWE SCHEFFLER / DR. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Frankfurt (Oder).....	Sup 19
	<i>Vorsätzliche und fahrlässige Trunkenheitsfahrten</i> FRANZ TISCHLER, Richter am Oberlandesgericht München ..	Sup 25

WOLFGANG EISENMENGER

Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten

Für die Einladung, bei diesem Symposium über Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten als Referent aufzutreten, darf ich mich herzlich bedanken. Ich halte es aber für wichtig, gleich zu Beginn meiner Ausführungen festzustellen, dass ein Mediziner für diese Fragestellung nicht kompetent ist. Denn die Begriffe „Vorsatz“ und „Fahrlässigkeit“ sind rein juristische Konstrukte, die ihrerseits in der Rechtsphilosophie verankert sind. Außerdem bin ich kein Versicherungsrechtler. Ein Mitspracherecht der Medizin ergibt sich nur daraus, dass der Begriff der Schuld an der Voraussetzung des freien Willens festgemacht ist und freier Wille eine Leistung des Gehirns darstellt. Damit wird die Verbindung zur Neurophysiologie – also einer medizinischen Disziplin – hergestellt, die sich bemüht, die Funktionen des Gehirns zu erforschen und zu erklären und für psychiatrische Begriffe wie Bewusstsein, Antrieb, Gefühl oder Stimmung das physikochemische und anatomische Substrat zu liefern. Und nicht von Ungefähr hat sich gerade in jüngster Zeit aus den neuesten Erkenntnissen der Neurobiologie und Psychologie der Paradigmenwechsel ergeben, der freie Wille des Menschen sei nur eine Illusion. Gepredigt wird der Determinismus in der Form des Inkompatibilismus. Prominenteste Vertreter dieser Theorie sind GERHARD ROTH, Leiter des Instituts für Hirnforschung der Universität Bremen und WOLF SINGER, Direktor am Max-Planck-Institut für Hirnforschung in Frankfurt am Main. Speziell ROTH stützt sich dabei argumentativ auf die Experimente von BENJAMIN LIBET, der 1979 die zeitliche Abfolge einer bewussten Handlungsentscheidung und ihrer Umsetzung mittels einer gezielten Bewegung untersuchte. Vereinfacht gesagt maß er den Zeitabstand zwischen einem Aktionspotential in der Hirnrinde mittels Hirnstromkurve, dem EEG, und dem Aktionspotential im eine gewollte Bewegung ausführenden Muskel mittels Elektromyogramm, dem EMG. Gleichzeitig bestimmte er den Zeitpunkt, zu dem die Handlungsabsicht den Versuchspersonen selbst subjektiv bewusst wurde. Als Ergebnis stellte er fest, dass der Zeitpunkt, zu dem die Handlungsabsicht bewusst wurde, deutlich nach dem Zeitpunkt lag, zu dem in der Hirnrinde die Bewegung vorbereitet wurde. Daraus schloss er, dass bereits bevor der Mensch sich bewusst zu einer Handlung entscheide, im Gehirn unbewusst Prozesse ablaufen, die die Entscheidung bahnten, demnach dem Willensprozess ein unbewusster Entscheidungsprozess vorgeschaltet sei. ROTH schloss daraus: „Das bewusste, denkende und wollende Ich ist nicht im moralischen Sinne verantwortlich für dasjenige, was das Gehirn tut, auch wenn dieses Gehirn perfiderweise dem Ich die entsprechende Illusion verleiht.“

Auch WOLF SINGER vertritt diese Ansicht, wenn er meint: „Wir sind nicht frei zu wollen, was wir wollen. Das menschliche Handeln ist durch die neuronalen Verschaltungen im Gehirn festgelegt.“ Interessanterweise befürworten aber beide Neurowissenschaftler die Notwendigkeit strafrechtlicher Ahndung. So führte ROTH in einer Diskussion mit dem Moraltheologen EBERHARD SCHOCKENHOFF aus, dass Täter verurteilt werden müssen¹⁾. Es gebe eine Definition von Freiheit, die zum Strafrecht und zu den Gesetzmäßigkeiten der Neurowissenschaften passe: eine Art praktische Freiheit, die unberührt von der Frage bleibe, ob der freie Wille eine Illusion sei. SINGER argumentiert, dass ein freier Wille nur dann existiere, wenn auf der Plattform des Bewusstseins durch Abwägen von Argumenten eine Entscheidung gefällt werde. Argumente, die bewusst gemacht werden könnten, entstammten allerdings dem deklarativen Gedächtnis, das erworbenes soziokulturelles Wissen beinhalte. Das alles müsse dann ohne Einschränkung durch übermächtige Triebstruktur, Drogen oder Hirnverletzungen ablaufen.

Aber auch wenn man unterstelle, dass es keinen freien Willen gebe, bleibe die Person als Verursacher für ihre Taten verantwortlich und man werde Straftäter weiterhin zur Rechenschaft ziehen und versuchen, sie durch Erziehungsmaßnahmen und Strafandrohung dazu zu bringen, sich nicht mehr so zu verhalten und bei großer Gefährlichkeit müsse man sie ihrer Freiheit berauben, um sich vor ihnen zu schützen.

Halten wir also fest: Auch wenn Vertreter einer neurowissenschaftlich geprägten Auffassung, menschliches Handeln sei weitgehend determiniert, dem freien Willen skeptisch bzw. ablehnend gegenüberstehen, bejahen sie die Mittel des Strafrechts. Allerdings meinte SINGER, dass man nachsichtiger mit Straftätern umgehen müsse, weil sie selbst Opfer einer ungünstigen Konstellation von Genen, Entwicklungsfehlern, frühen Prägungen und ähnlichem seien.

Hier nun setzt die Aufgabe der Rechtsmedizin an, zur Frage des Vorsatzes bei Trunkenheitsfahrten fachlich etwas beizutragen. Juristisch erscheint mir die gegenwärtige Situation klar: Wie ein roter Faden zieht sich durch die obergerichtliche Rechtsprechung der vergangenen Jahre der Leitsatz: Bei Trunkenheit im Verkehr kann die Annahme einer vorsätzlichen Tat nicht allein auf die Höhe der BAK gestützt werden, so zuletzt das Brandenburgische OLG in seinem Beschluss vom 01. 06. 2009²⁾. Es nahm dabei Bezug auf Entscheidungen des BGH und der OLG's Hamm, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Köln, Naumburg, Saarbrücken und Zweibrücken. Danach existiere kein Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken habe, seine Fahruntüchtigkeit auch erkenne. Vielmehr müssten weitere Umstände hinzutreten und dargelegt werden, die neben dem Alkoholisierungsgrad einen Schluss auf die Bewusstseinslage des Täters zuließen. Das OLG Naumburg³⁾ hat dabei in seiner Entscheidung vom 06. 09. 2000 noch hinzugefügt: Aus Gründen der Verfahrensökonomie sei es angezeigt, bei Alltagsdelikten wie Trunkenheit im Verkehr bei einer BAK ab 2 ‰ regelmäßig § 21 StGB schematisch anzuwenden. *Roma locuta, causa finita?*

Nun, ich wäre wohl nicht eingeladen worden, wenn keine Veranlassung bestünde, über die Problematik nicht mehr nachzudenken und zwar aus juristischer wie medizinischer Sicht. Ich könnte es mir einfach machen und sagen: Besuchen Sie doch einfach unsere zahlreichen Trinkversuche, dann wissen Sie, was Sache ist. So wie es eine ständige Rechtsprechung zu dieser Frage gibt, so gibt es eine ständige medizinische Beobachtung bei Trinkversuchen: Bei mehr als 0,5 ‰, aber weniger als 1 ‰ sind die Probanden beeindruckt von der Alkoholwirkung und beteuern, unter keinen Umständen würden sie sich jetzt ans Steuer setzen. Je mehr sie die 1 ‰-Grenze übersteigen, desto mehr ändern sie ihr Verhalten: Mit lärmender Euphorie und grenzenloser Selbstüberschätzung verlangen sie dann die Durchführung von Fahr- und Geschicklichkeits-Tests, um zu beweisen, dass sie noch vollkommen klar und geschickt genug seien, jede Situation, schlimmstenfalls auch die Teilnahme am Straßenverkehr, zu meistern. Aber was steckt medizinisch dahinter und hat das einen Bezug zum juristischen Schuldbegriff?

Nun, man muss nur einmal die Festschrift von HANSKARL SALGER⁴⁾ zu seinem Abschied aus dem Amt als Vizepräsident des BGH zur Hand nehmen. Darin finden sich zwei Artikel zum Vorsatz bei Trunkenheitsfahrten, einer aus der Feder von Generalbundesanwalt NEHM, einer von mir selbst. Beide Artikel nahmen die Anregung SALGERS, sich doch in der Rechtsprechung eindrücklicher mit der inneren Tatseite bei Trunkenheitsfahrten zu beschäftigen, zum Anlass, das Problem aus der jeweiligen fachlichen Sicht zu beleuchten. SALGER hatte 1993 in einer Arbeit in der Deutschen Richterzeitung⁵⁾ die Rechtsprechung der OLG's kritisiert und zur Diskussion gestellt, ob nicht die versicherungsrechtlichen Folgen, die sich aus der Bejahung einer Vorsatztat ergeben würden, eine größere präventive Wirkung entfalteteten als die Sanktionen des Strafrechts. Er kritisierte in diesem Zusammenhang die Meinung der medizinischen Sachverständigen, dass bei einer BAK von mehr als 1,3 ‰ der Kraftfahrer nicht mehr in der Lage sein solle, seine Fahruntüchtigkeit zu erkennen und sie – jedenfalls bedingt vorsätzlich – in Kauf zu nehmen. Einen eklatanten Widerspruch sah er in der medizinischen Begutachtung dieser Frage im Gegensatz zur allgemeinen Begutachtung der Schuldfähigkeit bei BAK-Werten von mehr als 2 ‰.

Herr NEHM kam in seiner Arbeit zusammenfassend zu der Meinung, dass eine realistische Sicht der Dinge dem Richter praxistaugliche und angemessene Wege zur Begründung von Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten nach § 316 StGB eröffne. Für die weit überwiegende Anzahl der Trunkenheitsfahrten genügen zur Begründung des Regelfalles von Vorsatz relativ einfache Feststellungen. Nur in den Fällen, in denen der Kraftfahrer über den Status seiner alkoholischen Beeinflussung im Unklaren sei, bedürfe es eines besonderen Begründungsaufwandes.

Ich dagegen vertrat die Meinung, dass es sich bei der Beurteilung der inneren, subjektiven Tatseite nicht nur juristisch generell um eine außerordentlich schwierige Aufgabe handle – speziell bei der Abgrenzung von bedingtem Vorsatz und bewusster Fahrlässigkeit – sondern auch die medizinische Frage der Begutachtung der Voraussetzungen eingeschränkter oder aufgehobener Schuldfähigkeit so vielschichtig und komplex sei, dass man, im Hinblick darauf, dass Rechtsprechung nicht nur gerecht, sondern auch praktikabel, verständlich, vertretbar und bezahlbar sein müsse, bei dieser Straftat im Regelfall von Fahrlässigkeit ausgehen sollte. Einig sah ich mich insofern mit SALGERS Ausführungen, er verschleße sich nicht dem Argument, dass schon wegen der Überlastung der Justiz es nicht zu verantworten wäre, die Vorsatzfrage intensiver als bisher zu prüfen.

Wenn nun wieder einmal die Vorsatzproblematik aufgegriffen wird, kann ich zu meinen damaligen Argumenten nur aus medizinischer Sicht die neuesten Erkenntnisse der neurophysiologischen Forschung noch hinzufügen. Es besteht kein Zweifel, dass Alkohol das voluntative Element einer Handlung viel stärker beeinflusst als das situative Erkennen, also das Hemmungsvermögen stärker betroffen ist als die Einsichtsfähigkeit. Allerdings darf man daran erinnern, dass schon der bekannte Psychiater KURT SCHNEIDER Ende der 40er Jahre in einer noch heute lesenswerten Arbeit zur Beurteilung der Zurechnungsfähigkeit Folgendes schrieb⁶⁾:

„Dem Text des § 51 – heute entsprechend § 20 StGB – liegt eine Psychologie der Handlung zugrunde, die lebensfern ist und sich mit der heutigen psychologischen Auffassung nicht vereinigen lässt. Er gliedert die Handlungen in einen rationalen, intellektuellen Teil und den der Willensentscheidung. Er meint, der Handelnde überlege sich vorher, ob die Handlung richtig oder falsch, erlaubt oder verboten sei und darauf gegründet, aber überlegt, erfolge dann der Entschluss zur Handlung. So soll gewiss ein vernünftiger Mensch handeln, so verlangen es Eltern und Lehrer – aber so handelt in Wirklichkeit fast nie jemand. Und wenn die Menschen stets so handeln wollten, wären sie wie Zwangsmenschen, die überhaupt nicht von der Stelle kämen. Eine solche Unterteilung menschlicher Handlungen kommt nur dem Bedürfnis der Juristen entgegen, Schuld und Strafe begründen zu wollen.“ Man mag dem entgegen halten, hier spreche halt der juristische Laie, aber auch unter den Juristen gab und gibt es Deterministen wie VON LISZT und seine Schüler GUSTAV RADBRUCH, ENGISCH oder NOWAKOWSKI und Agnostiker wie ROXIN. Was also mag nun die Neurophysiologie Neues beizutragen?

Zunächst soll noch einmal WOLF SINGER zitiert werden: In einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung antwortete er auf die Frage, ob nach seiner Einschätzung das Ich nicht wirklich frei sei, sich bewusst für eine bestimmte Handlungsalternative zu entscheiden, folgendermaßen: „Wo ereignet sich denn das bewusste Überlegen? In der Großhirnrinde. Und wer überlegt da? Komplexe neuronale Netzwerke, die über die Hirnrinde verteilt sind und in denen genetische und durch Erfahrungen eingeprägte Vorgaben und Regeln existieren. Die Netzwerkzustände werden beeinflusst durch Wissen, das aus dem Gedächtnis abgerufen wird und von Argumenten, die man vielleicht gerade erst gehört hat, sowie von Zwischenergebnissen des Abwägungsprozesses, die im Kurz-

zeitspeicher liegen. Aber das alles basiert auf neuronalen Erregungsmustern, die untereinander um einen möglichst kohärenten Zustand rangeln. Ein mehr oder weniger großer Anteil dieses Prozesses wird uns dabei bewusst. Der Umstand, dass sich dieser Prozess an die Naturgesetze halten muss, bedingt, dass er selbst determiniert sein muss.“⁷⁾

Wenn SINGER nun auf die Arbeit komplexer neuronaler Netzwerke bei allen menschlichen Handlungen abhebt, dann muss man sich auch vor Augen führen, wie diese Netzwerke funktionieren, also ihre anatomische und physikochemische Arbeitsgrundlage. Bereits in meinem Beitrag in der Festschrift für SALGER hatte ich die damals bekannten Grundlagen grob skizziert. Heute ist die Forschung natürlich wieder weiter und ich möchte einiges von dem, was man zwischenzeitlich weiß, in stark vereinfachter Form wiedergeben. Grundlage dieser Netzwerke sind die Neuronen, also die Nervenzellen, die gegenüber allen anderen Zellen des menschlichen Körpers zwei Besonderheiten aufweisen: Sie können bioelektrische Signale erzeugen und diese Signale über unendlich viele Vernetzungen mit anderen Nervenzellen, sog. Synapsen, weitergeben. Die Weitergabe dieser Signale an den Synapsen erfolgt mittels spezieller chemischer Überträgersubstanzen, sog. Neurotransmitter. Beispielhaft seien folgende wichtigen Neurotransmitter genannt: Dopamin, Katecholamine, d. h. Adrenalin und Noradrenalin, Gammaaminobuttersäure, abgekürzt GABA, Glutamat und Serotonin. Diese Neurotransmitter sind an unterschiedlichen anatomischen Regionen des Gehirns besonders stark vertreten und da die Aufgabenteilung für mentale und motorische Leistungen im Gehirn auch anatomisch streng lokal differenziert ist, wirken sich Störungen jedweder Art, seien sie nun traumatisch, infolge einer natürlichen inneren Erkrankung oder durch toxische Substanzen, unterschiedlich aus. Es kann nämlich im umschriebenen lokalen Bereich zu einem Neuronenverlust oder zur Schädigung der Synapsen kommen, es kann aber auch zu einer Beeinflussung der Überträgersubstanzen, also der Neurotransmitter, kommen. Die spezifische Wirkung von Alkohol auf die Gehirntätigkeit wird nun seit vielen Jahren auf seine Wirkung an den Synapsen zurückgeführt, er wird als Synapsengift bezeichnet.

Was man bisher hinsichtlich seiner Wirkung auf die einzelnen Transmitter weiß, ist noch relativ spärlich. Wie Vieles in den Naturwissenschaften und der Medizin, folgt das Ergebnis chemischer Prozesse einer Dosis-Wirkungs-Beziehung, aber nicht in rein linearer Form. So hat Alkohol, der pharmakologisch zu den Narkotika gerechnet wird, zwar typischerweise vier Wirkungsphasen, nämlich die Phasen Analgesie, Exzitation, Toleranz und Asphyxie, was bedeutet, dass es zunächst zu einer aktivierenden und belebenden Wirkung, dann einem Zustand der Erregung, schließlich zu einer dämpfenden und zuletzt zu einer lähmenden, im schlimmsten Falle tödlich-lähmenden Wirkung kommt. Diese Phasen sind aber nicht streng an Promillegrade im Blut gekoppelt, sondern es besteht eine sog. stochastische Abhängigkeit, vereinfacht gesagt: Je höher die Promille, desto eher wird eine höhere Wirkungsphase erreicht. Wichtig ist auch zu wissen, dass in Abhängigkeit von der Alkoholkonzentration der Alkohol agonistisch oder antagonistisch zu manchen Neurotransmittern wirken kann.

Beispielhaft sei für einige der genannten Neurotransmitter die Wirkung des Alkohols kurz skizziert:

1. Für die Gammaaminobuttersäure (GABA) wirkt Alkohol als Agonist, d. h., er wirkt gleichsinnig. Diese Substanz ist sehr stark an hemmenden Interneuronen wirksam. Darunter versteht man, dass die Reizweiterleitung unter den Nervenzellen gebahnt oder gehemmt werden kann durch zwischengeschaltete Nervenzellen. Werden Reize in der Weiterleitung gehemmt, spricht man von hemmenden Interneuronen. Das gilt nicht nur für sensorische Vorgänge, also für die Aufnahme von Sinnesreizen und deren Beantwortung, sondern offenbar auch für mentale Vorgänge, also das, was wir global als Psyche bezeichnen. Wenn man sich nun vorstellt, dass im Laufe des Erwachsenwerdens durch Erziehung viele spontane Reaktionen, die dem Menschen noch als Kind zu eigen sind, verändert werden, indem sie durch ein hochwertiges Kritikvermögen blockiert werden, dann dürfte dies im Wesentlichen auf die Wirkung solcher hemmenden Interneurone zurückzuführen sein. Übertragen auf juristisches Denken bedeutet dies, dass speziell der voluntative Teil menschlichen Handelns, der ja wesentliche Folge erzieherischer Maßnahmen ist, durch eine Substanz, die die Gammaaminobuttersäure beeinflusst, wesentlich verändert werden kann. Die angstlösende Wirkung des Alkohols wird neuroparmakologisch mit der agonistischen Wirkung für GABA an den hemmenden Interneuronen in Verbindung gebracht. Daraus resultiert dann die Sedierung im Sinne der Schlafinduktion, aber auch die Beruhigung, wenn gesellschaftliche Verbote, hier im Sinne strafrechtlicher Verbote, übergangen werden.
2. Für den Transmitter L-Glutamat wirkt Alkohol dagegen antagonistisch. Da Glutamat eine erregende Wirkung an den Synapsen entfaltet, werden exzitatorische Prozesse, in Abhängigkeit von der Konzentration, reduziert.
3. Für Serotonin wirkt Alkohol als Agonist. Da Serotonin wirksam ist im Rahmen der Emotionalität, bei Aggression, Suizidalität und Impulskontrolle, erklärt dies die teils euphorisierende, teils depressiv stimmende Wirkung des Alkohols.
4. Gegenüber Dopamin wirkt Alkohol in niedriger Dosierung als Agonist, in hoher Dosierung als Antagonist, indem er zwar die Synthese anregt, aber die Freisetzung verhindert. Das hat Einfluss auf Emotionen, speziell lustbetonte Gefühlsregungen.

Wenn nun WOLF SINGER, wie ich eingangs zitierte, die Meinung äußerte, ein freier Wille existiere nur dann, wenn auf der Plattform des Bewusstseins durch Abwägen von Argumenten, die aus dem deklarativen Gedächtnis stammen, eine Entscheidung gefällt werde und betonte, dass dies dann ohne Einschränkung durch übermächtige Triebstruktur, Drogen oder Hirnverletzungen ablaufen müsse, dann ist damit unser Thema zentral angespro-

chen. Denn Drogen einschließlich Alkohol bringen das neuronale Netzwerk bekanntermaßen stark durcheinander. Wir stehen damit vor der Tatsache, dass in der Neurophysiologie außerordentlich komplexe elektrochemische Vorgänge zu beurteilen sind, die auf ein ebenso kompliziertes Netzwerk treffen, von dem einige Spitzenforscher behaupten, dass es die Idee vom freien Willen des Menschen zur Illusion mache. Auf der anderen Seite gehört unser heutiges Thema in der Strafrechtslehre zu den schwierigsten Fragen überhaupt. Die Frage, in welcher Weise der Eventualvorsatz sich inhaltlich bestimmen und damit von der bewussten Fahrlässigkeit abgrenzen lässt, ist eine der strittigsten des allgemeinen Teils des Strafgesetzbuches. Da existieren – um eine knappe Zusammenfassung aus einem Artikel von ARTKÄMPER im Blutalkohol des Jahres 2000⁸⁾ zu zitieren – die Möglichkeitstheorie, die Wahrscheinlichkeitstheorie, die Theorie vom nicht betätigten Vermeidewillen, die Gleichgültigkeitstheorie, die Ernstnahmetheorie und schließlich die Billigungstheorie. Dazu kommt, dass das Strafgesetzbuch bei § 316 das Vorsatzdelikt nach Abs. 1 und das Fahrlässigkeitsdelikt nach Abs. 2 vom Strafrahmen her gleich behandelt. In der einschlägigen Kommentierung wird dies damit gerechtfertigt, dass hinter der hohen abstrakten Gefährlichkeit der Tat der Schuldgrundsatz zurücktrete.

Besonders problematisch erscheint mir allerdings das Abstellen des Vorsatzes auf das Wissen des Alkoholisierten über seine Fahrunsicherheit oder zumindest deren Möglichkeit. Wenn man nämlich den juristischen Laien befragt, weshalb er sich nach Alkoholgenuss in einer bestimmten Menge nicht mehr ans Steuer setze, so hört man in der Regel die Begründung, dass man nach Alkoholgenuss nicht mehr fahren dürfe, sonst verliere man den Führerschein. Es ist also nicht die Einsicht, fahrnsicher zu sein, die zum normgerechten Verhalten führt, sondern die Angst vor dem Verlust des Führerscheins. Das allerdings beinhaltet nach herrschender Meinung nicht das Wissen oder das billigende Inkaufnehmen der Fahrunsicherheit und damit nicht den Vorsatzbegriff. Diskutiert man – ohne juristischen Hintergrund – mit alkoholisierten Fahrern, ob sie jetzt an sich feststellten, fahrnsicher zu sein, dann hört man oft das Argument, man sei so schon oft nach Hause gefahren und es sei nie etwas passiert, das zeige doch, dass es eben unterschiedliche Trinkfestigkeiten gebe.

In diesem Zusammenhang muss auch bedacht werden, dass für den medizinischen Laien der Grenzwert, bei dem das abstrakte Gefährdungsdelikt des Fahrens unter Alkoholeinfluss von der Ordnungswidrigkeit in die Straftat übergeht, ja nicht erkennbar ist, wenn er nicht an sich selbst erhebliche motorische Ausfallserscheinungen wahrnimmt. Insofern betrifft die Angst, den Führerschein verlieren zu können, auch den Tatbestand des § 24a StVG und kann nicht als Indiz für den Vorsatz bei Verwirklichung der Straftat nach § 316 StGB herangezogen werden.

Noch problematischer ist die Einsicht in die Fahrunsicherheit bei der Einnahme bestimmter Betäubungsmittel, speziell bei den Weckaminen wie Amphetamin. Die Wirkung vermittelt ja subjektiv das Gefühl erhöhter Aufnahmebereitschaft und verbesserter Konzentrationsfähigkeit. Motorische Ausfallserscheinungen wie bei Alkohol fehlen bei den meisten Betäubungsmitteln.

Ein weiterer Aspekt, der in die Überlegungen zu unserem Thema einfließen muss, ist die Tatsache, dass die durchschnittliche Alkoholisierung aller einschlägigen Täter in Deutschland bei 1,4 ‰ liegt. Wer jemals selbst an einem Trinkversuch teilgenommen hat und solche Promillewerte erreicht hat, der kann nachvollziehen, dass der Psychologe STEPHAN in diesem Zusammenhang immer davon gesprochen hat, es handele sich nicht um trinkende Fahrer, sondern fahrende Trinker. Für diesen Personenkreis ist bereits anzunehmen, dass ein Alkoholmissbrauch vorliegt, auch wenn bisher im Verwaltungsrecht dies erst ab erreichten 1,6 ‰ unterstellt wird. Wenn man dann die bei Alkohol und fast allen anderen berauschenden Mitteln bekannte Toleranzentwicklung berücksichtigt, dann ist die subjektive Erkenntnis, fahrnsicher zu sein, eher nicht zu erwarten. Wir haben es doch in der Praxis häufig mit Pegeltrinkern zu tun, die alle Verrichtungen des täglichen Lebens mit ihrem gewohnten Alkoholpegel problemlos bewältigen. Für diese Tätergruppe müsste man logischerweise fordern, dass ihre Alkoholismarker gleich mitgetestet würden, um sie ggf. vom Vorsatzvorwurf zu entlasten, wobei man gleichzeitig die Voraussetzungen für den Gang zur MPU schaffen würde. Würde die Rechtsmedizin so etwas fordern, dann höre ich schon wieder aus berufenem Munde den Vorwurf, es ginge uns nur um die Nebeneinnahmen.

Noch ein letzter Punkt erscheint mir bedenkenswert: Die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr beinhaltet ja nicht nur die abstrakte Gefährdung der anderen, sondern auch des Alkoholisierten selbst. Wer das Verhältnis des Deutschen zu seinem Auto kennt, der kann sich nur wundern, dass man bei Annahme des Vorsatzes für eine Trunkenheitsfahrt unterstellen will, der Betreffende habe die Beschädigung oder Zerstörung des eigenen Autos bewusst vor sich gesehen und zumindest billigend in Kauf genommen.

Wenn ich eingangs gesagt habe, als Mediziner fehle mir die Kompetenz, zu Vorsatz und Fahrlässigkeit Aussagen zu machen, weil dies rein juristische Wertungen seien, so werden sie mir nun vorhalten können, dass gerade die zuletzt vorgetragenen Überlegungen ja dem Juristen vorbehalten bleiben müssten. Ich sehe dies allerdings so, dass meine Überlegungen sich auf die Begriffe des Einsichtsvermögens und ganz speziell der Steuerungsfähigkeit unter dem Einfluss einer Noxe, sei es nun Alkohol oder andere berauschende Mittel, beziehen. Das ist nun aber eine Fragestellung, zu der wir täglich vor Gericht Stellung nehmen. ROXIN hat in einem Beitrag zur Festschrift für SPANN⁹⁾ dazu ausgeführt, es sei ein Missverständnis, dass der medizinische Sachverständige dabei eine Äußerung zur Willensfreiheit oder auch nur zum individuellen Anders-Handeln-Können abgebe. In Wirklichkeit gehe es darum, ob und ggf. inwieweit der Täter zum Tatzeitpunkt normativ ansprechbar war und er zitiert SCHREIBER, der dazu ausführte, es gehe bei der medizinischen Begutachtung solcher Fälle um die Frage, ob die Rechts-

norm überhaupt die Möglichkeit hatte, im Motivationsprozess des Täters wirksam zu werden. Die Aufgabe des Gutachters liege darin, am seelischen Zustand des Täters aufzuzeigen, ob dieser ein tauglicher Normadressat gewesen sei.

Wenn ich mir alle vorgetragenen Gesichtspunkte vor Augen halte und dann noch berücksichtige, dass bei einem Massendelikt wie der Trunkenheit im Straßenverkehr auch Fragen der Prozessökonomie nicht außer Acht bleiben dürfen, dann bleibe ich bei meiner bereits früher geäußerten Auffassung, dass man bei diesen Straftaten im Regelfall von Fahrlässigkeit ausgehen sollte. Bietet der Einzelfall unumstößliche Gewissheit einer Vorsatztat, dann ist es selbstverständlich, dass der Richter entsprechend entscheidet.

Völlig einig weiß ich mich mit KÖNIG¹⁰⁾, wenn er im Leipziger Kommentar zu § 316 schreibt, die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte sei oft Gegenstand der Kritik, die bei TRÖNDLE/FISCHER in den Vorwurf kulminiere, es habe sich im amtsgerichtlichen Massengeschäft eine der Gerechtigkeit und dem Ansehen der Justiz abträgliche Deal-Praxis herausgebildet, um dann fortzufahren: Auch im Rahmen des § 316 dürften solche Phänomene freilich weniger auf die Bequemlichkeit der Tatrichter oder die Lässigkeit und Ignoranz der Oberlandesgerichte zurückgehen als auf die Schwierigkeit der Beweisführung. Man sollte sich davor hüten, vorgeblich einfache Lösungen zu präsentieren, um es dann zu skandalisieren, wenn der Lösungsweg als zu einfach verworfen wird.

Fußnoten

- 1) „Das Hirn trickst das Ich aus.“ Spiegelgespräch Gerhard Roth und Eberhard Schockenhoff. Spiegel 52/2004.
- 2) Beschluss des Brandenburgischen OLG vom 10.06.2009. BA 47/2010, S. 33 ff.
- 3) Abgedruckt im BA 2001, 457.
- 4) Nehm, K: Kein Vorsatz bei Trunkenheitsfahrten? Eisenmenger, W: Anmerkungen aus rechtsmedizinischer Sicht zu Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsfahrten. In: Festschrift Hanskarl Salger (Hrsg: A Eser et al) Carl Heymanns Verlag KG. Köln usw. 1995.
- 5) Salger, H: Zum Vorsatz bei Trunkenheitsfahrt. DRiZ, August 1993, S. 314 ff.
- 6) Schneider, K: Die Beurteilung der Zurechnungsfähigkeit. Thieme Verlag, Stuttgart 1953.
- 7) Singer, W: „Der Wille ist nur ein gutes Gefühl.“ Interview von Markus C. Schulte von Drach. SZ 25.04.2006.
- 8) Artkämper, H: Das Phänomen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrten, Probleme der Schuld(un)fähigkeit und der vertikalen und horizontalen Teilrechtskraft. Zugleich eine Anmerkung zu OLG Köln, Beschluss vom 20.08.1999, BA 37/2000, S. 308 ff.
- 9) Roxin, C: Schuldunfähigkeit Erwachsener im Urteil des Strafrechts. In: Medizin und Recht. Festschrift für Wolfgang Spann. Springer Verlag 1986, S. 457 ff.
- 10) König, P: Kommentar zu § 316 StGB, Rd. Nr. 181 in: Leipziger Kommentar, de Gruyter, 11. Aufl. 2005.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Wolfgang Eisenmenger
ehem. Vorstand des Instituts
für Rechtsmedizin der Universität München
Nußbaumstraße 26
80336 München
Email: rechtsmedizin@med.uni-muenchen.de

KURT RÜDIGER MAATZ

Zum Vorsatz bei der Trunkenheitsfahrt*)

Thesen vorweg

- Der BGH hat schon früh die in der Rechtsprechung namentlich der Oberlandesgerichte „auffallend seltene“ Annahme von Vorsatz bei § 316 StGB kritisch „kommentiert“ (BGHSt 22, 192, 200).
- Nach § 316 Abs. 1 StGB genügt bedingter Vorsatz.
- Bei der Abgrenzung von bedingtem Vorsatz und bewusster Fahrlässigkeit steht dem Tatrichter ein „revisionsfester“ Beurteilungsspielraum zu.
- Die kontrollierte Trinkmenge ist im Bereich „absoluter“ Fahrunsicherheit ein geeignetes Beweisanzeichen für Vorsatz.
- Weitere Beweisanzeichen für einen (jedenfalls bedingten) Vorsatz sind etwa die Wahrnehmung eigener Fahrfehler, die Flucht vor der Polizei, die Benutzung von „Schleichwegen“, eine besonders vorsichtige Fahrweise oder Warnung durch andere Personen vor Antritt der Fahrt oder der Weiterfahrt.
- Die auf das Bewusstsein des unter Alkoholeinfluss Fahrenden gestützten Einwendungen in der obergerichtlichen Rechtsprechung stellen im Regelfall nicht die Annahme von Vorsatz in Frage, sondern berühren allein den Verschuldensgrad.
- Bei natürlicher Betrachtungsweise ist Vorsatz bei „absoluter“ Fahrunsicherheit die Regel und Fahrlässigkeit die Ausnahme.
- Auf „Drogenfahrten“ sind die (bedingten) Vorsatz bei „Alkoholfahrten“ begründenden Indizien nicht ohne weiteres übertragbar.

1. Einleitung

Die Thematik „Vorsatz bei der Trunkenheitsfahrt“ ist alles andere als neu¹⁾ – und doch ersichtlich noch immer aktuell. Dabei dürften angesichts des bereits seit Jahrzehnten „schwelenden“ Streitgegenstandes die Argumente eigentlich ausgetauscht sein. Zudem dürfte es wahrlich „ernstere“ Probleme im Strafrecht geben als gerade diese Frage, die zudem schon Züge eines akademischen Glasperlenspiels trägt, weil das Gesetz – ungewöhnlich genug – für die vorsätzliche „Trunkenheitsfahrt“ (§ 316 Abs. 1 StGB) exakt denselben Strafrahmen (Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr) vorsieht wie für die fahrlässige Begehung (Absatz 2 der Vorschrift) und auch die Regelwirkung der Entziehung der Fahrerlaubnis (§§ 69, 69a StGB) nicht nach vorsätzlicher oder fahrlässiger Begehung unterscheidet. Wenn gleichwohl das Thema immer noch – auch heute wieder – auf der Tagesordnung steht, so wegen der schon skurril erscheinenden „Gefechtslage“, die grob mit „die Oberlandesgerichte gegen den Rest der Welt“ umschrieben werden könnte, wobei den „Rest der Welt“ nicht nur weite Teile der tatgerichtlichen Rechtsprechung, sondern ebenso namhafte Stimmen im Schrifttum bilden. Man mag über die tieferen Gründe für diese Divergenz sinnieren. Unbestreitbar ist jedenfalls der Einfluss der Rechtsschutzversicherungen der Betroffenen auf den Nachdruck, mit dem bis in die und in der Revisionsinstanz um diese Frage gefochten wird.

Worum geht es?

Es entspricht seit langem und immer noch einhelliger Auffassung in der OLG-Rechtsprechung, dass allein aus der Höhe der – auch hohen – BAK nicht auf vorsätzliche Begehung geschlossen werden kann²⁾. Dies wird – fast „gebetsmühlenartig“ – daraus hergeleitet, es gebe „aus medizinischer Sicht keinen Erfahrungssatz, der einen allgemein gültigen Rückschluss von der Höhe der BAK auf das Bewusstsein der Fahrtüchtigkeit zulässt“³⁾. Dieses „Dogma“ gilt es jedoch zu hinterfragen:

Die Bestrafung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB und wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a), Abs. 3 Nr. 1 StGB setzt u. a. voraus, dass die Fahrunsicherheit vom Vorsatz des Täters umfasst ist. Dabei genügt der Vorsatz in der Form des *dolus eventualis*. Der Täter muss insoweit damit rechnen, dass er im Zeitpunkt des Fahrzeugführens in seiner Fahrsicherheit durch den vorausgegangenen Alkoholenuss im Sinne der §§ 316, 315c StGB beeinträchtigt sein könnte und die Möglichkeit billigend in Kauf nehmen. Dass der Täter sich diese Möglichkeit vorgestellt hat, hält die Rechtsprechung bei absoluter Fahrunsicherheit zwar für naheliegend; dies kann jedoch nicht als Erfahrungs-

*) Ich widme diesen Beitrag meinem hochverehrten ersten Vorsitzenden des 4. Strafsenats und Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofs, Dr. h.c. HANNSKARL SALGER, der im November 2009 sein achtens Lebensjahrzehnt vollendet hat. Seine Überlegungen zur Vorsatzfrage bei der Trunkenheitsfahrt (DRiZ 1993, 311 ff.) gaben bereits dem früheren Generalbundesanwalt KAY NEHM und dem Rechtsmediziner Prof. Dr. WOLFGANG EISENMENGER Anlass zu wichtigen, wenn auch untereinander im Ergebnis kontroversen Beiträgen in der SALGER zum Abschied aus dem Amt gewidmeten Festschrift (1995; dort NEHM S. 115 ff; EISENMENGER S. 619 ff); sie sind immer noch für mich leitend und maßgebend.

satz unterstellt werden, sondern bedarf vor allem hinsichtlich des Wissenslements regelmäßig näherer, der jeweiligen Sachlage angepasster Begründung. Das voluntative Vorsatzelement bedarf zwar auch eines besonderen Nachweises. Allerdings wird in der Regel derjenige, der seine Fahrunsicherheit für möglich hält, diese auch in Kauf nehmen. Da es sich um eine innere Tatsache handelt, kann – sofern der Angeklagte nicht geständig ist – die Vorstellung des Täters nur aus äußeren Indizien geschlossen werden. Dabei besteht weitgehende Einigkeit darüber, dass allein aus der Höhe des Blutalkoholwertes nicht geschlossen werden kann, der Täter habe seine Fahrunsicherheit gekannt oder zumindest billigend in Kauf genommen. Es kommt vielmehr auf eine Würdigung aller Umstände des Einzelfalles an, wobei jedoch umstritten ist, welche Faktoren mit welchem Gewicht in die Abwägung einzubeziehen sind. Insbesondere ist umstritten, ob die – oft als einziges Beweisanzeichen vorhandene – Trinkmenge für die Begründung des Vorsatzes allein oder zusammen mit anderen Indizien herangezogen werden kann. Es handelt sich dabei, was oft übersehen wird, nicht um ein spezifisch verkehrsrechtliches Problem, sondern um ein solches der allgemeinen Vorsatzdogmatik. Was die Begründungsanforderungen des Vorsatzes im Strafurteil angeht, die von den Oberlandesgerichten oftmals überspannt werden oder jedenfalls überspannt worden sind, handelt es sich um die Reichweite der revisionsrechtlichen Überprüfung der trichterlichen Beweiswürdigung. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Wichtigste und oftmals einzige Indizien, aus denen der Vorsatz des Täters gefolgert werden kann, ist das sog. *Trinken in Fahrbereitschaft*, d. h. der Täter trinkt Alkohol, obwohl er weiß, dass er anschließend noch mit seinem Pkw fahren wird, und dabei – wie gesagt – die Trinkmenge. Der Angeklagte weiß – jedenfalls im Regelfall –, wie viel er getrunken hat und muss daher aufgrund der Selbstprüfung, zu der er vor Fahrtantritt verpflichtet ist⁴⁾, seine Fahrunsicherheit erkannt oder diese jedenfalls für möglich gehalten haben. Gegen die Heranziehung dieses Beweisanzeichens zur Begründung des Vorsatzes wird – wie angedeutet – geltend gemacht, dies sei mit rechtsmedizinischen Erkenntnissen nicht in Einklang zu bringen. Insoweit würden nicht die psychischen Veränderungen berücksichtigt, die in einem Menschen unter Alkoholeinfluss vor sich gingen und deren Ausmaß wiederum mit der Höhe der Blutalkoholkonzentration im Zusammenhang stünden. Diese Veränderungen beschränkten gerade bei hoher Promillewerten den Spielraum verantwortlichen Entscheidens und die Fähigkeit, den eigenen Defekt intellektuell zu erfassen. Die Trinkmenge als Maßstab zur Selbstbeurteilung der Leistungsfähigkeit sei daher schlecht geeignet.

2. Grundsätze der Vorsatzlehre / Abgrenzung zur bewussten Fahrlässigkeit

Diese Einwände vermögen nicht zu überzeugen, ganz abgesehen davon, dass die jedenfalls längste Zeit auffällige „Zurückhaltung“ der Oberlandesgerichte in der Bejahung eines Vorsatzes bei (dem vergleichsweise – ausgehend von der angedrohten Strafobergrenze von einem Jahr Freiheitsstrafe – „harmlosen“ Vorwurf) der Trunkenheitsfahrt nach § 316 Abs. 1 StGB in deutlichem Gegensatz zu dem letztlich vergleichsweise weiten Beurteilungsspielraum steht, den der BGH den Tatgerichten bei den Anforderungen an die Bejahung eines (zumindest bedingten) Vorsatzes bei wirklich gravierenden Straftaten mit hohen Strafandrohungen zubilligt, und zwar ungeachtet der „Hemmschwellentheorie“ selbst bei Tötungsdelikten nach §§ 211, 212 StGB⁵⁾.

Die Einwände in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte zu § 316 StGB vermengen in unzulässiger Weise Vorsatz- und Schuldgesichtspunkte miteinander. Auch im Bereich der Verkehrsdelikte gelten die allgemeinen Grundsätze zum Vorsatz. Danach ist Vorsatz das Wissen und Wollen der Tatbestandsverwirklichung; Schuld dagegen die Vorwerfbarkeit der Tat. Unvorsätzlich handelt der Täter, wenn er einen Umstand nicht kennt, der zum gesetzlichen Tatbestand gehört (§ 16 StGB); seine Schuld ist vermindert oder gar ausgeschlossen, wenn er unter den konkreten Umständen nicht fähig war, sich von der Rechtspflicht zu normgemäßem Verhalten bestimmen zu lassen. Der alkoholisierte, aber nicht schuldunfähige Fahrzeugführer ist jedoch im Regelfall aufgrund der von ihm genossenen Trinkmenge in der Lage zu erkennen, dass er nicht mehr fahrtüchtig ist. Er hat damit den Tatbestandsvorsatz. In diesem Zusammenhang sei noch einmal mit Nachdruck daran erinnert, dass auch für den Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB der *dolus eventualis* genügt.⁶⁾ Diese Schuldform unterscheidet sich nach ständiger Rechtsprechung von der davon abzugrenzenden bewussten Fahrlässigkeit lediglich darin, dass der bewusst fahrlässig Handelnde mit der als möglich erkannten Folge (Wissenselement) nicht einverstanden ist und deshalb – nicht nur vage – auf ihren Nichteintritt vertraut (Willenselement), während der bedingt vorsätzlich Handelnde mit dem Eintreten des schädlichen Erfolges in der Weise einverstanden ist, dass er ihn billigend in Kauf nimmt oder – und das scheint mir in diesem Zusammenhang das Entscheidende – *sich wenigstens mit der Tatbestandsverwirklichung abfindet, weil er sein Ziel notfalls auch auf eine ihm an sich unerwünschte Art und Weise erreichen will.*⁷⁾ Dass dem Trichter bei dieser Abgrenzung und Würdigung zur subjektiven Tatseite ein Beurteilungsspielraum⁸⁾ zukommt, liegt in der Natur der Sache. Dabei können durchaus auch normative Gesichtspunkte der Ablehnung von Vorsatz entgegenstehen bzw. – positiv gewendet – die Annahme vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt stützen, etwa „wenn es dem Täter gelingt, sich jedermann offenliegenden Erkenntnissen zu verschließen“⁹⁾. Ganz allgemein müssen die Schlussfolgerungen des Trichters – wie der Bundesgerichtshof immer wieder betont – nur möglich sein; zwingend müssen sie nicht sein¹⁰⁾. Entsprechend eingeschränkt ist deshalb auch der revisionsgerichtliche Prüfungsmaßstab. Dies scheint mir in der einschlägigen obergerichtlichen Rechtsprechung mitunter aus dem Blick zu geraten.

3. Fahrunsicherheit: ein normatives Tatbestandsmerkmal

Bei der objektiv vorliegenden Fahrunsicherheit handelt es sich – wie ausgeführt – um ein normatives Tatbestandsmerkmal. Der Täter muss die dem normativen Begriff zugrunde liegenden Tatsachen kennen und auf der Grundlage dieses Wissens nach Laienart den Sinngehalt des Begriffs richtig erfassen. Für das Tatbestandsmerkmal Fahrunsicherheit bedeutet dies nicht, dass der Täter die genaue Blutalkoholkonzentration kennen muss, denn andernfalls könnten nur Juristen oder Rechtsmediziner den Tatbestand vorsätzlich erfüllen, sondern es muss ihm bewusst sein, dass die von ihm zu sich genommene Trinkmenge die Grenze zur absoluten Fahrunsicherheit überschritten haben *kann*. Dabei dürfen die Anforderungen an die Feststellung zur Bewusstseinsbildung nicht überspannt werden. Aufgrund der verbreiteten Kenntnis nicht nur über die Folgen des Alkoholgenusses, sondern auch darüber, wie viel man in etwa trinken „darf“, um noch am Straßenverkehr sicher teilnehmen zu können, ist im Normalfall jedermann beim Trinken eine solche Grobeinschätzung auch möglich. Es muss sich dabei nicht um ein reflektiertes Bewusstsein handeln; es genügt ein *sachgedankliches Mitbewusstsein*¹¹⁾, also ein jederzeit verfügbares Wissen. Ein derartiges unreflektiertes Wissen ist auch bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ bis 1,9 ‰, die in der Praxis am häufigsten vorliegen dürften, nicht ausgeschlossen, insbesondere ist die intellektuelle Fähigkeit im Regelfall nicht derart beeinträchtigt, dass die Alkoholisierung nicht mehr bemerkt wird und der freie Wille gelähmt ist. Das Wissen um die ungefähre Trinkmenge und um die Gefahren gerade bei größerem Alkoholkonsum liegt oberhalb der Bewusstseinschwelle, d. h. es bleibt präsent und abrufbar¹²⁾. Das Wissenselement des Vorsatzes wird deshalb auch bei Alkoholmengen, die zu einer höheren BAK als 1,1 Promille führen, grundsätzlich gegeben sein und nicht etwa bei zusätzlicher Alkoholaufnahme – was lebensfremd wäre – plötzlich in vorsatzausschließender Weise verloren gehen.¹³⁾ Selbst bei höheren Promillewerten dürften nur in Ausnahmefällen die intellektuellen Fähigkeiten derart beeinträchtigt sein, dass ein natürlicher Vorsatz nicht mehr gefasst werden könnte, wie insbesondere die Rechtsprechung zum Vollrausch zeigt. Der Täter muss dort – soll er nach § 323a StGB bestraft werden – den objektiven und subjektiven Tatbestand einschließlich etwaig erforderlicher Absichten erfüllt haben. Hieran scheitern aber die wenigsten Verurteilungen nach dieser Vorschrift. Im Übrigen sind die mit dem Alkoholgenuss einhergehenden Persönlichkeitsveränderungen, insbesondere die damit verbundene Enthemmung eine Frage der Schuld(fähigkeit); sie berühren aber nicht die Frage des Vorsatzes.

4. Resorptionsphase und Eliminationsphase

Diese Grundsätze gelten gleichermaßen für die sogenannte Resorptionsphase wie auch für die sogenannte Eliminationsphase. In der sogenannten Resorptions- oder Anflutungsphase machen sich die durch Alkoholeinfluss verursachten Störungen besonders bemerkbar und werden daher von der großen Masse der Kraftfahrzeugführer auch intellektuell und willensmäßig verarbeitet. Aber auch in der Eliminationsphase gilt letztlich nichts anderes. Zwar klingen die subjektiven Phänomene schneller ab, als es den durch Alkohol verursachten Leistungseinbußen entspricht. Aber parallel dazu verläuft folgerichtig auch eine geistige Erholung, die nicht zuletzt in einer Wiedernahme der Kritikfähigkeit zum Ausdruck kommt und dazu befähigt, das Gefühl wiedererlangter Fahrtüchtigkeit als trügerisch zu erkennen. Er kann insbesondere das Wissen darum nicht ausschalten, auf jeden Fall mehr als nur ein bis zwei Glas getrunken zu haben. Wenn er auch nicht weiß und auch nicht ohne weiteres wissen kann, zu wie viel Promille konkret seine Alkoholaufnahme geführt hat, so weiß er auch keinesfalls und ist sich nicht sicher, ob er schon wieder fahrtüchtig ist. Dies ist vom Gericht insbesondere bei der Einlassung des Angeklagten zu berücksichtigen, er habe bei der Trunkenheitsfahrt am Morgen nicht mehr den (letzten) Alkoholkonsum vom Vorabend gespürt. Allerdings wird bei dieser Fallgestaltung zum Problembereich „Restalkohol“ regelmäßig ein auch nur bedingter Vorsatz kaum sicher nachweisbar sein und deshalb dort eher eine (un)bewusste Fahrlässigkeit nach § 316 Abs. 2 StGB – mit allerdings demselben Strafrahmen wie nach Absatz 1 – in Betracht kommen¹⁴⁾.

In den Normalfällen braucht der Tatrichter jedenfalls keine Ausführungen über die Intelligenz und Selbstkritik eines alkoholisierten Kraftfahrers zu machen. Etwas anderes gilt bei Besonderheiten, etwa wenn

- die Alkoholaufnahme für den Täter nicht überschaubar bleibt,
- Trinkende und Fahrtbeginn weit auseinander liegen oder
- der Angeklagte den Wirkungsgrad einer Ausnüchterungsphase nach erheblichem Alkoholgenuss fehlerhaft einschätzt.

In diesen Fällen leuchtet es auch ein, dass der Vorsatz nicht allein auf die Trinkmenge gestützt werden kann, es vielmehr hierbei weiterer Beweisanzeichen bedarf¹⁵⁾.

5. Trinkmenge als Beweisanzeichen für Vorsatz

Dass die Trinkmenge grundsätzlich ein geeignetes Beweisanzeichen für das Vorliegen des Vorsatzes bei Trunkenheitsfahrten sein kann, wird auch in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte nicht verkannt. Wenn es dennoch in signifikant vielen Fällen zu Aufhebungen der amts- oder landgerichtlichen Urteile kommt, liegt dies daran, dass die Oberlandesgerichte ihre in diesem Zusammenhang auffallend hohen sachlich-rechtlichen Begründungsanforderungen nicht erfüllt sehen und sie nicht ausschließen, dass in Wahrheit nicht aus der Menge des getrunkenen Alkohols, sondern aus der Höhe des festgestellten Blutalkohols *ohne weiteres* auf die vorsätzliche

Tatbegehung geschlossen wird. Für die Begründungspflicht des Tatrichters ergibt sich, wenn er den Vorsatz aus der genossenen Trinkmenge begründen will, Folgendes:

Macht der Angeklagte Angaben zu seinem Alkoholkonsum, liegt aber eine (verwertbare) Blutprobe nicht vor, so muss der Tatrichter im Rahmen der Beweiswürdigung immer auch bedenken, dass der Angeklagte sich durch möglichst hohe Angaben mit Blick auf §§ 20, 21 StGB zu entlasten versuchen kann, während es für die Voraussetzungen der Strafbarkeit nach § 316 StGB auf den niedrigsten Wert ankommt.¹⁶⁾

Macht der Angeklagte keine Angaben zu seinem Alkoholkonsum, liegt aber eine (verwertbare) Blutprobe vor, kann der Tatrichter ohne weiteres die durch eine Blutprobe festgestellte Blutalkoholkonzentration in die genossene Alkoholmenge umrechnen.¹⁷⁾ Er muss aber im Urteil grundsätzlich die genaue Trinkmenge angeben. Grundsätzlich sind ferner auch Feststellungen zu Trinkbeginn und Trinkende zu treffen. Aufgrund der festgestellten Trinkmenge ist der Tatrichter aus Rechtsgründen nicht gehindert, auf eine vorsätzliche Tatbegehung zu schließen. Dass nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs¹⁸⁾ ab einem Wert von 2,0 ‰ – wenn auch nicht (mehr) regelmäßig anzunehmen, so doch jedenfalls aber – zu prüfen sein wird, ob nicht verminderte Schuldfähigkeit vorliegt und eine Strafmilderung nach §§ 21, 49 StGB in Betracht kommt, berührt die Vorsatzfrage nicht. Schweigt der Angeklagte, so muss sich der Tatrichter mit den oben geschilderten Ausnahmefällen nicht auseinandersetzen, wenn sie sich nicht aus anderen Gründen ausnahmsweise aufdrängen. Liegen noch weitere Beweisanzeichen, wie

- wahrgenommene eigene Fahrfehler,
- Flucht vor der Polizei, insbesondere die Benutzung von Schleichwegen,
- besonders vorsichtige Fahrweise oder
- der Warnung durch andere Personen vor der Fahrt oder Weiterfahrt unter Hinweis auf seinen vorausgegangenen Alkoholenuss und der daraus möglicherweise resultierenden Fahrunsicherheit

vor, ist eine entsprechende Überzeugungsbildung des Tatrichters revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Nicht mehr verständlich sind deshalb obergerichtliche Entscheidungen (gewesen), denen zufolge bei BAKen von über 2 Promille selbst Schlangenlinienfahren nicht ohne weiteres für die (revisionssichere) tatrichterliche Überzeugung vorsätzlicher Begehung genügen sollen.¹⁹⁾ Allerdings scheint sich insoweit in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte allmählich ein Wandel zu vollziehen. So hat das OLG Saarbrücken in einer Entscheidung vom 06. Februar 2008²⁰⁾ es völlig zu Recht für die [„revisionssichere“] Überzeugung vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt als ausreichend erachtet, dass sich der Angeklagte bei einer festgestellten BAK von 1,81 ‰ – nach den vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen – „nach dem Unfall bewusst (war), dass er alkoholisiert war und auch aus diesem Grund weiter gefahren (ist)“.

Lässt sich der Angeklagte ein, so hat sich der Tatrichter mit dieser Einlassung auseinander zu setzen. Ergeben sich aus dieser Einlassung Besonderheiten und können sie nicht widerlegt werden, so ist der Schluss *allein* aus der Trinkmenge zwar regelmäßig nicht möglich. Insoweit können aber andere, oben bereits angeführte Beweisanzeichen in Verbindung mit der Trinkmenge eine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung belegen. Im Übrigen muss der Bundesgerichtshof zur sog. „freien“ richterlichen Beweiswürdigung (§ 261 StPO) immer wieder darauf hinweisen, dass der Tatrichter gerade nicht gezwungen ist, eine Einlassung allein deshalb seiner Entscheidung als unwiderlegt zugrunde zu legen, weil sich ihr Gegenteil nicht beweisen lässt. Denn der Zweifelssatz bedeutet – wie bekannt – gerade nicht, dass das Gericht von der dem Angeklagten günstigsten Fallgestaltung auch dann ausgehen muss, wenn hierfür keine zureichenden Anhaltspunkte bestehen.²¹⁾

6. Fazit

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass aufgrund der festgestellten Trinkmenge auf eine vorsätzliche Begehungsweise des Täters geschlossen werden kann, sofern die Alkoholmenge in kontrollierter Menge aufgenommen, die Trinkmenge also wahrgenommen worden ist. Die infolge der Alkoholisierung eintretende Einschränkung der Kritikfähigkeit schließt das Bewusstsein des Täters von der von ihm genossenen Alkoholmenge und der damit einhergehenden Fahrunsicherheit nicht aus. Dass der Täter sich infolge der Alkoholkonsums fahr-tüchtig fühlt, steht dem nicht entgegen. Vorsatz ist eine Bewertungskategorie, über die ein Richter im Normalfall auch ohne Mitwirkung des Täters – und ebenso auch ohne Mitwirkung eines Sachverständigen – zu entscheiden hat. Das subjektive Gefühl des Täters zur Tatzeit ist dagegen für einen Außenstehenden nachträglich nicht feststellbar und überprüfbar. Wer dennoch darauf abstellt, erlaubt dem Täter, – wie es SALGER zu formulieren pflegte – „seine eigene Schuldform zu definieren“.

Zum guten Schluss noch eine höchst praxisnahe Erkenntnis, die ich dem von mir sehr geschätzten früheren Amtsgerichtsdirektor und noch amtierenden Vorsitzenden der Landessektion Nordrhein-Westfalen, Herrn KRUSE, verdanke: Der Tatrichter frage den der (vorsätzlich begangenen) Trunkenheitsfahrt Angeklagten, ob er denn, als er nach dem Gaststättenbesuch sein dort geparktes Fahrzeug bestieg, auch dann losgefahren wäre, wenn er einen „Schutzmann“ wahrgenommen hätte. Verneint der Angeklagte (ehrlicherweise), so dürfte dies dem – ja nicht weltfremden – Tatrichter den durchaus revisionssicheren Schluss auf einen zumindest doch bedingten Vorsatz zulassen. Ich prognostiziere einmal, dass dies wohl – anders als vielleicht manche Oberlandesgerichte – auch der 4. Strafsenat des BGH so sehen würde, wäre er – und nicht wie zumeist die Oberlandesgerichte – die zuständige Revisionsinstanz! Im Übrigen sind vielleicht die hier angeklungenen Bedenken gegen eine allzu „enge“

Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auch gar nicht mehr gerechtfertigt, könnte sich doch auch dort allmählich eine Änderung abzeichnen, wie sie etwa in der Entscheidung des OLG Saarbrücken vom 06. Februar 2008 anklingt, in der es – völlig richtig – heißt:

„Bei einer BAK von mehr als 1,1 ‰ liegt zumindest bedingter Vorsatz dann nahe, wenn der Täter einschlägig vorbestraft ist und in Fahrbereitschaft Alkohol konsumiert“.

Oder noch deutlicher das OLG Koblenz in einem hier bereits mehrfach zitierten Beschluss vom 27. Februar 2008:

„Berauscht sich ein Kraftfahrer ... bis zu einer die absolute Fahruntüchtigkeit begründenden BAK, so ergibt sich aus dieser Tatsache ein in der Beweiswürdigung verwertbarer Hinweis darauf, dass er mit seiner Fahruntüchtigkeit rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, wenn er gleichwohl ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt. Zusätzlicher Indizien bedarf es dann um so weniger, je weiter die BAK über dem Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit liegt.“ Und weiter: „Ergeben sich bei weit über diesem Grenzwert liegenden Werten keine greifbaren Anhaltspunkte für das Vorliegen entlastender, den indiziellen Beweiswert der BAK mindernden Umstände, ist es nicht rechtsfehlerhaft, allein auf dieses Indiz die Annahme vorsätzlichen Handelns zu stützen“.²²⁾

Auf dieser Grundlage jedenfalls dürfte sich mit den Bedenken, die der BGH bereits in früherer Zeit gegen überzogene Anforderungen in der obergerichtlichen Rechtsprechung zur Frage des Vorsatzes bei Trunkenheitsfahrten hat anklingen lassen²³⁾, allmählich eine „natürliche Betrachtungsweise“ durchsetzen, die anerkennt, dass – wie TOLKSDORF dies bereits für den 33. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1995 überzeugend dargelegt hat – „in der Praxis die vorsätzliche Tat die Regel und die fahrlässige Begehung die Ausnahme“ ist²⁴⁾. Damit wird weder ein Erfahrungssatz unterstellt noch wird der Zweifelsgrundsatz eingeschränkt.

7. Ergänzung: Vorsatz / Fahrlässigkeit bei „Drogenfahrten“

Die hier entwickelten Grundsätze zur Annahme von (zumindest bedingtem) Vorsatz bei „Alkoholfahrten“ sind auf „Drogenfahrten“ im Sinne des § 316 StGB nicht ohne weiteres übertragbar. Die Rechtsprechung hat sich mit dieser Frage bislang – soweit ersichtlich – nicht vertieft auseinander gesetzt. In der veröffentlichten obergerichtlichen Rechtsprechung finden sich vielmehr im wesentlichen Entscheidungen zu den Anforderungen an den Nachweis fahrlässigen Verstoßes gegen das bußgeldbewehrte „absolute“ Drogenverbot des § 24a Abs. 2 StVG²⁵⁾, ohne dass sich daraus Rückschlüsse auf die Vorsatzfrage bei strafbewehrten Drogenfahrten ziehen ließen. Auch im Schrifttum findet sich mit Ausnahme der Erörterungen im Arbeitskreis II des 33. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1995²⁶⁾ und eines Beitrags von HARBORT²⁷⁾ keine vertiefte Erörterung zu dieser Problematik. KÖNIG bemerkt im Großkommentar²⁸⁾ dazu nur knapp, der Täter, der unter dem Einfluss illegaler Drogen im Zustand objektiv gegebener Fahrunsicherheit ein Fahrzeug führe, „handel(e) grundsätzlich fahrlässig“. Unbeschadet des § 24a Abs. 2 StVG mit seiner „relativen ‚Nullwert‘-Grenze“ wird schon mangels definierbarer Grenzwerte drogenbedingter „absoluter“ Fahrunsicherheit und angesichts der sowohl inter- als auch intraindividuell höchst unterschiedlichen Auswirkungen eines Drogenkonsums sich jedenfalls jegliche schematische Beurteilung der Fahr(un)sicherheit nach Maßgabe einer Blut-Wirkstoff-Konzentration verbieten. Der für eine Verurteilung nach § 316 StGB erforderliche Nachweis drogenbedingter „relativer“ Fahrunsicherheit kann also nur auf konkret festgestellte Ausfallerscheinungen gestützt werden. Für die Abgrenzung von Vorsatz und Fahrlässigkeit wird dabei entscheidend sein, ob der Beschuldigte in Kenntnis dieser tatakturellen drogenbedingten Ausfallerscheinungen die Fahrt angetreten oder fortgesetzt hat. Schweigt der Beschuldigte dazu, wird ihm vorsätzliches Handeln nur schwer nachzuweisen sein.

F u ß n o t e n

¹⁾ Thema auch des 33. Deutschen Verkehrsgerichtstages 1995.

²⁾ So noch jüngst Brandenburgisches OLG, Beschl. v. 10. Juni 2009, BA 2010, 33 ff.

³⁾ Vgl. OLG Koblenz NZV 2008, 304, 306.

⁴⁾ *Hentschel* Straßenverkehrsrecht 38. Auf. zu § 316 StGB Rdn. 23 m. N.

⁵⁾ Vgl. zum bedingten Tötungsvorsatz die inzwischen auf 62 Entscheidungen angewachsene Rechtsprechungssammlung in BGHR StGB § 212 Abs. 1 Vorsatz, bedingter.

⁶⁾ Darauf weist zu Recht AG Rheine NJW 1995, 894, 898 hin.

⁷⁾ Vgl. nur die zahlreichen Entscheidungen BGHR StGB § 15 Vorsatz, bedingter 1 ff.

⁸⁾ Vgl. dazu *Maatz/Wahl* in FS-50 Jahre BGH, 2000, S. 531, 551 f.

⁹⁾ Vgl. BGHR StGB § 15 Vorsatz, bedingter 11.

¹⁰⁾ Std. Rspr.; vgl. nur die Nachw. bei *Schoreit* in KK-StPO 6. Aufl. § 261 Rdn. 2, 3.

¹¹⁾ Vgl. u. a. *Cramer/Sternberg-Lieben* in Schönke/Schröder StGB 27. Aufl. § 15 Rdn. 51 m. zahlr. Nachw.; *Nehm* in Salger-FS a. a. O. S. 121 f.

¹²⁾ Zu diesem Gesichtspunkt beim *dolus eventualis* [im Zusammenhang mit der Tötung eines Kleinkindes durch „Schütteln“] BGHR StGB § 15 Vorsatz, bedingter 11.

¹³⁾ Wie hier *Ernemann* in SSW-StGB (2009) § 316 Rdn. 34.

- ¹⁴⁾ So auch OLG Koblenz NZV 2008, 304, 306.
- ¹⁵⁾ In diesem Sinne auch die oben unter Fußn. 2 zitierte Entscheidung des Brandenb. OLG.
- ¹⁶⁾ Vgl. BGHR StGB § 316 Abs. 1 Fahruntüchtigkeit, absolute 1.
- ¹⁷⁾ Zur Berechnung nach der Widmark-Formel eingehend *Salger* in DRiZ 1989, 175 f.; *Fischer* StGB 57. Aufl. § 20 Rdn. 12 ff. m. w. N.
- ¹⁸⁾ Seit BGHSt 43, 66 unter Aufgabe von BGHSt 37, 231.
- ¹⁹⁾ Nachweise bei *Ernemann* in SSW-StGB a. a. O. Rdn. 33.
- ²⁰⁾ – Ss 70/2007 – BA 2008, 192 ff.
- ²¹⁾ Std. Rspr.; Nachw. bei *Meyer-Goßner* StPO 52. Aufl. § 261 Rdn. 6 u. 26. Gerade deshalb „irritiert“ die oben unter Fußn. 1 zitierte Entscheidung des Brandenb. OLG (s. a. Fußn. 15), durch die das Revisionsgericht das vorsätzliche Begehren erkennende landgerichtliche Berufungsurteil mit der Begründung aufhob, der Tatrichter habe nicht bedacht, dass „andere Geschehensabläufe denkbar (seien), die nicht ohne weiteres den Schluss auf ein zumindest bedingt vorsätzliches Handeln zu(ließen)“; als solche „möglichen“ (!) alternativen Geschehen nahm das OLG den Konsum alkoholischer Mixgetränke auf einer privaten Feier sowie den Schlaf von einigen Stunden zwischen Beendigung der Alkoholaufnahme und dem Fahrtantritt an (a. a. O. BA 2010, 33, 35). Nach den maßgeblichen tatrichterlichen Feststellungen fuhr der Angeklagte mit seinem Pkw um 0:10 Uhr auf der B 1; die ihm anschließend um 1:20 Uhr entnommene Blutprobe ergab – d. h. ohne Nachtrunk – eine BAK von 2,37 ‰! Der Angeklagte ließ sich nicht zur Sache ein. Das OLG beanstandete, das Berufungsgericht stütze die Annahme von Vorsatz auf „bloße Vermutungen“. Dabei stellen – jedenfalls nach Maßgabe der veröffentlichten Entscheidung – umgekehrt die von dem OLG allein auf den Einwand der Revision erwogenen alternativen Geschehensabläufe ihrerseits bloße denktheoretische Möglichkeiten dar, die – zumal dann, wenn sich der Angeklagte darauf nicht einmal beruft – die tatrichterliche Überzeugung nach den Grundsätzen des Revisionsrechts gerade nicht in Frage stellen. M.E. hat das OLG hier vielmehr den Grundsatz unbeachtet gelassen, dass der Tatrichter nicht gehalten ist, alle nur denkbaren Möglichkeiten zugunsten des Angeklagten zu unterstellen, für die es keine zureichenden Anhaltspunkte gibt, so wie der Tatrichter nach ständiger Rechtsprechung des BGH durch den Zweifelsgrundsatz auch nicht gezwungen ist, die Einlassung des Angeklagten nur deshalb als unwiderlegt seiner Entscheidung zu Grunde zu legen, weil sich auch das Gegenteil nicht beweisen lässt.
- ²²⁾ NZV 2008, 304, 306.
- ²³⁾ BGHSt 22, 192, 200.
- ²⁴⁾ 33. VGT, S. 79 ff, 87.
- ²⁵⁾ OLG Hamm NZV 2005, 428; OLG Saarbrücken NZV 2007, 320.
- ²⁶⁾ S. Empfehlungen NZV 1995, 100; *Tolksdorf* 33. VGT 1995, S. 79, 88.
- ²⁷⁾ Zur Annahme von Vorsatz bei drogenbedingter Fahrunsicherheit, NZV 1996, 433.
- ²⁸⁾ In LK a. a. O. § 316 Rdn. 225.

Anschrift des Verfassers

Kurt Rüdiger Maatz
Richter am Bundesgerichtshof a.D.
Grenadierstraße 1
76133 Karlsruhe
Email: ruedigermaatz@t-online.de

CHRISTIAN JANECEK

Die strafrechtliche Problematik von Vorsatz und Fahrlässigkeit bei Trunkenheitsdelikten

Betrifft ein Mandant nach einer Trunkenheitsfahrt die Schwelle des Anwaltsbüros und ergeben sich in der Folge keinerlei Zweifel an der Trunkenheitsfahrt an sich, schließt sich sodann im Regelfall eine Strafmaßverteidigung an. Es ist also nicht mehr zu prüfen, ob der Mandant zu bestrafen ist, sondern nur noch wie. Die Aufgabe des Verteidigers ist es dann, alles in die Wagschale zu werfen, was für den Delinquenten spricht, also geeignet ist, ein günstigeres Strafmaß zu erreichen. Die einfache Trunkenheitsfahrt iSd. § 316 StGB, wie auch die Gefährdung des Straßenverkehrs iSd. § 315c StGB sind sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig zu begehen. Für den Mandanten haben die unterschiedlichen Schuldformen wichtige Auswirkungen.

Zunächst ist die Schuldform ein wichtiger Bemessungsfaktor bei der Rechtsfolge. Sowohl die Strafe, wie auch die Dauer der Entziehung der Fahrerlaubnis werden bei einer Vorsatzverurteilung regelmäßig höher sein, als bei einer Verurteilung wegen fahrlässigen Vorwurfs. Auch für die Verfahrenskosten ist die Rechtsfolgenentscheidung insoweit bedeutsam, da bei einer Vorsatzverurteilung nachträglich der Deckungsschutz des Rechtschutzversicherers entfällt, so dass dieser die Verfahrenskosten vom Versicherungsnehmer zurückverlangen kann.

Auch bei der Frage der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis kann sich dies auswirken. So dürfte der Mandant, der sich als wegen Vorsatz Verurteilter dem kritischen Auge des Psychologen einer Medizinisch Psychologischen Untersuchung unterziehen muß, deutlich klarer seine charakterliche Veränderung mitteilen müssen, als wenn er sich wegen einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt vorstellen muß.

Schließlich muß der Strafrechtler auch das Versicherungsrecht im Blick haben. Die Berufsunfähigkeitszusatzversicherung beispielsweise deckt einen Versicherungsfall nicht, wenn er auf einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt beruht.

In vielen Fällen lohnt es sich also aus Mandantensicht allein wegen der Schuldform sich verteidigen zu lassen. Ausgangspunkt der möglichen Verteidigungsstrategien ist zunächst einmal der Grad der Alkoholisierung. Hierbei ist im Wesentlichen zwischen 3 Alkoholisierungsformen zu unterscheiden. Bei der geringen Alkoholisierung wird in den meisten Fällen Fahrlässigkeit vorliegen. Eine geringe Alkoholisierung liegt dabei regelmäßig im Bereich zwischen der relativen Fahruntüchtigkeit und Beginn der absoluten Fahruntüchtigkeit, also zwischen 0,3 Promille und 1,1 Promille. Soweit keine weiteren Anhaltspunkte gegeben sind, wird bis ca. 1,4 Promille regelmäßig eine fahrlässige Trunkenheitsfahrt vorliegen. Hiernach schließt sich die mittlere Alkoholisierung an, die zwischen 1,4 Promille und 2,0 Promille zu finden ist. Hier reichen die intellektuellen Leistungen meist noch aus, um eine etwaige Fahruntüchtigkeit festzustellen. Dies ist der Hauptanwendungsbereich des Vorsatzes und regelmäßig aus Verteidigungssicht der Bereich, wo es am schwersten ist, den Fahrlässigkeitsvorwurf als Verteidigungsziel zu erreichen. Schließlich folgen noch die höheren Promillewerte ab 2,0 Promille aufwärts. Hier gilt, dass je höher die Promillewerte sind, desto geringer ist die intellektuelle Leistungsfähigkeit, umso weniger ist Vorsatz anzunehmen. Man ist also häufig nicht mehr in der Lage zu erkennen, dass man fahruntüchtig ist.

Was den Vorsatz angeht, so unterliegt dieser grundsätzlich der freien richterlichen Tatwürdigung. Diese ist für die Revisionsinstanz bindend. Nur in geringem Umfang sind Ausnahmen möglich, nämlich bei Verstoß gegen Denk- und Erfahrungssätze.

Dies führt das OLG Koblenz (VRS 104/03, S. 300) auch in einem Urteil aus, in dem es judiziert: *„Es entspricht den Erkenntnissen der Rechtsmedizin, dass selbst hohe Blutalkoholkonzentrationen zum Verlust zutreffender Selbsteinschätzung der eigenen Fahruntüchtigkeit führen können mit der Folge, dass der Täter die bei ihm objektiv vorliegende alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit nicht mehr wahrnimmt.“*

Umso brüchiger in der Argumentation ist der in manchen Urteilen zu lesende Satz: *„Es entspricht jedoch der allgemeinen Lebenserfahrung, dass jedem Kraftfahrer die mit dem Konsum von Alkohol verbundenen negativen Auswirkungen auf seine Fahruntüchtigkeit bekannt sind“.*

Diese nicht mit den Erkenntnissen der Rechtsmedizin gedeckte und im Widerspruch zu den ersten Ausführungen stehende Grundeinstellung vieler Richter hat die Verteidigung einzuplanen und mit den Hinweisen auf die Erkenntnisse der Rechtsmedizin zu „bekämpfen“.

Vom Vorsatz des Täters umfasst sein muss zum einen das Führen eines Kraftfahrzeuges und zum anderen die Tatsache der Fahruntüchtigkeit. Unter Vorsatz fällt sowohl der direkte, als auch der sogenannte Eventualvorsatz. Vorsatz hinsichtlich dieses Tatbestandmerkmals bedeutet nämlich, dass beim direkten Vorsatz das Wissen um die Fahruntüchtigkeit sich aus dem „Wissen um die getrunkene Menge und dem Wissen, ab welcher Trinkmenge Fahruntüchtigkeit gegeben ist, ergibt, während er bei dem bedingten Vorsatz regelmäßig auf der Wahrnehmung durch den Angeklagten über seine eigenen Beeinträchtigungen durch den Alkohol beruht und nach der Beweislage davon auszugehen ist, dass sie mit Sicherheit beim Angeklagten eine „Warnung“ ausgelöst haben. In der Praxis spielt der direkte Vorsatz dabei eine untergeordnete Rolle, da nur in den wenigsten Fällen der Mandant weiß, ab welcher Trinkmenge er welchen Alkoholwert aufweist. Für die Feststellung des Eventualvorsatzes wird nun immer wieder versucht, diesen allein mit der Höhe des festgestellten Alkoholwertes zu begründen. Dass dies

falsch ist, hat sich zumindest in der obergerichtlichen Judikatur durchgesetzt, wo mehrfach festgestellt wurde, dass es keinen Erfahrungssatz dahingehend gibt, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, sich seiner Fahrunsicherheit bewusst ist oder dies billigend in Kauf nimmt. Zu der Feststellung des Alkoholwertes als ein Indiz müssen somit weitere Indizien hinzukommen, die sich in der Summe zu einer Überzeugung vom Vorsatz verdichten können. Die Frage der Kenntnis vorhandener Fahrunsicherheit lässt sich demnach vielmehr nur von Fall zu Fall auf Grund der Umstände des Einzelfalles unter Berücksichtigung der Persönlichkeit des Angeklagten, insbesondere seiner Intelligenz und seiner Fähigkeit zur Selbstkritik beurteilen.

Leider eine überschätzte Rolle aus Sicht der Verteidigung spielt dabei der Befundbericht des blutabnehmenden Arztes. Aus Mitteilungen wie starker Alkoholisierung oder anderer vermeintlicher Ausfallerscheinungen lässt sich zwar ein Rückschluss auf die Situation bei der Blutentnahme ziehen. Dieser Zeitpunkt ist jedoch unerheblich, weil es für den Vorsatz auf den Moment der Fahrt ankommt und hier z. B. in der Anflutungphase Ausfallerscheinungen noch nicht gegeben sein müssen, die später dann auftreten. Andererseits ist der sogenannte „Nüchternschock“ bekannt, der auftreten kann, wenn ein betrunkenen Fahrer angehalten wird. Das er nach dem Anhalten auf Grund dessen kaum Ausfallerscheinungen zeigt, lässt deutlich werden, dass nicht auf ausreichende Kritikfähigkeit bei hohem Alkoholisierungsgrad geschlossen werden kann und darf. So hat das OLG Dresden (NZV 1995, S. 236) im Fall des bedingten Vorsatzes mitgeteilt, dass, wenn Feststellungen über den äußeren Zustand, Verhaltensweisen etc. des Angeklagten fehlen, zwar nach der Lebenserfahrung die Annahme naheliegender ist, dass bei einer BAK von über 2,0 Promille massive, auch subjektiv vom Angeklagten selbst wahrnehmbare Ausfallerscheinungen, wie z.B. ein unsicherer Gang vorlagen. Fraglich ist jedoch, worauf die Überzeugung zur Verurteilung insoweit gestützt werden kann, dass der Angeklagte diese Ausfallerscheinungen tatsächlich auch wahrgenommen hat und gleichzeitig noch Überlegungen über seine Fahrtüchtigkeit angestellt hat. Das Oberlandesgericht Dresden hat dabei gerügt, dass der Tatsachenrichter in seinem angefochtenen Urteil allein aus dem Vermerk im Untersuchungsbefund, dass der Denkablauf geordnet sei, die Überzeugung herleitet, der Angeklagte sei noch klar genug gewesen, Ausfallerscheinungen wahrzunehmen und ihre Bedeutung zutreffend abzuschätzen, obwohl in dem Untersuchungsbefund, wie sich aus dem Urteil ergibt, auch festgestellt ist, dass der Angeklagte deutlich unter Alkoholeinfluss steht. Auch war ein Abstellen auf den Drehnystagmus als Ausfallerscheinung unzulässig, da es keinen Erfahrungssatz dahingehend gibt, dass dessen Veränderung regelmäßig wahrgenommen zu werden pflegt. Es verbietet sich daher aus der festgestellten Dauer des Drehnystagmus für den Angeklagten nachteilige Schlüsse zur inneren Tatseite zu ziehen. Der Drehnystagmus ist nämlich ein mehr oder weniger lange andauerndes Augenzittern beim Fixieren eines Gegenstandes nach vorheriger mehrfacher Drehung des zu Untersuchenden um die Körperachse, das auch bei Nüchternen zu beobachten ist, sich unter Alkoholeinfluss jedoch regelmäßig verlängert oder verstärkt. Der gemessene Drehnystagmus lässt deshalb keinen Schluss auf die für den Vorsatz wesentlichen Elemente des Wissens und Wollens zu, weil dessen Veränderung subjektiv nicht wahrgenommen wird. Im Übrigen ist die Dauer des Drehnystagmus bei jedem Menschen unterschiedlich, so dass auch ein sehr langer Drehnystagmus durchaus bei einem nüchternen Menschen vorkommen kann.

Sehr oft durch die Anklage ins Feld geführt wird, dass eine besonders vorsichtige Fahrweise darauf schließen ließe, dass jemand um seine Fahruntüchtigkeit weiß und versucht, durch langsames Fahren fehlende Fahruntüchtigkeit auszugleichen. Aber auch dies reicht allein z.B. nach Rechtsprechung des OLG Köln (VRS 72, S. 387) nicht aus, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Angeklagte nüchtern genauso vorsichtig fährt. Auch die Feststellung typischer Fahrfehler wie Schlangenlinienfahren rechtfertigen die Annahme von Vorsatz hinsichtlich alkoholbedingter Fahrunsicherheit nur, wenn auch festgestellt werden kann, dass sich der Angeklagte der Ausfallerscheinungen auch bewusst geworden ist.

Gefährlich wird es jedoch für den Angeklagten als Wiederholungstäter. Bei ähnlichen Sachverhalten innerhalb kürzerer Zeit und ähnlicher Alkoholisierung ist durchaus davon auszugehen, dass der Angeklagte zumindest bei der Wiederholungstat von seiner fehlenden Fahruntüchtigkeit ausgehen musste, so dass Eventualvorsatz bejaht werden kann.

Da also zumindest obergerichtlich in weiten Teilen davon ausgegangen wird, dass allein aus dem Grad der Alkoholisierung nicht auf Vorsatz geschlossen werden kann, wird aus Verteidigungssicht in vielen Fällen der vernünftige Rat an den Mandanten lauten, von seinem Schweigerecht Gebrauch zu machen. Da dann dem Tatrichter häufig keine weiteren wesentlichen Anhaltspunkte zur Verfügung stehen, gilt auch hier, dass Reden Silber und Schweigen Gold ist.

Eine besondere Problematik bei der Schuldfrage für die Verteidigung ist die Frage des Restalkohols. Der Standardfall ist dabei die Fahrt zur Arbeit am Morgen nach der alkoholreichen Feier am Vorabend. Sachverständige Untersuchungen haben ergeben, dass sich das subjektive Empfinden hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit nach Überschreiten des Gipfels der Alkoholkurve deutlich verbessert. Diese deutliche Verbesserung kann Auswirkungen auf die Frage der vorsätzlichen Tatbegehung haben. Etwa 4–5 Stunden nach Trinkbeginn haben die Probanden der Untersuchung der Autoren REINHARDT/ZINK subjektive Erholung angegeben, sind also davon ausgegangen, dass sie nüchtern sind, obwohl die Alkoholisierung noch sehr hoch war. Dieses deckt sich mit dem medizinisch bekannten Phänomen, dass die subjektiven Wirkungen des Alkohols stärker nachlassen als der objektive Alkoholisierungsgrad. Wenige Auswirkungen hat diese subjektive Erholung im Fahrlässigkeitsbereich. Die Fahrlässigkeit knüpft nicht an die Symptome der alkoholbedingten Wirkungen an, sondern daran, dass der

Betreffende in Kenntnis des vorangegangenen Alkohols ein Fahrzeug geführt hat. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die alkoholische Fernwirkung den Kraftfahrern allgemein bekannt sein dürfte bzw. diese eine Verpflichtung trifft, sich über die Bedeutung des Restalkohols zu unterrichten. Aus der allgemeinen Kenntnis der Gefährlichkeit des Restalkohols folgt, dass sich der Betreffende nicht erfolgreich auf Nichtkenntnis berufen kann. Bei langer alkoholfreier Zwischenzeit ist jedoch die Frage des Vorsatzes und auch der Fahrlässigkeit intensiv zu prüfen. So haben Gerichte selbst eine fahrlässige Begehung verneint. Das OLG Saarbrücken (DAR 1963, S. 22) kam einmal in einem Fall, wo 16 Glas Bier und 5 Glas Cognac bis 10,5 Stunden vor Fahrtbeginn getrunken wurden, zu einem Freispruch. Genauso entschied das OLG Hamburg (DAR 1957, S.54) bei einer Alkoholisierung von 2,5 ‰ zum Fahrtzeitpunkt und einem Zeitablauf von 7,5 Stunden zwischen Trinkende und Fahrt.

Der Fahrlässigkeitsvorwurf der Trunkenheitsfahrt knüpft an die Frage an, ob der Angeklagte bei kritischer Selbstprüfung die Tatsache fehlender Fahrtüchtigkeit hätte feststellen können. Jeder Kraftfahrer hat die Pflicht, vor Antritt, aber auch während der Fahrt, sorgfältig und gewissenhaft unter Berücksichtigung aller ihm bekannten Umstände zu prüfen, ob seine Fahrsicherheit – etwa infolge Alkoholgenusses – beeinträchtigt sein könnte. Nimmt er in fahrunsicherem Zustand mit einem Kfz am Straßenverkehr teil, weil er diese Prüfung unterlassen hat, so trifft ihn der Vorwurf der Fahrlässigkeit. Die Pflicht zur Selbstbeobachtung und Prüfung hinsichtlich der Fahrsicherheit besteht ganz allgemein, insbesondere aber nach Genuss alkoholischer Getränke dahingehend, ob Bedenken hinsichtlich der Fahrsicherheit gerechtfertigt sein können. Wer im Zustand alkoholbedingter Fahrsicherheit ein Kfz führt, handelt fahrlässig, wenn ihm auch nur Zweifel oder Bedenken hinsichtlich seiner Fahrsicherheit kommen mussten. Denn schon die Erkennbarkeit der Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung begründet den Vorwurf der Fahrlässigkeit. In der Regel beruht der Vorwurf der Fahrlässigkeit aber nicht darauf, dass der Angeklagte, der nach Alkoholgenuss im Zustand der Fahrsicherheit ein Kfz geführt hat, nicht aus den äußeren Symptomen der alkoholischen Beeinträchtigung auf seine Fahrsicherheit geschlossen hat. Auf das subjektive Gefühl der Fahrsicherheit kommt es regelmäßig nicht an. Vielmehr wird die Fahrlässigkeit im Regelfall schon darin gesehen werden müssen, dass der Angeklagte trotz Kenntnis des vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat. Dies gilt erst recht, wenn etwa ein erst unmittelbar vor Fahrtantritt genossener, in seinen Auswirkungen noch nicht spürbarer Schluss-Sturztrunk die Anflutung auf den Beweisgrenzwert bewirkte.

Ein Kraftfahrer ist verpflichtet, sich bei Genuss ihm unbekannter Getränke darüber zu vergewissern, ob sie Alkohol enthalten. Unterlässt er dies, so handelt er fahrlässig, wenn er mit einem Kfz am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er auf Grund des Genusses dieser Getränke fahrunsicher ist. Er kann sich also vor Gericht nicht mit Erfolg darauf berufen, er habe nicht gewusst, dass die Getränke Alkohol enthielten. Entsprechendes gilt, wenn er auf Grund seines Trinkverhaltens keine sichere Kenntnis über die Menge des genossenen Alkohols hat. Allein der Genuss alkoholhaltiger Pralinen führt zwar nicht zu wesentlichen Alkoholkonzentrationen, unter Umständen aber zur Erhöhung der aus Getränken resultierenden BAK, die in der Regel vorwerfbar sein wird. Die sehr geringen Alkoholmengen, die in sog. „alkoholfreien“ Bier enthalten sind (unter 0,5 ‰), führen nicht zu messbaren Blutalkoholkonzentrationen. Gibt der Angeklagte an, grössere Mengen eines stark alkoholhaltigen Hausmittels wie Melissengeist zu sich genommen zu haben, dessen Alkoholhaltigkeit er nicht gekannt habe, so ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass es angesichts der Hochprozentigkeit solcher Mittel kaum wahrscheinlich ist, dass ihm der konzentrierte Alkoholgeschmack verborgen geblieben ist. Bei tropfenweise einzunehmenden Mitteln wie Baldriantinktur können nennenswerte Blutalkoholkonzentrationen nur erreicht werden, wenn an die Stelle sinnvollen Gebrauchs der Konsum größerer Mengen getreten ist. Bei derartigem Mißbrauch wird der in Folge des Baldrians fehlende Alkoholgeschmack den Kraftfahrer in der Regel wohl nicht entlasten können. Einatmen von Äthanoldämpfen oder von Dämpfen anderer organischer Lösungsmittel ist nicht geeignet, die BAK in forensisch relevanter Höhe zu beeinflussen. Der Verteidiger ist daher aufgerufen, kritisch zu prüfen, ob das stimmen kann, was ihm der Mandant im Gespräch mitteilt, bevor er eine entsprechende Einlassung abgibt. Für den Angeklagten wird es stets schlechter sein, im Verfahren der Lüge überführt zu werden, statt zu schweigen.

Gerade bei höheren Alkoholmengen schließt sich der Frage, ob Vorsatz oder Fahrlässigkeit vorliegt, die Frage an, ob die Schuld des Täters eingeschränkt oder gar ausgeschlossen war. Das Gesetz sieht bei Vorliegen eingeschränkter Schuldfähigkeit vor, dass der Strafrahmen gemildert werden kann. Hier liegt ein Ermessen bei dem Tatrichter. Die Möglichkeit, eingeschränkte Schuldfähigkeit durch Alkoholgenuss im Rahmen von § 21 StGB strafmildernd zu berücksichtigen, wird, einer Tendenz des Bundesgerichtshofs folgend, zunehmend restriktiver gehandhabt. Eine Strafrahmenverschiebung bei verminderter Schuldfähigkeit in Folge Alkoholkonsums scheidet aus, wenn die Trunkenheit selbst verschuldet ist. Dies gilt jedoch nicht uneingeschränkt; insbesondere wenn der Täter alkoholkrank ist, spricht dies gegen eigenes Verschulden. Aber auch sonst kann es sich lohnen, die Frage der eingeschränkten Schuldfähigkeit bei Promillewerten ab 2,0 Promille zu erörtern. Denn auch wenn von der Strafrahmenverschiebung des § 21 StGB kein Gebrauch gemacht wird, so ist eine hohe Alkoholisierung zu Gunsten des Täters bei der Strafzumessung zu berücksichtigen.

Bei Alkoholwerten ab 2,5 bis 3,0 Promille aufwärts ist sodann die Schuldunfähigkeit zu prüfen. War der Täter zum Zeitpunkt der Fahrt schuldunfähig, so kann er nicht mehr wegen Gefährdung des Straßenverkehrs iSd. § 315c StGB oder wegen Trunkenheit im Verkehr iSd. § 316 StGB bestraft werden. Aus Sicht der Verteidigung muss das Tatgericht ab Promillewerten ab 3,0 Promille sogar besondere Umstände feststellen, aus denen sich er-

geben soll, dass trotz der sehr hohen Alkoholisierung keine Schuldunfähigkeit gegeben ist. Im Regelfall muss sich das Gericht hierzu sogar eines medizinischen Sachverständigen bedienen. Dieser Aufwand zur Feststellung der fehlenden Schuldunfähigkeit wird sehr häufig wiederum den Rat des Verteidigers bedeutsam werden lassen, seinen Mandanten schweigen zu lassen. Denn nicht selten sind es subjektive Anknüpfungspunkte, die die Frage der Schuldunfähigkeit bestimmen, so dass nur der Angeklagte sich selbst überführen kann. Dann wäre es ein anwaltlicher Fehler, den Mandanten von der Fahrt berichten zu lassen. Denn allein aus der Tatsache, dass er sich noch recht gut erinnern kann, kann möglicherweise schon wieder geschlossen werden, dass er zumindest nicht schuldunfähig war.

Ist die Schuldunfähigkeit festgestellt, wird sekundär der Vollrausch iSd. § 323a StGB aus Sicht des Verteidigers zu beachten sein. Schutzgut dieser Vorschrift ist primär der Schutz der Allgemeinheit vor den Gefahren, die von Berauschten regelmäßig ausgehen. Für die Anwendung des Vollrauschdeliktes ist erst dann Raum, wenn ein anderweitiger Straftatbestand rechtswidrig verwirklicht wurde, beim Täter Schuldunfähigkeit im Sinne des § 20 StGB vorliegt und der Rausch schuldhaft herbeigeführt wurde. Folglich stellt § 323a StGB einen Auffangtatbestand dar. Er findet keine Anwendung, wenn der Bereich der eingeschränkten Schuldunfähigkeit zwar sicher erreicht, gleichwohl aber eine Schuldunfähigkeit nach § 20 StGB ebenfalls sicher nicht vorliegt. Es soll allein der „nicht verantwortliche, schuldunfähige Rauschtäter“ erfasst werden.

Für die Erfüllung des Tatbestandes ist es nötig, dass der Betreffende durch den Genuss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel in einen Rausch versetzt wird. Der Rausch wiederum muss vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt worden sein. Die Verantwortlichkeit des Betreffenden ergibt sich letztendlich aus der Tatsache der verschuldet herbeigeführten Schuldunfähigkeit. Ist die Schuldunfähigkeit unverschuldet eingetreten, so greift § 323a StGB tatbestandsmäßig nicht ein. Der vom Tatbestand geforderte Vorsatz oder die Fahrlässigkeit müssen sich dabei auf den Rausch beziehen. Beziehen sie sich auf die im Rausch begangene Tat, ist § 323a StGB unanwendbar. Vorsatz im Sinne des § 323a StGB bedeutet ein zumindest billigendes in Kauf nehmen des Sichversetzens in einen möglichen schuldausschließenden Rausch. Für die Frage des Vorsatzes ist die in der älteren Judikatur und Literatur diskutierte Frage der „inneren“ und „äußeren“ Umstände bedeutend. Kommen äußere Umstände zu einem Rausch hinzu und wird hierdurch erst die Schuldunfähigkeit bewirkt, so ist für die Frage des Vorsatzes von Bedeutung, ob diese anderen Umstände vom Vorsatz mit umfasst, d. h., gekannt und zumindest billigend in Kauf genommen wurden. Letzteres gilt insbesondere im Zusammenhang von Alkohol und Medikamenten. Der Kraftfahrer ist verpflichtet, sich über die Verträglichkeit der eingenommenen Medikamente mit dem Alkohol zu unterrichten. Der Rausch braucht dabei, gleichgültig welcher Art die übrigen Ursachenteile sind, nur eine Mitursache und keinesfalls die einzige Ursache darzustellen.

Zwar braucht sich das Verschulden des Betreffenden – wie dargelegt – nicht auf die im Rausch begangene Handlung zu beziehen. Trotzdem ergeben sich hier wiederum Chancen für die Verteidigung, denn Einzelheiten dabei sind doch sehr umstritten. Teilweise wird Vorsatz auch in Bezug auf die Rauschtat verlangt, zumindest ein „natürlicher“ Vorsatz wie die schuldhaftige Kenntnis der Neigung zu Straftaten im Rauschzustand oder ein lockeres Verschulden hinsichtlich der Rauschtat oder die Vorhersehbarkeit der Möglichkeit von Rauschtaten. Die Vorhersehbarkeit soll dann entfallen, wenn gewisse „Zurüstungen“ getroffen wurden, die die Rauschtat verhindern. Schulfall im Alkoholbereich ist die Übergabe des einzigen Kfz-Schlüssels an eine zuverlässige, nicht trinkende Person.

Ein besonderes Augenmerk im Bereich des Vollrausches verdienen wiederum alkoholabhängige Menschen. Da der Schuldvorwurf, wie dargestellt, an das „Sich-Berauschen“ anknüpft, kann bei schwer alkoholabhängigen Menschen die Schuld fehlen. Bei schweren Alkoholikern muss daher in der Regel geprüft werden, ob der Drang zum Alkohol nicht bereits zu krankhaft war, so dass Schuldunfähigkeit vorlag.

Abschließend noch ein Wort zu niedrigeren Alkoholkonzentrationen. Weitaus häufiger als Promillewerte von jenseits der 2 Promille begegnen dem Anwalt in der Praxis die Fälle niedrigerer Alkoholkonzentrationen. Sehr häufig beschäftigt sich der Verteidiger mit der Frage, ob bei Alkoholkonzentrationen von 0,3 Promille bis 1,1 Promille nun eine relative Fahruntüchtigkeit gegeben ist, die zu einem Trunkenheitsdelikt führt oder ob „nur“ eine Ordnungswidrigkeit iSd. § 24a StVG vorliegt. Von der Beantwortung dieser Frage hängt für den Betroffenen sehr viel ab, wird doch bereits dabei entschieden, ob dem Mandanten der Führerschein für mindestens 6 Monate zu entziehen ist oder ihm im Regelfall nur ein 1–3 monatiges Fahrverbot droht. Konnte eine relative Fahruntüchtigkeit daher glücklicherweise für den Mandanten nicht festgestellt werden, wird in den allermeisten Fällen, wenn keine Probleme bei der Feststellung der Blutalkohol- oder Atemalkoholkonzentration vorliegen, ein fahrlässiger Verstoß gegen die Vorschrift des § 24a StVG vorliegen. Anders als bei den strafrechtlichen Trunkenheitsdelikten knüpft § 24a StVG allein an das Erreichen einer bestimmten Alkoholkonzentration an. Da nach naturwissenschaftlich gesicherter Erkenntnis niemand während des Trinkens oder nach dem Trinken genau voraussehen kann, welche Blut- oder Atemalkoholkonzentration er später haben wird, ist der Vorwurf der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 24a Abs. 3 StVG in der Regel schon auf Grund der Tatsache gerechtfertigt, dass der Betroffene trotz Kenntnis vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat. Der Fahrlässigkeitsvorwurf kann lediglich ausnahmsweise entfallen, wenn der Grenzwert auf Grund unbemerkter und geschmacklich nicht wahrnehmbarer Alkoholführung erreicht oder überschritten wurde. Diese Tatsachen müssen dann jedoch von der Verteidigung in das Verfahren eingeführt und zumindest so glaubhaft geltend gemacht werden, dass es sich für

das Gericht nicht als reine Schutzbehauptung darstellt. Für die Sorgfaltswidrigkeit reicht es aber dabei nach Ansicht des Kammergerichts Berlin (DAR 2003, S. 82) aus, dass der Betroffene aus Gläsern fremder Gäste trank. Er musste dabei damit rechnen, dass sich in den Gläsern anderer Gäste z. B. berauschende Substanzen befinden können. Dies ändert auch nichts daran, wenn er dies weder schmeckte noch spürte.

Last but not least noch etwas in eigener Sache. Sehr häufig wird der Verteidiger als derjenige im Strafverfahren empfunden, der dafür sorgen will, dass ein Täter nicht seiner gerechten Strafe zugeführt wird. Dies ist so jedoch nicht richtig. Zwar sind wir Verteidiger einseitige Interessenvertreter, aber auch Organ der Rechtspflege. Ein seriöser Verteidiger wird den Mandanten niemals zur Lüge anstiften, sondern nur die Rechte in Anspruch nehmen, die ihm die Strafprozeßordnung einräumt. Und auch wenn die mal leise und mal laut dargestellte Auffassung nicht unbekannt ist, dass viele Verfahren ohne Verteidiger weniger kompliziert wären, so mag dies auch daran liegen, dass die Wahrung der Rechte des Angeklagten und die Prüfung der für den Angeklagten sprechenden Umstände nun mal häufig länger dauern, als seine schnelle und vielleicht ungerechte Verurteilung.

Anschrift des Verfassers

Rechtsanwalt Christian Janeczek
Gohliser Straße 1
01159 Dresden
Email: C.Janeczek@roth-anwaelte.de

UWE SCHEFFLER, DELA-MADELEINE HALECKER

Die vorsätzliche Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB – eine Ausnahme oder doch eher die Regel?

1. „Das zweite Glas kann schon zuviel sein!“ Wer kennt diesen – oder einen ähnlichen – Slogan nicht?

Prüfen wir einmal diese Aussage mit einem gängigen Promillerechner aus dem Internet nach¹⁾. Wählen wir einen Mann, 80 kg schwer, 1,80 m groß, 30 Jahre alt, halbvoller Magen als unseren „Mustermann“, so bekommen wir als Ergebnis, dass er bei einem kleinen Bier (0,2 l) mit 4,8 % Alkoholgehalt 20 min. nach Trinkende den maximalen Blutalkoholgehalt mit 0,09 ‰ erreicht. Bei einem einfachen Schnaps (40 %) kommen wir gar nur auf 0,07 ‰.

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) bemerkt dazu, dass „ca. 80–90 Prozent der Bevölkerung aufgrund ihres Körpergewichtes mehr trinken dürfen als ein Glas“ – bezogen auf die 0,5 ‰-Grenze²⁾. Gleichwohl betont sie, die Aussage sei „nicht falsch“ und ergänzt: „sie ist erfolgreich (sehr bekannt)“³⁾.

Und die Aussage ist kein Einzelfall: Die „Bild-Zeitung“, Deutschlands vermutlich gerade auch bei unserem Klientel meistgelesene Tageszeitung, brachte zum letzten „Vatertag“ unter Berufung auf die Autorität des „TÜV“⁴⁾ Zahlen zur Frage „Wie viel Alkohol ist erlaubt?“⁵⁾: „Ein 80-Kilo-Mann dürfte ... 2 Standard-Gläser Bier [0,2 l] trinken, um 0,3 Promille nicht zu überschreiten.“ Prüfen wir das für unseren Mustermann mit dem Promillerechner nach, kommen wir auf 0,21 ‰ – aber nur im Falle des Sturztrunkes der beiden Biere. Geben wir Mustermann eine halbe Stunde Trinkzeit, erreicht er maximal 0,14 ‰, bei einer Stunde gar nur 0,07 ‰.

Man kann weitere solche Beispiele finden⁶⁾. Sie gehen regelmäßig vom 0,3 ‰-Wert aus, der in der Praxis erst bei einem Verkehrsunfall eine Rolle spielt – und belegen die Berechnungen noch mit einer Art „Sicherheitszuschlag“, indem nicht von einem Mustermann, sondern von einem – gar weiblichen – Fliegengewicht ausgegangen und zudem keinerlei Abbauzeit in Rechnung gestellt wird. Auch wird Bier regelmäßig mit 5 % Alkoholgehalt angesetzt, obwohl die gängigen Pilsener zumeist (!) etwa 4,8 % haben⁷⁾.

Nun ist der Hintergrund dieser Strategie offensichtlich und soll hier auch überhaupt nicht kritisiert werden. Es folgen aus ihr jedoch Implikationen für die Annahme des Vorsatzes einer Trunkenheitsfahrt. Denn die Strategie ist tatsächlich erfolgreich.

2. Das AG Rheine, seit Jahren nimmermüder, wortgewaltiger⁸⁾ Vorkämpfer für die Annahme von Vorsatz bei Trunkenheitsfahrten⁹⁾, meinte noch 1993, Kraftfahrer wüssten „mit überwältigender Mehrheit“, dass „ca. drei bis vier Glas Pils 0,2 l, zwei Glas Wein 0,2 l oder 3–4 Schnäpse 0,02 l“ zu der damalig noch geltenden Promillengrenze von 0,8 ‰ führten¹⁰⁾. Das war schon durchaus großzügig geschätzt, kommt unser Mustermann bei diesen Mengen selbst ohne Resorption laut Promillerechner nur auf 0,27 bis 0,62 ‰.

Schaut man heute beispielsweise in Internetforen, so scheint sich hier ein weiterer Bewusstseinswandel vollzogen zu haben. So stößt man auf die Frage eines 100 kg-Mannes, ob er sich nach dem Essen „ein kleines Bierchen (0,33 l) genehmigen“ könnte, nur auf Antworten wie: „Wenn du vorher noch nix getrunken hast, dann geht das schon“; „Aber wirklich nur eines.“¹¹⁾ Wir fragen den Promillerechner: Maximal 0,12 ‰ hätte unser Zweitnermann.

Oder: Ein 22-jähriges „Mädchen“ möchte wissen, wie viel Gläser Wein es trinken dürfte, „um noch fahrtüchtig zu sein“. Die präziseste, aber durchaus repräsentative Antwort lautet: „... um unter der erlaubten Grenze zu bleiben: 1 Glas 100 cl Wein“. Dabei käme sie höchstens als Fliegengewicht mit leerem Magen und bei Sturztrunk damit klar über 0,2 ‰.

Schließlich fragt in einem Forum jemand, der gern auf einer Feier „1 Bier oder ein Glas Sekt“ trinken würde, ob er das dürfe¹²⁾. Die Antworten, mit Hinweis auf die Promillengrenzen: „Sekt lieber nicht“, „ein halbes Glas Bier 0,1 Liter“, und: „2 Schluck [Kölsch] auf vollen Magen kann man schon trinken“.

3. Szenenwechsel. Nach der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kann bekanntlich aus einer hohen Blutalkoholkonzentration (BAK) nicht ohne das Hinzutreten weiterer Umstände auf Vorsatz geschlossen werden¹³⁾. Allenfalls hört man noch, dem Alkoholisierungsgrad sei wenigstens eine Indizwirkung zuzusprechen¹⁴⁾; eine vorsätzliche Trunkenheitsfahrt sei um so wahrscheinlicher, je weiter die BAK die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit übersteigt¹⁵⁾. Mehr nicht. Entscheidungen, die eine Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt im Ergebnis bestätigen¹⁶⁾, haben Seltenheitswert. Bei uns in Brandenburg etwa haben vor kurzem die Feststellungen „unseres“ LG Frankfurt (Oder), es müssten „minimal 4,1 l Bier, ca. 2,1 l Wein oder ca. 0,5 l Schnaps binnen 1 Std. getrunken worden sein“, oder bei längerer Trinkdauer „entsprechend größere Mengen“, nicht zur Verurteilung wegen Vorsatzes genügt¹⁷⁾.

4. Für den angetrunkenen Autofahrer ist dies ein Glück. Denn abgesehen von der regelmäßig um ca. zehn Tagessätze erhöhten Geldstrafe und einen Monat verlängerten Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verliert der Angeklagte im Falle eines vorsätzlichen Vergehens auch rückwirkend den Deckungsschutz seiner

Rechtsschutzversicherung¹⁸). In der Folge muss er die Verfahrenskosten (einschließlich der Kosten für die Blutalkoholbestimmung) sowie die Anwaltsgebühren selbst tragen, ggf. auch entstandene Sachverständigenkosten. Ebenso muss der bei einer gesetzlichen Krankenkasse versicherte Angeklagte bei einem durch eine vorsätzliche Trunkenheit herbeigeführten Verkehrsunfall mit eigenen Verletzungsfolgen einen Teil der Behandlungskosten selbst bezahlen. Die Krankenkasse darf außerdem einen Teil des Krankengeldes zurückfordern¹⁹). In diesem Zusammenhang sei ferner an die mögliche Leistungsfreiheit des Unfallversicherers²⁰) als auch des Kaskoversicherers²¹) erinnert. Und schließlich sollte auch damit gerechnet werden, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei einer Vorsatztat von einer höheren kriminellen Energie ausgeht, die sich negativ auf die Beurteilung der Kraftfahreignung im Wiedererteilungsverfahren niederschlagen dürfte.

5. Nun stellt sich natürlich die Frage, ob die Privilegierung des alkoholisierten Kraftfahrers als Fahrlässigkeitstäter auch heute noch im Zeitalter von Slogans wie „Das zweite Glas kann schon zuviel sein!“ dogmatisch richtig ist.

a) Zunächst einmal ist dem von den Oberlandesgerichten immer wieder angeführten Argument, dass sich mit steigender Alkoholisierung die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit des Fahrzeugführers verringert²²), zu entgegnen: Die darauf beruhende Schlussfolgerung, die Fähigkeit des Kraftfahrers, die eigene Fahruntüchtigkeit zu erkennen, könne in einer den Vorsatz ausschließenden Weise beeinträchtigt sein, ist fehlerhaft: Durch die zunehmende Alkoholisierung mag zwar der Überblick über die Trinkmenge verloren gehen. Gleichwohl wird kein Betrunkenener glauben, auf wundersamer Weise wieder nüchtern zu sein. Vielmehr meint er, noch „in Form zu sein“ und die Fahrt „riskieren“ zu können. Das Wissen, „so“ nicht fahren zu dürfen, bleibt²³). Mithin „führt die mangelnde Kritikfähigkeit aufgrund durch Alkoholgenuss entstandener Euphorisierung nicht zu einer Verkennung des Trunkenheitsgrades, sondern zu einer Senkung der Hemmschwelle, zu einer trunkenheitsbedingten Überschätzung der Leistungsfähigkeit“²⁴). In der Folge setzt sich der Alkoholisierte „über alle Bedenken und richtigen Erkenntnisse hinweg und fährt, weil die Fähigkeit, das Unrecht seiner Tat einzusehen oder nach dieser (richtigen) Einsicht zu handeln, trunkenheitsbedingt eingeschränkt ist“²⁵). Rechtsdogmatisch führt dies aber nicht zum Wegfall des Vorsatzes, sondern betrifft vielmehr die Schuldfähigkeit des Angeklagten (§§ 20, 21 StGB)²⁶).

Übrigens hätte die entgegengesetzte Annahme, konsequent zu Ende gedacht, eine kuriose Konsequenz: Dann wäre die Annahme von Vorsatz um so weniger erlaubt, je höher die festgestellte BAK ist²⁷)!

b) Weshalb könnte dann nun aber Vorsatz gegeben sein? Vorsatz ist, so wird gemeinhin gesagt, in Form des *dolus directus* das Wissen, in der Form der Absicht das Wollen der Tat. Zwischenformen, in denen das Wissen etwa nur zu einem Fürmöglichhalten oder das Wollen zu einem Sichmitabfinden reduziert sind, können zudem bedingten Vorsatz begründen²⁸).

Trunkenheitsfahrten werden zumeist unter dem Gesichtspunkt von Letzterem, dem *dolus eventualis*, betrachtet. Es sei erforderlich festzustellen, dass der Angetrunkene bei Fahrtantritt jedenfalls die Möglichkeit einer Fahruntüchtigkeit in Kauf genommen haben muss²⁹).

aa) Prüfen wir das etwas genauer. Bekanntlich wird zwischen sog. absoluter³⁰) und relativer³¹) Fahruntüchtigkeit unterschieden. Relative Fahruntüchtigkeit nimmt die Rechtsprechung überwiegend³²) ab einer BAK von 0,3 ‰ an, sofern weitere Anzeichen hinzutreten³³). Solche Beweisanzeichen (Indizien) sind namentlich Ausfallerscheinungen körperlicher oder verkehrsrechtlicher Art (alkoholbedingte Fahrfehler)³⁴).

Nun ist eines der herrschenden Meinung zuzugeben: Es ist kaum einmal sicher anzunehmen, dass ein Ange-trunkener meint, nicht mehr fehlerfrei fahren zu können. Es entspricht vielmehr „den Erkenntnissen der Rechtsmedizin, dass auch hohe, selbst sehr hohe Blutalkoholkonzentrationen zum Verlust zutreffender Selbsteinschätzung der eigenen Fahrtüchtigkeit führen können mit der Folge, dass der Täter die bei ihm objektiv vorliegende alkoholbedingte Fahrunsicherheit nicht mehr wahrnimmt“³⁵). Die Auffassung unseres wortgewaltigen AG Rheine scheint kaum übertrieben, wonach die Mehrheit Trinkender auf die Frage, ob sie sich noch für fahrtüchtig hielten, entgegnen dürfte, „dazu selbstverständlich in der Lage zu sein, da sie gar nicht so ‚besoffen‘ sein könnten, diese Fähigkeit einzubüßen“³⁶).

bb) Aber Fahruntüchtigkeit, nämlich die sog. absolute, wird auch bei Promillewerten früher zunächst³⁷) von 1,5 ‰, sodann³⁸) von 1,3 ‰, heute³⁹) von 1,1 ‰ angenommen⁴⁰). Der Vorsatz kann sich also, liegt er bezüglich der trunkenheitssymtombedingten Fahruntüchtigkeit nicht vor, auf die bloße Aufnahme von entsprechend vielem Alkohol beziehen!

Und dieser Vorsatz, wir kommen jetzt zum Ausgangspunkt unserer Darlegungen zurück, dürfte sich jedenfalls heute unter Slogans wie „Das zweite Glas kann schon zu viel sein!“, nicht mehr so einfach von der Hand weisen lassen.

α) Es ist schwerlich vorstellbar, dass ein Fahrzeugführer, der sich – gar deutlich – auf wenigstens 1,1 ‰ getrunken hat, nicht zumindest seine absolute Fahruntüchtigkeit „billigend in Kauf nimmt“, wie es der BGH formuliert⁴¹). Der Fahrschulunterricht und die verstärkten Medienkampagnen lassen eine andere Annahme schwerlich zu. Wir wollen sogar noch weitergehen: Es dürfte zumeist sogar sicheres Wissen, also direkter Vorsatz vorliegen!

β) Folgt man dem, kann man sich sogar noch einen Schritt weiter vorwagen: Wer annimmt, dass das „zweite Glas schon zu viel sein“, also fahrtüchtig machen kann, wird es, selbst wenn ihm die Unterschiede der 0,3-, 0,5- und 1,1-Promille-Grenzen geläufig sind, zumindest für möglich halten, dass er nach dem Konsum einiger

Gläser keinesfalls mehr fahren darf, ohne sich strafbar zu machen. In der Regel⁴²⁾ dürften Kraftfahrer unter 1,1 Promille ihre BAK eher überschätzen, sich früh schon im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit wähnen. Überraschungen hinsichtlich der Höhe der gemessenen BAK dürften sich bei den Getesteten eher ob ihrer geringheit ergeben. Oder würde sich unser Mustermann vorstellen können, dass er, wenn er abends fünf Stunden lang stündlich einen halben Liter Pilsener (4,8 %) trinkt, danach „nur“ eine BAK von 0,84 ‰ hat? Unser Promillerechner jedenfalls behauptet es.

Dazu passt ein eigenes Erlebnis: Spätabends ruft ein Freund in Panik an. Die Polizei wolle, dass er „pustet“, er habe davor Angst, weil er vielleicht etwas zuviel getrunken habe. Auf den Rat, nicht den Alcotest zu verweigern, ergibt sich: Das Gerät schlägt noch nicht einmal an!

Aus diesen Überlegungen folgt: Wenngleich es auch kaum möglich ist, selbst bei absoluter Fahruntüchtigkeit infolge euphorisierter Selbstüberschätzung auf den *dolus eventualis* bzgl. relativer Fahruntüchtigkeit zu schließen, so kann selbst auch bei nur relativer Fahruntüchtigkeit zumindest bedingter Vorsatz im Hinblick auf absolute Fahruntüchtigkeit naheliegen: Auch wenn der Angetrunkene glaubt, noch sicher fahren zu können, so weiß er doch, dass er es wohl nicht mehr darf.

c) Soweit zur materiellen Rechtslage. Zur prozessualen Umsetzbarkeit ist damit noch nichts gesagt. Die Annahme, es gebe keinen medizinisch begründbaren Erfahrungssatz, der einen allgemeingültigen Rückschluss von der Höhe der BAK auf das Bewusstsein der Fahruntüchtigkeit zulässt⁴³⁾, scheint einer Umsetzung im Wege zu stehen. Schauen wir hier mal etwas näher hin.

Wir kennen solche prozessualen Situationen. Bekanntlich verbietet der BGH z. B. bei Verkehrszuwerhandlungen ohne weitere Anhaltspunkte den Schluss vom Halter auf den Fahrer⁴⁴⁾, und zwar auch dann, wenn der „gesunde Menschenverstand“ niemanden an deren Identität zweifeln lässt. Strukturell unserer Frage ähnlicher ist aber der insbesondere vom Kammergericht mehrfach betonte „Erfahrungssatz, dass einem Fahrzeugführer die erhebliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund des Fahreräusches sowie der an ihm vorbeiziehenden Umgebung in der Regel bewusst ist“, und es daher für die Annahme fahrlässigen Handelns in diesen Fällen der Darlegung besonderer Umstände im Urteil bedürfe⁴⁵⁾.

aa) Überträgt man das, bedeutete dies: Ab einer bestimmten Höhe der gemessenen Alkoholkonzentration wäre in der Regel Vorsatz anzunehmen, sofern nicht besondere Umstände die Annahme fahrlässigen Handelns nahelegen würden.

Geht man weiter parallel zu den Entscheidungen zur Geschwindigkeitsüberschreitung, kann auch hier eine 40–50 %ige Überschreitung des 1,1 ‰-Wertes als Grenze angenommen werden, also 1,6 ‰ – ein Wert, der im Bereich der Fahrerlaubnisverordnung als Grenzwert fungiert⁴⁶⁾. Um den zu erreichen, müsste übrigens unser Mustermann innerhalb von vier Stunden sieben halbe Liter Pilsener Bier getrunken haben.

Ferner muss das Gericht bei einer geringeren Überschreitung, etwa einer BAK von 1,2 ‰, seine Überzeugung von einer Vorsatztat auf eine frühere Verurteilung stützen können, sofern der ihr zugrunde liegende Sachverhalt mit dem aktuell zu beurteilenden zumindest annähernd vergleichbar ist⁴⁷⁾.

bb) Das Gericht ist jedenfalls nicht gehalten, von sich aus alle theoretisch möglichen Geschehensabläufe zu rekonstruieren und entlastend zu berücksichtigen, die der Annahme einer Vorsatztat aufgrund der hohen BAK entgegenstehen könnten. Zweifeln ist nachzugehen, wenn dafür reale Anhaltspunkte bestehen⁴⁸⁾.

Davon ausgehend kann der Tatrichter Hinweise auf entlastende Umstände vor allem vom Angeklagten selbst erwarten⁴⁹⁾. Schweigen dürfte also bei hoher BAK nicht unbedingt die beste Verteidigung sein. Trägt der Angeklagte hinsichtlich der Kenntnis von der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit keine konkreten Einwendungen vor, wird der Tatrichter regelmäßig keine Veranlassung haben, den nur noch als theoretische Möglichkeiten verbleibenden Entlastungsgesichtspunkten weiter nachzugehen⁵⁰⁾.

Als besonderer Umstand käme zum einen ein immer noch hoher Promillewert lange nach Trinkende in Betracht, der sog. Restalkohol, insbesondere am „Morgen danach“. Die Resorptionsdauer dürfte nach wie vor von vielen Kraftfahrern unterschätzt werden, obwohl übrigens auch hier in Kampagnen häufig der in aller Regel viel zu kleine, nur für den Juristen bedeutsame Abbauwert von 0,1 ‰ pro Stunde statt des rechtsmedizinisch naheliegenden von 0,14 bis 0,17 ‰ pro Stunde genannt wird⁵¹⁾. Nimmt also „die Fähigkeit des Täters, seine Fahrtüchtigkeit aufgrund der Trinkmenge richtig einzuschätzen, mit zeitlicher Entfernung zum Trinkende ab, bedarf die Annahme des Vorsatzes auch bei einer über dem Wert für die absolute Fahruntüchtigkeit liegenden BAK umso sorgfältigerer Prüfung und Begründung“⁵²⁾.

Ferner wären hier die Fälle bedeutsam, in denen der Angetrunkene ungewohnte alkoholische Getränke zu sich nimmt, namentlich Alkoholmischgetränke, deren Alkoholgehalt er nicht kennt, und nicht das trinkt, was er immer trinkt, also bei den ihm bekannten Getränken wie Bier, Wein oder Schnaps bleibt.

d) Das leitet nun zu einem letzten, rein pragmatischen Einwand über: Die Annahme von Vorsatz würde dann offenbar mit einer gewieften Verteidigungsstrategie des Beschuldigten stehen und fallen⁵³⁾. Das ist bei näherer Betrachtung aber zu relativieren.

Zunächst einmal: In einer Vielzahl der Fälle lässt sich der überprüfte Fahrzeugführer zum Trinkzeitraum und zur Art seiner Getränke gegenüber der Polizei oder im Zusammenhang mit der Blutabnahme ein. Raum für spätere Schutzbehauptungen, etwa nach anwaltlicher Beratung, besteht dann kaum noch.

aa) Aber auch dem raffiniert sogleich Ausflüchte suchenden Fahrer ist niemand hilflos ausgeliefert. Namentlich die Einlassung, man habe unbekannte Mischgetränke zu sich genommen, ist in vielen Fällen durchaus widerlegbar, sei es durch eine Begleitstoffanalyse, sei es durch die Vernehmung von Zeugen (Wirt, Mitzecher). Auch Angaben zum angeblich weit zurückliegenden Trinkende können überprüft werden, zumal behaupteter hoher Restalkohol einen enormen Alkoholkonsum voraussetzt.

Vielmehr besteht das Problem darin, dass heute entsprechende Beweiserhebungen von vornherein unterlassen werden und stattdessen selbst bei sehr hoher Promillezahl arbeitssparende Strafbefehle wegen bloßer fahrlässiger Trunkenheit gefertigt werden. Auch dann, wenn eine Hauptverhandlung anberaumt wird, entwickeln regelmäßig weder Gericht noch Staatsanwaltschaft sonderliche Neigung, die Hauptverhandlung auf die Vorsatzfrage auszuweiten. Der für Vorsatz und Fahrlässigkeit identische Strafrahmen des § 316 StGB tut sein Übriges.

bb) Unabhängig davon ist das Problem, dass oftmals nur der alles zugestehende Angeklagte adäquat abgeurteilt werden kann, dem Strafverfahren immanent. Der Angeklagte, der geschickte Schutzbehauptungen aufstellt oder zur Sache schweigt, ist oftmals nur unzureichend zu überführen. Bei unserer Fragestellung ist dieser Aspekt sogar umzudrehen: Solange sich die Gerichte wehren, aus der BAK-Höhe Schlüsse auf den Vorsatz zuzulassen, gilt, was unser wortgewaltiges AG Rheine einmal so formulierte⁵⁴): Nur der unverteidigte, „den unteren Gesellschaftskreisen angehörende Teil der Klientel ... [lässt] sich nach glaubhaften Geständnissen klaglos wegen Vorsatzes verurteilen“!

Der Ehrliche ist der Dumme!

Fußnoten

¹⁾ <http://www.promillerechner.de/demo.html>. Wir haben uns unter zahlreichen angebotenen Promillerechnern für diesen entschieden, weil er uns, entwickelt von Dipl.-Psych. Lutz Mehlhorn, einem langjährigen MPU-Gutachter bei der DEKRA, seriös vorkam. Man kann im Internet auch Promillerechner finden, die die Ergebnisse mit „launigen“ Bemerkungen kommentieren, siehe <http://www.kfz.de/promillerechner/>: „Promille-Maximum: 3.365 / Alkoholaufnahme: 200 g WERTUNG: Vollrauschverweigerer! Für nen Anfänger nicht schlecht. Weiter so!“ Wir haben von deren Verwendung abgesehen. Wir hoffen inständig, dass die mit dem von uns gewählten Promillerechner ermittelten Werte auch vor den Experten Augen unserer Rechtsmediziner bestehen können. Stichproben mit anderen, ebenfalls seriös erscheinenden Promillerechnern haben diese Hoffnung verstärkt.

²⁾ http://www.bfu.ch/German/medien/Positionspapiere/PP_Alkoholselbsttestgeraete.pdf.

³⁾ Das Rechtsbegehren des Schweizer Branchenverbandes Wein für ein vorläufiges Verbot, mit dem Plakat „0,5 Promille = max. 1 Glas“ zu werben, scheiterte 2005 (ZG Bern-Laupen BA 2005, 507): „Diese Begehren werden im Wesentlichen und sinngemäss wie folgt begründet: An den Schweizer Strassen würden derzeit Plakate mit der Aufschrift ‚0,5 Promille = max. 1 Glas‘ hängen, mit welchen die Gesuchsgegner, das Bundesamt für Gesundheit (BAG) und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), auf den seit Anfang Jahr geltenden Blutalkohol-Grenzwert von 0,5 Promille aufmerksam machen würden ... Aufgrund der Plakataktion müsse der Durchschnittsabnehmer davon ausgehen, dass er den Grenzwert von 0,5 Promille überschreite, wenn er mehr als ein Glas eines alkoholischen Getränks zu sich nehme, und dass er sich damit beim Führen eines Fahrzeugs strafbar mache. In ihrer Informationsbroschüre schreibe die Beratungsstelle für Unfallverhütung aber, dass ein normales Glas mit einem alkoholischen Getränk (1 dl Rotwein, 2 cl Schnaps, 3 dl Bier) zu ca. 0,2 Promille Blutalkohol führe und davon pro Stunde 0,1 Promille abgebaut würden. An der Medienkonferenz zur Vorstellung der Werbekampagne habe die Direktorin der Beratungsstelle ausgeführt, dass mit der Werbekampagne die neue Limite im Bewusstsein der Bevölkerung verankert werden solle ...“

⁴⁾ Siehe http://www.tuv.com/de/alkohol_am_steuern.html.

⁵⁾ <http://www.bild.de/BILD/auto/2009/05/vatertagalkohol-am-steuer/sicherheit-christihimmelfahrt.html>.

⁶⁾ In der Diskussion nach diesem Vortrag kam die Überlegung auf, ob nicht die Äußerung des damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Beckstein im September 2008 im Bayerischen Rundfunk, wenn man „zwei Maß in sechs, sieben Stunden auf dem Oktoberfest trinkt“, sei das Autofahren „noch möglich“, ein bedeutsames Gegenbeispiel darstellen würde. Zwar würde unser Mustermann beim Konsum von zwei Maß (2 l) Pilsener Bier sich tatsächlich mit 0,38 ‰ bei sechs Stunden bzw. 0,24 ‰ bei sieben Stunden Trinkdauer unter der Grenze zur Ordnungswidrigkeit nach § 24a OWiG befinden. „Oktoberfestbier“ hat jedoch ca. 6 ‰ Alkoholgehalt (http://www.muenchen.de/Tourismus/Oktoberfest/z_Bier/172713/01oktoberfestbier.html). Damit stiegen die Werte laut Promillerechner auf 0,56 bzw. 0,70 ‰. Der Überlegung kann man jedoch die ungewöhnlich harsche Kritik entgegenhalten, die die Äußerung von Beckstein erfahren hat: So unterstellten etwa der bayerische GdP-Landesvorsitzende Harald Schneider (siehe http://www.focus.de/politik/deutschland/bayern/beckstein-rede-zwei-mass-bier-dann-ans-steuer-aid_333629.html), die Drogenbeauftragte der Bundesregierung Sabine Bätzing (siehe <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/beckstein-wegen-bier-rede-in-der-bredouille;2041319>) und die Grünen-Landesvorsitzende Theresa Schopper (siehe <http://www.stern.de/panorama/alkohol-am-steuer-beckstein-findet-zwei-mass-bier-okay-639264.html>) unisono dem Ministerpräsidenten ei-

gene Trunkenheit bei seiner Äußerung; sogar der ADAC bezeichnete die Aussage von Beckstein schlicht als „Unsinn“ (<http://www.tagesspiegel.de/politik/deutschland/beckstein-hat-wohl-einen-ueber-den-durst-getrunken/1326944.html>); siehe hierzu zudem die Stellungnahme des B.A.D.S. in BA 2008, 376. Auch Beckstein selbst hat noch vor kurzem seine damalige Aussage als „eine oberflächliche und nicht verständliche Äußerung“ bezeichnet (<http://www.stern.de/politik/deutschland/kaessmann-ruecktritt-jeder-karnevalist-haette-seine-scherze-gemacht-1546485.html>) und nach Mitteilung vom Präsidenten des B.A.D.S. Dr. Gerhardt während der Diskussion in einem Schreiben an den B.A.D.S. ausdrücklich bedauert.

- 7) Auch Sorten wie Alt, Kölsch, Lager und Märzen haben in der Regel etwas unter 5 %; Bockbier und Weizenbier etwa enthalten allerdings meistens mehr Alkohol, <http://www.gesundheitstrends.de/ernaehrung/lexikon/bier.php>.
- 8) Kostprobe: „Die obergerichtliche Rechtsprechung nimmt ... an, nur wegen Fahrlässigkeit verurteilen zu können ... Diese Rechtsprechung verblüfft den praktischen Zeitgenossen, weil sie in offenbarem Widerspruch zur täglichen Erfahrung steht. Fahrlässig zu handeln ist in all diesen Fällen nämlich so gut wie ausgeschlossen, denn Fahrlässigkeit kann nur vorliegen, wenn die im Verkehr mögliche und erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen wird. Weniger juristisch-formelhaft formuliert ließe sich dies auch so ausdrücken: je vorhersehbarer ein Ergebnis ist, desto stärkere Argumente müssen gefunden werden, das mit völliger Sicherheit sich Ereignende nicht erkannt zu haben. Je sicherer ein Ursache-Wirkung-Nexus ist, desto höhere Anforderungen müssen gestellt werden, wenn in concreto zugunsten dessen, der einen bestimmten Erfolg verwicklicht hat, angenommen werden soll, er habe die sichere Folge seines Tuns nur irrig nicht erkannt. Weniger intelligenten Menschen versucht man komplexe Theorien dadurch zu vermitteln, daß sie in Einzelschritte aufgelöst werden, damit sie von ihnen in ihrer konkreten Lebenserfahrung wiedergefunden werden können, indem man diese Theorien auf ‚Wenn-Dann-Beziehungen‘ reduziert: ‚Wenn Alkohol – dann Rausch‘ bzw. ‚Wenn viel Alkohol – dann starker Rausch‘. Änderungen entsprechen dem Original. Daß der Mensch auf diese Weise die Wirklichkeit erfassen kann, ist gesichert und darf und muß deshalb auch auf die Erfahrungen mit dem Alkohol übertragen werden. Niemand kann behaupten, diese Zusammenhänge seien ihm fremd, denn dies belegt der alltägliche Augenschein: es wird allenthalben getrunken, viel getrunken, ja ‚gesoffen‘, so daß ausgeschlossen werden kann, daß es – zumindest unter Erwachsenen – jemanden geben könnte, der, an sich selbst oder anderen, diese Erfahrungen nicht gesammelt und die Richtigkeit der o.a. Ursache-Wirkung-Verknüpfung nicht belegt gefunden hätte.“ AG Rheine, BA 1996, 168 (170).
- 9) Siehe ferner etwa AG Rheine BA 2000, 356; BA 1997, 234; BA 1996, 168; DRiZ 1994, 101 = BA 2000, 358.
- 10) AG Rheine DRiZ 1994, 101 (102) = BA 2000, 358 (359).
- 11) <http://www.gutefrage.net/frage/wieviel-darf-man-trinken-wenn-man-noch-fahren-will>.
- 12) <http://www.gutefrage.net/frage/21-jahre-3-5-jahre-fuehrerschein-wieviel-promille>.
- 13) Vgl. OLG Brandenburg BA 2010, 33; OLG Hamm BA 2007, 317; Verkehrsrecht aktuell 2004, 102; OLG Naumburg BA 2001, 457; OLG Saarbrücken BA 2001, 458; OLG Zweibrücken zfs 2001, 334; OLG Karlsruhe NZV 1999, 301; OLG Köln DAR 1999, 88.
- 14) OLG Koblenz NZV 2008, 304; BA 2001, 464; OLG Düsseldorf BA 1994, 395; siehe auch AG Saalfeld BA 2004, 549.
- 15) OLG Koblenz BA 2001, 464; zustimmend *Scheffler*, BA 2001, 468; siehe auch *Fischer*, StGB, 57. Aufl. 2010, § 316 Rn. 25.
- 16) OLG Saarbrücken BA 2008, 192; OLG Koblenz NZV 2008, 304; BA 2001, 464.
- 17) Siehe OLG Brandenburg BA 2010, 33.
- 18) § 2 Satz 2 Buchst. i Doppelbuchst. aa ARB 2009: „Je nach Vereinbarung umfasst der Versicherungsschutz ... Straf-Rechtsschutz für die Verteidigung wegen des Vorwurfes ... eines verkehrsrechtlichen Vergehens. Wird rechtskräftig festgestellt, dass der Versicherungsnehmer das Vergehen vorsätzlich begangen hat, ist er verpflichtet, dem Versicherer die Kosten zu erstatten, die dieser für die Verteidigung wegen des Vorwurfes eines vorsätzlichen Verhaltens getragen hat ...“
- 19) SG Dessau-Roßlau, Urt. vom 24. 02. 2010 – S 4 KR 38/08 – juris.
- 20) Ziff. 5.1.2 UVB 2008: „Kein Versicherungsschutz besteht für ... Unfälle, die der versicherten Person dadurch zustoßen, dass sie vorsätzlich eine Straftat ausführt oder versucht.“
- 21) Vgl. § 81 Abs. 1 VVG: „Der Versicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Versicherungsfall herbeiführt.“
- 22) Zuletzt OLG Brandenburg BA 2010, 33 (35): „Mit steigender Alkoholisierung verringert sich auch die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit, sodass die Fähigkeit, die eigene Fahruntüchtigkeit zu erkennen, in einer zwar den Vorwurf der Fahrlässigkeit begründenden, jedoch den Vorsatz ausschließenden Weise beeinträchtigt sein kann.“
- 23) In diesem Sinne bereits *Scheffler*, BA 2001, 468.
- 24) AG Rheine DRiZ 1994, 101 (102) = BA 2000, 358 (359).
- 25) AG Rheine DRiZ 1994, 101 (102) = BA 2000, 358 (359).
- 26) Vgl. OLG Koblenz BA 2001, 464; *Scheffler*, BA 2001, 468.
- 27) Vgl. OLG Düsseldorf NZV 1994, 367; OLG Koblenz BA 2001, 464; AG Saalfeld BA 2004, 549.
- 28) Siehe die Schemata bei *Scheffler*, Jura 1994, 352 f.

- ²⁹⁾ OLG Brandenburg BA 2010, 33 (34).
- ³⁰⁾ BGHSt 13, 83; 21, 157; 37, 89.
- ³¹⁾ BGHSt 31, 42.
- ³²⁾ Gelegentlich wird eine relative alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit auch bei einer BAK unter 0,3 Promille angenommen, wenn sich diese aufgrund einer Gesamtwürdigung aller sonstigen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild und das Verhalten des Angeklagten vor, während und nach der Tat beziehen, ergibt, vgl. OLG Hamm BA 2004, 357; BayObLG StVE Nr. 94 zu § 316 StGB.
- ³³⁾ OLG Saarbrücken BA 2000, 115; OLG Köln NZV 1989, 357 – jeweils m. w. N.
- ³⁴⁾ Vgl. BGHSt 31, 42 (45 f.): „Als solche Ausfallerscheinungen kommen insbesondere in Betracht: eine auffällige, sei es regelwidrige (BGHSt 13, 83, 89 f. m. w. Nachw.), sei es besonders sorglose und leichtsinnige (vgl. BGH VRS 33, 118 f.; OLG Hamburg VerkMitt 1964, 8) Fahrweise, ein unbesonnenes Benehmen bei Polizeikontrollen (vgl. Hentschel/Born Trunkenheit im Verkehr, 2. Aufl. Rdn. 191 m. w. Nachw.), aber auch ein sonstiges Verhalten, das alkoholbedingte Enthemmung und Kritiklosigkeit erkennen läßt (OLG Hamm VRS 46, 134; OLG Celle, Blutalkohol 1974, 61; OLG Köln VRS 37, 35; vgl. auch BGH VRS 32, 40, 43), ferner z. B. ein Stolpern und Schwanken beim Gehen (OLG Köln DAR 1973, 21; zum ganzen auch A. Mayer, Blutalkohol 1965/66, 277; Möhl DAR 1971, 4 f.; Rüdth in LK Rdn. 23 ff. zu § 316 StGB).“
- ³⁵⁾ OLG Koblenz BA 2001, 464 (465).
- ³⁶⁾ AG Rheine DRiZ 1994, 101 (102) = BA 2000, 358 (359).
- ³⁷⁾ Ab BGHSt 5, 168.
- ³⁸⁾ Ab BGHSt 21, 157.
- ³⁹⁾ Seit BGHSt 37, 89.
- ⁴⁰⁾ Kritisch zur absoluten Fahruntüchtigkeit *Scheffler/Halecker*, BA 2004, 423 ff.
- ⁴¹⁾ Siehe BGH bei *Dallinger*, MDR 1952, 16; BGHSt 7, 363; so auch schon RGSt 72, 36; 76, 115.
- ⁴²⁾ Anderes mag vor allem bei der Unterschätzung des Restalkohols gelten!
- ⁴³⁾ BGH DAR 1996, 175; VRS 65, 359; OLG Hamm BA 2007, 317; OLG Karlsruhe NZV 1999, 301; OLG Köln DAR 1999, 88; OLG Frankfurt a.M. BA 1996, 301.
- ⁴⁴⁾ BGHSt 25, 365.
- ⁴⁵⁾ KG VRS 113, 74; ähnlich etwa KG VRS 111, 441; KG VRS 100, 471; diskutiert wurde, ob das auch bei hohen Geschwindigkeiten noch komfortable Führen eines „Fahrzeugs mit einer gehobenen technischen Ausstattung“ einen solchen Umstand begründen könnte, vgl. OLG Koblenz DAR 1999, 227.
- ⁴⁶⁾ Siehe § 13 Nr. 2 Buchst. c FeV.
- ⁴⁷⁾ Vgl. OLG Saarbrücken BA 2008, 192; 2001, 458; OLG Hamm BA 2003, 56; OLG Naumburg BA 2000, 376; OLG Celle VRS 94, 339. Auf dem Symposium wurde in diesem Zusammenhang u. a. vorgetragen, dass Fluchtverhalten als Beweisanzeichen für eine vorsätzliche Trunkenheitsfahrt zu werten sei dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass der Versuch, sich einer polizeilichen Verkehrskontrolle zu entziehen, auch auf anderen Gründen beruhen kann wie bspw. die (nur) für möglich gehaltene Überschreitung der in § 24a Abs. 1 StVG genannten Gefahrengrenzwerte – es drohen Bußgeld und Fahrverbot, siehe hierzu näher *Scheffler*, BA 2004, 542.
- ⁴⁸⁾ Vgl. BGH bei *Miebach*, NSTz 1990, 28.
- ⁴⁹⁾ So auch OLG Koblenz BA 2008, 464 (466).
- ⁵⁰⁾ OLG Koblenz BA 2008, 464 (466).
- ⁵¹⁾ Siehe etwa <http://www.bild.de/BILD/auto/2009/05/vatertag-alkohol-am-steuer/sicherheit-christi-himmelfahrt.html>.
- ⁵²⁾ OLG Koblenz NZV 2008, 304; ähnlich OLG Frankfurt a. M. NSTz-RR 1996, 85; OLG Zweibrücken VRS 66, 136.
- ⁵³⁾ Vgl. OLG Brandenburg, BA 2010, 33 (35): „Zu Recht weist die Revision darauf hin, dass auch andere Geschehensabläufe denkbar sind, die nicht ohne weiteres den Schluss auf ein zumindest bedingt vorsätzliches Handeln des Angeklagten zulassen. So ist es ebenso möglich, dass der Angeklagte auf einer privaten Feier alkoholische Mixgetränke konsumiert hat, deren Alkoholgehalt er nicht kannte. Ebenso ist es möglich, dass der Angeklagte nach Beendigung der Alkoholaufnahme einige Stunden geschlafen und sich dann vor Fahrtantritt keine Gedanken über seine alkoholische Beeinflussung gemacht hatte.“
- ⁵⁴⁾ AG Rheine DRiZ 1994, 101 (102) = BA 2000, 358 (360).

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Dr. Dela-Madeleine Halecker
Europa-Universität Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: scheffler@euv-frankfurt-o.de
halecker@euv-frankfurt-o.de

FRANZ TISCHLER

Vorsätzliche und fahrlässige Trunkenheitsfahrten Zivil- und versicherungsrechtliche Auswirkungen

A. Allgemeines

Trunkenheitsfahrten kommen in der forensischen Praxis des Zivilrichters eher selten vor. Dies wird wohl daran liegen, dass es der alkoholisierte Fahrer und die Haftpflichtversicherung nach der regelmäßig vorangegangenen strafrechtlichen Sanktion im weitesten Sinn (Bußgeld, Geldstrafe, Führerscheinentzug, etc.) eher selten auf einen Prozess mit dem Ziel ankommen lassen, die Alkoholisierung hätte sich nicht auf den Unfall ausgewirkt. Häufiger finden sich Regressprozesse im Rahmen des § 61 VVG a. F. bzw. § 81 VVG n. F.

Im Folgenden soll nun untersucht werden, inwieweit sich die Alkoholisierung eines Verkehrsteilnehmers, im Prozess in aller Regel eingeführt über die beantragte Beiziehung der Polizeiakte oder der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsakte, auf die zivilrechtliche Haftung und auf den Versicherungsschutz auswirkt.

Dabei spielte im Zivil- und Versicherungsrecht die Frage, ob die Alkoholisierung vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt wurde, seit vielen Jahren praktisch keine Rolle mehr. Da jedenfalls bis zur Änderung des VVG zum 01.01.2008 keine unterschiedlichen Rechtsfolgen entstanden und im Gegensatz zum Strafrecht im Zivilrecht weiterhin von einer Vorverlagerung der Verantwortlichkeit ausgegangen wird, dürften die Fälle, in denen von vorsätzlicher Alkoholisierung ausgegangen wurde, schon wegen der schwierigeren Nachweislage, nur sehr vereinzelt vorgekommen sein. Dies lag schon deshalb nahe, da sich in den beigezogenen Strafakten in der Regel ebenfalls nur Verurteilungen wegen fahrlässiger Trunkenheit fanden und deshalb bereits der Versuch, eine vorsätzliche Begehungsweise nachweisen zu wollen, aussichtslos erschien. Im Rahmen des § 81 VVG 2008 müsste aber nun überlegt werden, inwieweit es zu erwarten sein könnte, dass die Versicherer bei Trunkenheitsfahrten in den Fällen, in denen eine Quotierung wegen grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalls in Betracht kommt, in Zukunft eine Vorsatztat behaupten werden, um völlig leistungsfrei zu werden.

In der zivilrechtlichen Unfallregulierung ist in Trunkenheitsfällen zuerst zu prüfen, ob die Alkoholisierung ursächlich für den Unfall war. Danach stellt sich die Frage, inwieweit dies bei der Haftungsverteilung eine Rolle spielt. Bei der Verletzung von Fahrzeuginsassen muss dann noch das Problem geklärt werden, ob das Mitfahren in einem von einem Betrunkenen gesteuerten Fahrzeug einen Mitverschuldensvorwurf rechtfertigt bzw. inwieweit der Fahrer Fürsorgepflichten gegenüber alkoholisierten Insassen hat.

Im Versicherungsrecht führt eine alkoholische Beeinflussung entweder schon zur Leistungsfreiheit im Schadensfall, zumindest aber unter bestimmten Voraussetzungen zum Regressanspruch gegenüber dem Versicherungsnehmer, falls Schäden Dritter beglichen wurden. Die Folgen können je nach Versicherungsarten unterschiedlich ausfallen.

B. Auswirkungen der Trunkenheitsfahrt im Zivil- und Versicherungsrecht

I. Zivilrecht

Soweit ein betrunkenen Fahrer an einem Verkehrsunfall beteiligt ist, haftet er, auch wenn er nicht Halter des Fahrzeugs war und sowieso für die Betriebsgefahr einzustehen hat (§ 7 StVG), nach den §§ 823 ff. BGB für eingetretene Schäden, wenn er diese schuldhaft verursacht hat.

1. Alkoholbedingte Fahrunsicherheit

Erste Voraussetzung der zivilrechtlichen Haftung für eine Trunkenheitsfahrt ist der Nachweis alkoholbedingter Fahrunsicherheit. Der früher weitgehend und auch heute noch verwendete Begriff der Fahruntüchtigkeit wurde inzwischen durch den Begriff der Fahrunsicherheit abgelöst. Dies gilt nicht nur für den strafrechtlichen Bereich,¹⁾ sondern auch im Zivilrecht,²⁾ ist die Einhaltung der in § 1 StVO normierten Grundregeln doch nur durch den fahrsicheren Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

Fahrunsicherheit ist gegeben, wenn der Fahrzeugführer in seiner Gesamtleistungsfähigkeit, besonders infolge Enthemmung sowie geistigseelischer und körperlicher Leistungsausfälle, so weit beeinträchtigt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug eine längere Strecke und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.³⁾

Bei der alkoholbedingten Fahrunsicherheit ist zu unterscheiden zwischen absoluter und relativer Fahrunsicherheit.

Absolute Fahrunsicherheit beinhaltet die unwiderlegliche Vermutung, dass der Fahrzeugführer nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen. Hier führt die Trunkenheit also automatisch zur Verkehrsunsicherheit.⁴⁾ Absolut fahrunsicher ist auch im Zivilrecht jeder Kraftfahrzeugführer, der aufgrund des vor der Fahrt genossenen Alkohols zum Unfallzeitpunkt oder später nach der Resorption⁵⁾ eine BAK von 1,1 ‰ erreicht hat.⁶⁾ Für den Beifahrer auf Krad, Moped (Mofa) oder Roller gelten die Grenzen für alkoholbedingte Fahrunsicherheit weder unmittelbar noch sinngemäß.⁷⁾ Lediglich bei höheren Werten (ab ca. 2 ‰) wurde bei einem Soziasfahrer schon absolute Verkehrsunsicherheit angenommen. Bei Radfahrern beträgt der Grenzwert 1,6 ‰.⁹⁾ Fußgänger

sind in der Regel ab einer BAK von 2 ‰ verkehrsun sicher.¹⁰⁾ Nach derzeitigem Stand der Wissenschaft kann ein allgemein gesicherter Grenzwert, ab dem Drogenkonsum die Annahme absoluter Fahrunsicherheit rechtfertigt, nicht begründet werden. Bei einem Alkoholwert unter 1,1 ‰ ergibt auch eine Addition des Alkohol- und des Drogenwertes keine absolute Fahrunsicherheit.¹¹⁾

Bei einer BAK unter 1,1 ‰ (bis 0,3 ‰) liegt relative Fahrunsicherheit vor. In diesem Bereich lässt sich eine haftungsrelevante Fahrunsicherheit nicht alleine mit der genossenen Alkoholmenge begründen. Es bedarf weiterer Anzeichen, die sich aus trunkenheitsbedingten Ausfallerscheinungen oder alkoholtypischen Fahrfehlern ergeben können.¹²⁾ Die Anforderungen an die Beweiskraft entsprechender Hinweise auf Fahrunsicherheit sinken, je höher die Blutalkoholkonzentration zum Unfallzeitpunkt war.¹³⁾

2. Unfallkausalität und Haftungsverteilung

Absolute (und deshalb erst recht relative) Fahrunsicherheit eines am Unfall beteiligten Fahrzeugführers infolge Alkoholgenusses darf bei der Abwägung nach § 17 StVG nur berücksichtigt werden, wenn feststeht, dass sie sich in dem Unfall niedergeschlagen hat.¹⁴⁾ Sie führt daher nicht zu einer Mithaftung wegen erhöhter Betriebsgefahr, wenn der andere (nüchterne) Verkehrsteilnehmer das Schadensereignis grob fahrlässig (z. B. durch eine Vorfahrtverletzung, einen Rotlichtverstoß usw.) verursacht hat und die Unfallursächlichkeit der Trunkenheit nicht positiv festgestellt werden kann.¹⁵⁾

Da ab einer BAK von 1,1 ‰ unwiderlegbar von absoluter Fahrunsicherheit ausgegangen wird, spricht hier der sog. Anscheinsbeweis für eine Unfallmitverursachung, so dass der betrunkene Fahrer seinerseits den Gegenbeweis führen muss, wenn er der Haftung entgehen will.¹⁶⁾ Kein Anschein besteht jedoch gegen einen von zwei unter Alkoholeinfluss stehenden Unfallbeteiligten bei ungeklärtem Unfallhergang.¹⁷⁾ Der Anschein ist widerlegt, wenn der Unfall durch andere Ursachen verursacht wird (wie Witterungsbedingungen) oder wenn auch ein Idealfahrer den Unfall nicht hätte verhindern können.¹⁸⁾

Hingegen muss der Unfallgegner im Bereich der sog. relativen Fahrunsicherheit zunächst darlegen und beweisen, dass ein alkoholbedingter Fahrfehler vorliegt, der sich mitursächlich auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Gelingt ihm dies, besteht wieder ein Anschein für die Kausalität zwischen Alkoholgenuss und Unfall.¹⁹⁾

Zum Nachweis relativer Fahrunsicherheit genügt nicht jedes verkehrswidrige Verhalten; vielmehr muss feststehen, dass dem Fahrer, wäre er nüchtern gewesen, dieser Fehler nicht unterlaufen wäre.²⁰⁾

Als nachzuweisende Anzeichen kommen in Betracht eine sorglose, offenbar leichtsinnige Fahrweise, schnelles Fahren mit gesenktem Kopf, aggressives, nötigendes Verhalten, gehäufte Fahrfehler, überhöhte Geschwindigkeit (wenn sie auf alkoholbedingter Unbekümmertheit beruht), das klassische Schlangenlinienfahren, etc.²¹⁾ Auch körperliche Ausfallerscheinungen vor, während oder nach der Fahrt können herangezogen werden.²²⁾ Eine festgestellte Übermüdung oder eine den Alkohol in seiner Wirkung verstärkende Einnahme von Medikamenten, wie auch widrige Witterungsverhältnisse können die alkoholbedingte Fahrunsicherheit verstärken.²³⁾

Die vorgenannten Indizien sind regelmäßig nur sehr schwierig auf den Alkoholkonsum zurückzuführen, denn bei „nüchterner“ Betrachtung werden letztlich alle Verkehrsverstöße auch von nicht alkoholisierten Verkehrsteilnehmern begangen, wobei die allgemeine Möglichkeit, dass auch einem Nüchternen der Unfall unterlaufen hätte können, nicht genügt.²⁴⁾ Hier muss der Richter in der Regel aus einer Mehrzahl einzelner Gesichtspunkte ein Gesamtbild formen, das dann den Schluss auf eine Alkoholbedingtheit des Fahrverstoßes zulässt oder nicht. Dabei ist zu beachten, dass die Überzeugung des Richters keine – ohnehin nicht erreichbare²⁵⁾ – absolute oder unumstößliche, gleichsam mathematische Gewissheit und auch keine „an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“ erfordert, sondern nur einen für das praktische Leben brauchbaren Grad von Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet.²⁶⁾ Fehlt dem Richter zur Beurteilung der anstehenden Fragen die jeweilige Fachkompetenz (unfallanalytisch oder medizinisch), muss er von Amts wegen ein Sachverständigen Gutachten erholen.²⁷⁾

Einzelfälle aus der jüngeren zivilrechtlichen Rechtsprechung:

- Ein alkoholtypischer Fahrfehler liegt etwa vor, wenn der Fahrer, mitbedingt durch die von ihm zuvor aufgenommene erhebliche Menge an Alkohol, nach einem Überholmanöver Abstand und Geschwindigkeit eines vor ihm auf der rechten Spur fahrenden Fahrzeuges beim Spurwechsel falsch einschätzt und infolge einer zu starken Lenkbewegung nach links die Kontrolle über das Fahrzeug verliert.²⁸⁾
- Eine Geschwindigkeitsüberschreitung in einer 30 km/h-Zone um 20 km/h ist kein sicheres Indiz dafür, dass ursächlich hierfür die Alkoholisierung aufgrund einer entsprechenden Enthemmung gewesen ist. Denn sie fällt nicht derart aus dem Rahmen, dass sie einem nüchternen Fahrzeugführer in der Regel nicht unterläuft.²⁹⁾
- Hat der Fahrer auf einer innerörtlichen Straße bei dem Versuch, einem Tier auszuweichen, die Kontrolle über den Pkw verloren und sodann mit erheblicher Wucht eine Vorgartenmauer durchbrochen, ist angesichts einer Blutalkoholkonzentration von 1,07 ‰ davon auszugehen, dass er nicht in der Lage gewesen ist, ein Fahrzeug sicher zu führen.³⁰⁾
- Der Nachweis eines alkoholbedingten Fahrfehlers ist nicht geführt, wenn ein alkoholisierte Fahrzeugführer von der Straße abkommt, in einem Straßengraben landet und das Fahrzeug dort ausbrennt, sofern sich der Fahrzeugführer unwiderlegt einlässt, er habe plötzlich „Qualm“ aus der Motorhaube vor sich gesehen und sei deshalb in den Graben gefahren.³¹⁾
- Gab es für das Unfallgeschehen keine erkennbare Ursache, weil der Versicherungsnehmer auf gerader,

trockener Fahrbahn in der Mittagszeit bei relativ dichtem Verkehr gegen die linke Leitplanke geriet und dann auf einen rechts von ihm die andere Fahrspur benutzenden Wagen prallte, ist von einem alkoholtypischen Fahrfehler auszugehen, der den Schluss auf eine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit zulässt.³²⁾

3. Haftung des Fahrers gegenüber alkoholisierten Beifahrern

Jeden Fahrzeugführer trifft eine Fürsorgepflicht gegenüber einem alkoholisierten Insassen mit der Folge, dass er insbesondere für das ordnungsgemäße Anlegen des Sicherheitsgurts des Beifahrers Sorge zu tragen hat.³³⁾ Auch ein wegen Alkoholisierung absolut fahruntüchtiger Fahrer, der eine andere alkoholisierte Person in seinem Pkw mitnimmt, hat dafür zu sorgen, dass sich der Mitfahrer anschnallt.³⁴⁾

4. Mitverschulden des Beifahrers

Ein verletzter Beifahrer haftet teilweise für die bei ihm eingetretenen Schäden mit (§ 254 BGB, „Handeln auf eigene Gefahr“), wenn er sich einem erkennbar alkoholisierten Fahrer überlassen hat.³⁵⁾

Zwar muss dem Beifahrer das Verhalten, das ihm zum Mitverschulden gereichen soll, voll nachgewiesen werden. Ein solcher Vorwurf setzt aber weder voraus, dass ihm die absolute Fahrunsicherheit erkennbar war, noch dass er eine Fahruntüchtigkeit mit Sicherheit („schlechthin“) erkennen konnte. Es genügt vielmehr, dass sich ihm bei zumutbarer Aufmerksamkeit aus den für ihn erkennbaren Gesamtumständen begründete Zweifel an der Fahrsicherheit des Fahrers aufdrängen mussten, so dass ein in angemessener Weise auf seine Sicherheit bedachter Fahrgast verständigerweise von der Mitfahrt Abstand genommen hätte.³⁶⁾ Entscheidend ist also nicht die Erkennbarkeit der (absolut verstandenen) Fahruntüchtigkeit, sondern die Erkennbarkeit der in dem dargelegten Sinne erheblichen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Welcher Grad von Aufmerksamkeit in dieser Hinsicht von dem Mitfahrer zu fordern ist und wann Anlass zu entsprechendem Zweifel gegeben ist, lässt sich nicht abstrakt bestimmen, hängt vielmehr von der Gesamtheit der Umstände ab.³⁷⁾ Beispielsweise gibt allein die Teilnahme an einer sich über den ganzen Tag hinziehenden Vatertagsfeier von zahlreichen Personen, bei der Bier getrunken wurde, insbesondere dann keinen Anlass zu begründeten Zweifeln an der Fahrsicherheit des Fahrers, wenn dieser keinerlei erkennbare Ausfallerscheinungen aufwies.³⁸⁾

Dem Mitverschuldensvorwurf kann der Mitfahrer nicht mit Erfolg entgegenhalten, er sei wegen des eigenen Alkoholkonsums nicht mehr in der Lage gewesen, den Verstoß gegen die Eigensorgfalt zu erkennen und aufgrund einer solchen Erkenntnis die Teilnahme an der Autofahrt mit dem alkoholisierten Fahrer zu unterlassen. Denn nach § 827 S. 2 BGB, der im Rahmen des § 254 I BGB entsprechend gilt, ist der Mitfahrer für den objektiven Verstoß gegen die ihm obliegende Eigensorgfalt verantwortlich, weil er sich selbstverschuldet in den vorübergehenden Zustand des Ausschlusses der freien Willensbestimmung versetzt hat.³⁹⁾ Der Mitverschuldensvorwurf wird durch diese Vorschrift vorverlagert und zielt auf die Tatsache ab, dass der Kläger zumindest fahrlässig durch seinen Alkoholkonsum eine Situation herbeigeführt hat, in der er nicht mehr die zum Selbstschutz erforderliche Einsichtsfähigkeit hatte.⁴⁰⁾

Der Mitverschuldensanteil des betrunkenen Fahrers überwiegt in der Regel denjenigen des verletzten Beifahrers.⁴¹⁾

II. Versicherungsrecht

Zum 01.01.2008 trat ein neues Versicherungsvertragsgesetz in Kraft (VVG 2008). Insoweit müssen die Übergangsfristen nach Art. 1 EGVVG beachtet werden: Danach gilt das neue VVG ab 01.01.2008 uneingeschränkt für alle danach abgeschlossenen Versicherungsverträge (Neuverträge). Bei Altverträgen galt das bisherige Recht nach Art. 1 II EGVVG noch bis 31.12.2008 uneingeschränkt, über den 01.01.2009 hinaus für alle Versicherungsfälle, die bis einschließlich 31.12.2008 eingetreten sind.⁴²⁾

Grundsätzlich gilt hinsichtlich aller Versicherungszweige, dass eine Neigung zu Trunkenheitsfahrten eine Gefahrerhöhung beinhaltet, die den Versicherer zur Kündigung des Versicherungsvertrags berechtigt (§ 24 VVG a. F., § 24 VVG 2008).⁴³⁾ Einmalige oder gelegentliche Trunkenheitsfahrten ohne besondere Neigung genügen jedoch zur Annahme einer Gefahrerhöhung sowohl in der Haftpflichtversicherung⁴⁴⁾ als auch in der Kaskoversicherung⁴⁵⁾ nicht.

In den neuen Versicherungsbedingungen ist geregelt, dass das Fahrzeug nicht gefahren werden darf, wenn der Fahrer durch alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Dem Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs ist es untersagt, einen derart fahrunsicheren Fahrer an das Steuer zu lassen (Regelung in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nach D.2.1 AKB 2008). Auch in der Kasko-, Autoschutzbrief- und Kfz-Unfallversicherung besteht für solche Fahrten nach A.2.16.1, A.3.9.1 und A.4.10.2 AKB 2008 kein oder nur eingeschränkter Versicherungsschutz.

1. Haftpflichtversicherung

Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ist eine Pflichtversicherung, die alle im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall, an dem das versicherte Fahrzeug beteiligt war, entstandenen Sach- und Personenschäden Dritter

(Unfallgegner) abdeckt, wobei der Geschädigte nicht nur gegen den Schädiger (Fahrer) und den Halter des Fahrzeugs, sondern auch unmittelbar gegen die Haftpflichtversicherung klageweise vorgehen kann (§ 115 VVG 2008). Eine Alkoholisierung des Unfallverursachers gefährdet mit Ausnahme der für Mitinsassen oben aufgezählten Einschränkungen den Ersatzanspruch des geschädigten Unfallgegners nicht (§ 117 VVG 2008).

Im Verhältnis zum Versicherungsnehmer kann das Führen eines Fahrzeugs in rauschmittelbedingter Fahrunsicherheit bei dementsprechender Vereinbarung im Versicherungsvertrag – wie üblich (vgl. D.2.1 AKB 2008⁴⁶) – zur Leistungsfreiheit des Versicherers wegen Obliegenheitsverletzung und damit zu einem Rückgriffsanspruch des Versicherers führen.⁴⁷ Eine Kündigungspflicht des Versicherers entsprechend der Regelung des § 6 I 3 VVG a. F.⁴⁸) wurde in § 28 VVG 2008 nicht übernommen.

Das Familienprivileg des § 67 II VVG a. F. bei einem Regressanspruch der Kfz-Haftpflichtversicherung gegen den Fahrzeugführer, demgegenüber sie leistungsfrei ist und der mit dem an einem Unfall nicht beteiligten Halter in häuslicher Gemeinschaft lebt, kommt nicht in Betracht, denn der Versicherer erwirbt den Rückgriffsanspruch gegen den Fahrer nicht gemäß § 67 I VVG a. F. vom Versicherungsnehmer, sondern gemäß § 426 II BGB unmittelbar vom Haftpflichtgläubiger. Allein der Schutzzweck der Norm (Schutz des Versicherungsnehmers vor mittelbarer Belastung; Wahrung des Familienfriedens) reicht zur analogen Anwendung der Norm nicht aus.⁴⁹)

a) Rückgriff

Der Rückgriffsanspruch des Kfz-Haftpflichtversicherers beruht nicht auf den Vorschriften des Auftrags- oder Bereicherungsrechts, sondern ergibt sich aus § 3 Nr. 2, Nr. 9 S. 2 PflVG a. F. (§ 2 b I e AKB = D.2.1 AKB 2008 – Alkoholklausel –) i. V. m. § 426 I BGB. Die vorgenannten Bestimmungen stellen eine abschließende Regelung des Rückgriffsanspruchs des Kfz-Haftpflichtversicherers dar.

Die Verjährungsfrist des Regressanspruchs richtet sich nach § 3 Nr. 11 PflVG. Danach beträgt die Verjährungsfrist zwei Jahre und beginnt mit dem Ende des Jahres, in dem der Anspruch des geschädigten Dritten erfüllt wird. Dies gilt unabhängig davon, ob der Versicherer den originären Regressanspruch nach § 426 I BGB oder den Anspruch aus übergegangenem Recht nach § 426 II BGB geltend macht. Die Richtigkeit dieser Ansicht wird durch das VVG 2008 bestätigt, das die Verjährung aller Ansprüche, auch der Regressansprüche, unter ausdrücklicher Abweichung von §§ 12 VVG, 3 Nr. 11 S. 1 PflVG a. F. der allgemeinen Regelung des § 195 BGB anpasst.⁵⁰) Die Verjährung läuft für jede Teilzahlung – und nicht nur für Ratenzahlungen – gesondert.⁵¹)

Trotz der Leistungsfreiheit wegen der Trunkenheitsfahrt kann der Versicherer jedoch nicht sämtliche an den Unfallgeschädigten bezahlten Leistungen zurückfordern. Der Regressanspruch ist auf 5.000,- € beschränkt (§ 5 III KfzPflVV).⁵²)

§ 28 II 1 VVG 2008 erfordert für die Leistungsfreiheit Vorsatz. Da nach herrschender Meinung die zu §§ 315c, 316 StGB entwickelten Grundsätze auch auf das Versicherungsrecht anzuwenden sind,⁵³) wird in der Praxis eine vorsätzliche Trunkenheitsfahrt nur in den seltensten Fällen nachzuweisen sein.⁵⁴)

Ein alkoholtypischer Unfall kann aber den Schluss auf dessen alkoholbedingte grob fahrlässige Verursachung (§ 28 II 2 VVG 2008) nur rechtfertigen, wenn der Fahrzeugführer zum Unfallzeitpunkt nachweislich Alkohol getrunken hatte.⁵⁵) Den Nachweis hat der Versicherer zu erbringen.⁵⁶) Steht die Fahruntüchtigkeit fest, führt dies regelmäßig dazu, auch von einem grob fahrlässigen Verstoß auszugehen. Denn dass sich ein unter starker Alkoholeinwirkung stehender Kraftfahrer nicht mehr ans Steuer seines Fahrzeugs setzen darf, und dass er durch ein Fahren in fahruntüchtigem Zustand andere Verkehrsteilnehmer, sich selbst und sein Fahrzeug einer unverantwortlichen Gefährdung aussetzt, ist heute derart Allgemeingut, dass unbedenklich davon ausgegangen werden kann, dass bei fast jedem Kraftfahrer die Hemmschwelle für ein Fahren trotz alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit stark heraufgesetzt ist. Derjenige, der dies aus mangelnder Einsicht außer Acht lässt, muss sich dies in der Regel als grobes Verschulden zurechnen lassen.⁵⁷) Grobe Fahrlässigkeit scheidet allenfalls dort aus, wo etwa der alkoholisierte Fahrer aus besonderen Gründen, etwa durch die unerkannte Kombination mehrerer Rauschmittel, die Stärke der Fahrunsicherheit bei Fahrtantritt nicht erkennen konnte, oder wenn der Alkoholisierte das Fahrzeug in Notfällen benutzt.⁵⁸)

Nach der sog. Relevanzrechtsprechung des BGH⁵⁹) darf die Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers nur dann zum Regress führen, wenn die Verletzung für den eingetretenen Schaden relevant geworden ist, also wenn die Alkoholisierung für den Unfall ursächlich war. Hier gilt weitgehend das oben Gesagte (s. o. B I 2). Auch im Versicherungsrecht greift der Anscheinsbeweis zu Lasten des Alkoholisierten. Die Voraussetzungen des § 2 b Nr. 1 e AKB (D.2.1 AKB 2008) sind bei absoluter⁶⁰) und relativer⁶¹) Fahrunsicherheit stets erfüllt, außer bei einer BAK unter 1,1 ‰ ohne Hinzutreten weiterer Beweisanzeichen für Fahrunsicherheit.⁶²) Dem Versicherungsnehmer ist aber – außer bei Arglist (§ 28 III 2 VVG 2008) – der Kausalitätsgegenbeweis möglich (§ 28 III 1 VVG 2008).

Soweit die gerade genannten Voraussetzungen vorliegen und grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann, käme es gemäß § 28 II 2 VVG 2008 zu einer Quotierung. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass der Versicherungsnehmer bereits durch die Regressbeschränkung auf 5.000,- € ausreichend geschützt ist, so dass der Versicherer nach einem Teil der Literatur innerhalb dieses Betrags in vollem Umfang Regress verlangen können soll.⁶³) Diese Auffassung überzeugt: Sinn der Regressbeschränkung ist ausschließlich, den Versicherungsnehmer vor finanziellem Ruin zu schützen, nicht um gerechte und vergleichbare Regressverteilungen zu gewährleisten. Denn die

Regressbeschränkung enthält die prinzipielle Ungerechtigkeit, dass der grob fahrlässig eine Obliegenheitsverletzung begehende Versicherungsnehmer, der einen höheren Schaden verursacht hat, tatsächlich in höherem (finanziellen) Maße geschützt wird als derjenige mit einem niedrigeren Schaden. Im Rahmen des § 5 III KfzPflVV bedarf es daher nicht auch noch des Schutzes des § 28 II 2 VVG 2008, so dass hier eine Quotierung ausscheidet.

b) Doppelte Obliegenheitsverletzung

Im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten treten nicht selten weitere Obliegenheitsverletzungen auf, die einen Regress des Versicherers zur Folge haben können. Neben der Pflicht, eine Schadensanzeige abzugeben und wahre und vollständige Angaben zum Schadensfall zu machen,⁶⁴⁾ muss der Versicherungsnehmer gemäß § 7 II Nr. 2 AKB ganz allgemein alles tun, was zur Aufklärung des Sachverhalts und zur Schadensminderung erforderlich ist. Er muss an der Unfallstelle bleiben und darf sich nicht vom Unfallort entfernen (§ 142 StGB)⁶⁵⁾, er hat den den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten behilflich zu sein, er muss sich einer Blutprobe stellen⁶⁶⁾, zum Alkoholgenuß wahre Angaben machen und einen Nachtrunk zur Verschleierung seiner Alkoholisierung unterlassen.

Bei der Prüfung, ob der Versicherungsfall grob fahrlässig durch den Alkoholgenuß des Fahrers verursacht wurde, kann die Feststellung des Sachverhalts dadurch erheblich erschwert und verschleiert werden, wenn der Fahrer nach dem Unfall zu diesem Zweck Alkohol zu sich nimmt, weil dann nicht mehr sicher festgestellt werden kann, welche Alkoholisierung zum Unfallzeitpunkt vorlag. Deshalb wird ein derartiger Nachtrunk in der Rechtsprechung als eine (vorsätzliche) Obliegenheitsverletzung gewertet, die zur Leistungsfreiheit der Versicherung und zum Regress gegen den alkoholisierten Kfz-Führer führt.⁶⁷⁾

Obliegenheitsverletzungen sowohl durch Trunkenheit als auch Unfallflucht führen zur Verdopplung der versicherungsrechtlichen Sanktion.⁶⁸⁾ Verdopplungen können nur dadurch eintreten, dass wie im gerade genannten Beispiel eine Obliegenheitsverletzung vor und nach dem Schadensereignis vorliegt.

Leistungsfreiheit erfolgt in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung jedoch erneut nur eingeschränkt (zum Regress E.6.3, E.6.4. AKB 2008, § 6 I, III KfzPflVV). Für den Regelfall ist die Leistungsfreiheit des Versicherers auf 2.500,- € begrenzt (§ 6 I, III KfzPflVV), nur bei vorsätzlicher, besonders schwerwiegender Obliegenheitsverletzung erhöht sich der Regress auf 5.000,- € (§ 6 III KfzPflVV). Bei Verdopplung der Obliegenheitsverletzungen kommt in besonders schwerwiegenden Fällen also ein Regress von maximal 10.000,- € in Betracht.

c) Trunkenheitsfahrt eines Fahrers, der nicht Halter ist

Der Versicherungsnehmer haftet prinzipiell dem Versicherer gegenüber nicht, wenn ein Dritter ohne Kenntnis des Versicherungsnehmers alkoholisiert fährt. Das Verhalten des Dritten wird dem Versicherungsnehmer aber dann zugerechnet (er repräsentiert den Versicherungsnehmer gegenüber der Versicherung), wenn der Fahrer derjenige ist, der das Fahrzeug auf Dauer und auf eigene Kosten nutzt (oft bei Eltern und Führerscheinneulingen, um wegen des Zweitwagenrabatts Prämien zu sparen oder bei Ehegatten).⁷⁰⁾

Eine Obliegenheitsverletzung des Versicherungsnehmers stellt es jedoch dar, wenn er einen alkoholisierten Fahrer in Kenntnis seiner Fahrunsicherheit ans Steuer lässt, das Fahren in alkoholisiertem Zustand also schuldhaft ermöglicht hat (§ 2 b I 2 AKB bzw. D.2.1 AKB 2008).⁷¹⁾ Trotz dieser Obliegenheitsverletzung kann der Versicherer die Leistung gegenüber dem Versicherungsnehmer nicht verweigern, wenn dieser als Mitinsasse bei einem Unfall verletzt wurde (§ 5 II 2 KfzPflVV).

Nach § 10 II c AKB kann der Versicherer den in das Haftpflichtversicherungsverhältnis einbezogenen (berechtigten oder unberechtigten) Fahrer jedoch direkt in Anspruch nehmen, sofern dieser die Obliegenheit wie hier durch Fahren in alkoholisiertem Zustand verletzt hat.⁷²⁾

Verletzt der angestellte Fahrer das Verbot, unter Alkoholeinwirkung zu fahren, handelt er grob fahrlässig, wenn er etwa im Zustand absoluter Fahrunsicherheit mit weit überhöhter Geschwindigkeit fährt,⁷³⁾ und setzt sich damit dem Rückgriff des Versicherers aus (§ 110 SGB VII, § 640 RVO a. F.).⁷⁴⁾

2. Voll- und Teilkaskoversicherung

Die Vollkasko- (oder auch Fahrzeugversicherung genannt) und die Teilkaskoversicherung decken Schäden am eigenen Fahrzeug ab, falls diese bei einem Unfall nicht von einem anderen Unfallverursacher beglichen werden.

Immer schon galt, dass der Versicherer in den in der Praxis nur selten nachzuweisenden Fällen der vorsätzlichen Herbeiführung des Unfalls von der Leistung frei wird (§ 61 VVG a. F., § 81 I VVG 2008).

Wurde der Unfall durch grob fahrlässige Fahrunsicherheit verursacht, galt früher das sog. „Alles oder nichts Prinzip“ (§ 61 VVG a. F.),⁷⁵⁾ das bedeutete, dass bei Vorliegen grober Fahrlässigkeit der Versicherer vollständig leistungsfrei war. Das VVG 2008 hat dieses Prinzip aufgegeben. Nach § 81 II VVG 2008 (entspricht A 2.17.2 der AKB 2008) wird der Versicherer bei grober Fahrlässigkeit nicht automatisch leistungsfrei, sondern es kommt je nach Schweregrad zu einer Quotierung.⁷⁶⁾

a) Grobe Fahrlässigkeit

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn durch den Versicherungsnehmer oder seinen Repräsentanten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt wird, schon einfachste, ganz naheliegende

Überlegungen nicht angestellt werden und das nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten müsste.⁷⁷⁾

Auch hier gilt der Grenzwert von 1,1 ‰ für die Annahme von absoluter Fahrunsicherheit, die vom Versicherer zu beweisen, eine Nachtrunkbehauptung von ihm zu widerlegen ist.⁷⁸⁾ Hinsichtlich des Nachweises der Fahrunsicherheit und deren Ursächlichkeit für den zum Unfall führenden Fahrfehler gilt der Anscheinsbeweis. Die Beweislast für das Vorliegen grober Fahrlässigkeit liegt beim Versicherer, wobei dem Versicherer kein Anscheinsbeweis für die subjektive Seite der groben Fahrlässigkeit zugute kommt.⁷⁹⁾ Bei absoluter Fahrunsicherheit dürfte der Nachweis in der Regel gelingen,⁸⁰⁾ selbst dann, wenn der Fahrtentschluss im Zustand alkoholbedingten erheblich eingeschränkten Einsichts- und Hemmungsvermögens⁸¹⁾ oder der Schuldunfähigkeit⁸²⁾ gefasst wurde. Der Tatrichter kann in zulässiger Weise von dem äußeren Geschehensablauf und dem Ausmaß des objektiven Pflichtenverstößes auf die subjektive Seite der Verantwortlichkeit schließen.⁸³⁾

Bei Vorliegen relativer Fahrunsicherheit (BAK unter 1,1 ‰) ist der Vorwurf grober Fahrlässigkeit gerechtfertigt, wenn der Kraftfahrer erkennbare Anzeichen für eine Fahrunsicherheit bewusst missachtet.⁸⁴⁾

Zudem ist erforderlich, dass der Versicherungsnehmer wusste, dass sein Verhalten auch geeignet war, den Eintritt des Versicherungsfalls zu fördern.⁸⁵⁾ Handelt der Versicherungsnehmer besonders leichtsinnig, sorglos oder rücksichtslos, dann ist von einem solchen subjektiv gesteigerten Verschulden auszugehen.⁸⁶⁾

Keine grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn der Versicherungsnehmer ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, die seine Erwartungen rechtfertigen durften, er werde nicht fahren.⁸⁷⁾

b) Quotierung

Bei Findung der einschlägigen Quote kommt es aus Sicht des LG Göttingen darauf an, ob in einer denkbaren Bandbreite der Fälle, die als grobfahrlässig anzusehen sind, der zu beurteilende Fall eher sich der Grenze des bedingten Vorsatzes oder der Grenze der einfachen Fahrlässigkeit annähert.⁸⁸⁾ Als zu Lasten des Versicherungsnehmers sprechend werden z. B. Mutwilligkeit, Verantwortungslosigkeit, Rücksichtslosigkeit, bewusstes Eingehen großer Risiken, Vorliegen eines Wiederholungsfalles, Gewinnstreben oder Gleichgültigkeit angesehen. Als zu Gunsten des Versicherungsnehmers sprechend werden Zeitdruck, Überforderung des Versicherungsnehmers in der konkreten Situation gerechnet.

Teilweise wird vorgeschlagen, die Leistungspflicht des Versicherers generell auf maximal 50 % zu beschränken,⁸⁹⁾ teilweise wird vertreten, der reine Vorwurf der groben Fahrlässigkeit führe immer schon dann, wenn der Versicherungsnehmer keine ihn entlastenden Umstände vortrage, zu einer völligen Leistungsfreiheit,⁹⁰⁾ andere wollen grundsätzlich von einem „Einstiegswert“ von 50 % ausgehen. Beiden Parteien soll dann die Möglichkeit eröffnet werden, besondere Umstände des Einzelfalls vorzutragen und dann auch zu beweisen, die zu einer Verschiebung der Quote nach oben oder unten führen.⁹¹⁾ Ein anderer Teil der Literatur lehnt sämtliche vorgenannten Modelle mit der Begründung ab, dass Gerechtigkeitsbedenken bestünden, jeden Fall der groben Fahrlässigkeit gleich zu behandeln.⁹²⁾

Das LG Münster hält es für sachgerecht, von einem Standard-Einstiegswert abzusehen und die Bemessung der Quote nach den besonderen Umständen des Einzelfalls entsprechend ohne starre Vorgaben vorzunehmen. Um dabei allerdings ein zu großes Auseinanderklaffen etwaiger Entscheidungen zu verhindern, sei es sinnvoll und geboten, einzelne Quotenstufen festzulegen, innerhalb derer dann die Bemessung zu erfolgen hat. So sei ein Quotenmodell mit den einzelnen Quotenstufen 0, 25, 50, 75 und 100 Prozent sinnvoll und sachgerecht, innerhalb dieser Stufen sei dann jeweils unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls die Quote nach dem Grad des Verschuldens zu bemessen.⁹³⁾

Den Auffassungen der LG Göttingen und Münster ist grundsätzlich zuzustimmen. Im Bereich der Trunkenheitsfahrt erscheint es sinnvoll, bei der Quotierung an den Grad der Fahrunsicherheit anzuknüpfen.⁹⁴⁾ Dabei erscheint es sachgerecht, ab einer BAK von 1,1 ‰ von vollständiger Leistungsfreiheit auszugehen.⁹⁵⁾ Im Bereich relativer Fahrunsicherheit ist abgestuft in den Kombinationen der Höhe der BAK und der Schwere alkoholbedingten Fahrfehlers in den oben dargestellten Stufen zu quoteln.⁹⁶⁾ Dabei ist m.E. bei unfallursächlicher alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit weniger als 25 % Eigenhaftung des Versicherungsnehmers nicht sachgerecht.

Bei Unterstellung der dargestellten Quotierungen ist nicht zu erwarten, dass in Zukunft Versicherungen in Fällen relativer Fahrunsicherheit, denn nur dann kommt nach oben vertretener Auffassung eine Quotierung in Betracht, öfter versuchen werden, von vorsätzlicher Trunkenheit auszugehen. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass in diesem Bereich strafrechtliche Verurteilungen wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt selten sind und, da der Versicherer die Beweislast für die Trunkenheit trägt, nicht zu erwarten ist, dass der Versicherer gegen die Feststellungen im Strafverfahren im Zivilverfahren versucht, Vorsatz nachzuweisen.

3. Unfallversicherung

Führt eine durch den Unfall erlittene Verletzung zur Invalidität des Versicherten, hat dieser einen Anspruch auf Versicherungsleistungen aus der privaten Unfallversicherung, die wie die Kaskoversicherung eine freiwillige Versicherung ist.

Bei absoluter Fahrunsicherheit des selbst fahrenden Versicherungsnehmers liegt immer eine wesentliche Beeinträchtigung der Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit vor (Bewusstseinsstörung i. S. d. § 2 I Nr. 1 AUB 1994

bzw. Ziff. 5.1.1 AUB 1999), die bei einer Unfallursächlichkeit die Haftung des Versicherers ausschließt.⁹⁷⁾ Eine BAK unterhalb des Beweisgrenzwerts von 1,1 ‰ führt nur dann zu einer Bewusstseinsstörung im Sinne der AUB, wenn zur festgestellten BAK weitere Umstände wie z. B. erhebliche Ausfallerscheinungen hinzutreten, die die Annahme von Fahrunsicherheit rechtfertigen.⁹⁸⁾

Der Unfallversicherer wird auch von der Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer als Mitfahrer in einem Kraftfahrzeug im Zustand alkoholbedingter Bewusstseinsstörung einen Unfall erleidet und die Bewusstseinsstörung für den Unfall (adäquat) ursächlich war. Zur Annahme einer Bewusstseinsstörung bei einem Mitfahrer reicht aber nicht die gleiche Blutalkoholkonzentration aus wie bei einem Kraftfahrer. Die Ausschlussklausel des § 3 Nr. 4 AUB trägt der Erfahrungstatsache Rechnung, dass bewusstseinsgestörte Menschen einer erhöhten Unfallgefahr unterliegen. Eine Bewusstseinsstörung i. S. d. § 3 Nr. 4 AUB liegt dann vor, wenn ein Verkehrsteilnehmer nach § 2 StVZO am Verkehr nicht mehr teilnehmen darf, weil er infolge des Alkoholgenusses schlechthin außerstande ist, die ihm drohenden Gefahren zu erkennen und sich entsprechend zu verhalten. Das wird bei normaler Alkoholverträglichkeit erst bei einer Blutalkoholkonzentration von 2 ‰ der Fall sein.⁹⁹⁾

Unvollständige und erst recht falsche Angaben des Versicherungsnehmers über einen Alkoholkonsum vor dem Unfall stellen eine ernsthafte Gefährdung der Interessen des Unfallversicherers dar und führen zur Leistungsfreiheit des Unfallversicherungsvertrags (vgl. § 9 AUB).¹⁰⁰⁾

Wenn eine erwiesene alkoholbedingte Fahrunsicherheit gegenüber den unternehmensbedingten Umständen als allein wesentliche Unfallursache anzusehen ist, scheidet ein Arbeitsunfall auch im Sinne der gesetzlichen Unfallversicherung (§ 559 RVO a.F., § 8 SGB VII) aus.¹⁰¹⁾

4. Rechtsschutzversicherung

Selbst bei der Rechtsschutzversicherung wirkt sich eine Alkoholisierung negativ aus. Stellt sich im Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren heraus, dass der Versicherungsnehmer eine vorsätzliche Tat unter Alkoholgenuss begangen hat, kann der Versicherer die gewährten Leistungen (in der Regel Anwaltskosten) zurückverlangen (§ 2 i aa) und j aa) ARB 1994).

Auch hier führen unwahre Angaben zur Leistungsfreiheit des Rechtsschutzversicherers. So kann die Deckung für eine beabsichtigte Klage gegen die Kaskoversicherung berechtigt verweigert werden, wenn der Versicherungsnehmer verschwiegen hat, dass er zum Unfallzeitpunkt alkoholisiert gewesen ist.¹⁰²⁾

C. Fazit

Die mit der Aufarbeitung von Trunkenheitsfahrten verglichen mit der Strafjustiz deutlich geringere Belastung der Ziviljustiz zeigt, dass die inzwischen geltenden Regeln offenbar ausgewogene Reaktionen darstellen. Hinsichtlich der Haftungen gegenüber Dritten greift das Pflichtversicherungssystem, indem die geschädigten Dritten vollen Ersatz erhalten und die Regressbeschränkung gegenüber dem Schädiger den Gang vor den Insolvenzrichter in den meisten Fällen verhindert. Soweit es die eigenen erlittenen Verletzungen und Schäden betrifft, ist es sachgerecht, dass der selbst geschädigte betrunkene Fahrer zwar durch die Krankenversicherung vor dem Schlimmsten bewahrt wird, ansonsten aber, vor allem wenn er sich darüber hinaus weiter unredlich verhält, indem er unerlaubt den Unfallort verlässt oder durch einen Nachtrunk oder unwahre Angaben gegenüber der Versicherung versucht, seine Trunkenheitsfahrt zu verschleiern, höher belastet wird und weitgehend seine Schäden selbst zu tragen hat.

Offene Fragen finden sich derzeit weitgehend im Bereich des mit dem VVG 2008 neu eingeführten Quotierungssystems. Hier wird die obergerichtliche Rechtsprechung griffige Kriterien herausarbeiten müssen, damit die Assekuranz nicht auf Dauer jeden Regressfall in der Kaskoversicherung gerichtlich klären muss.

Fußnoten

¹⁾ Vgl. *BGH*, NZV 2008, 528.

²⁾ Vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 316 StGB, Rd. 117.

³⁾ *BGH*, NZV 1999, 48; BGHSt 21, 157; BGHSt 13, 83; *BayObLG*, NZV 1990, 317; es spricht nichts dagegen, mit der wohl herrschenden Meinung diese Maßstäbe auch in der Kfz-Versicherung anzuwenden (vgl. *Feyock/Jacobsen/Lemor*, Kraftfahrtversicherung, 2. Aufl. 2002, Rd. 60 zu § 2 b AKB).

⁴⁾ Vgl. *BGH*, NJW 1989, 1612.

⁵⁾ Als Richtwert für die mögliche Dauer der Resorption ist in der gerichtlichen Praxis ein Zeitraum von maximal 120 Minuten anerkannt (BGHSt 25, 246/250 = NJW 1974, 246; BayObLGSt 94, 246 und DAR 2002, 80; *OLG Schleswig*, Beschluss v. 03.01.2003, Az. 2 SsOWi 156/02 [135/02]). Die Annahme einer kürzeren Resorptionsdauer bedarf der Feststellung der Anknüpfungstatsachen hinsichtlich Trinkzeit und Trinkende, Trinkmenge, Getränkeart, etwaiger Nahrungsaufnahme, Tatzeit, Zeitpunkt der Blutentnahme, Körpergewicht und Konstitutionstyp.

⁶⁾ *BGH*, NZV 2002, 559; *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406; *OLG Koblenz*, VRS 103, 174; *OLG Karlsruhe*,

- NZV 2002, 227 (für das Zivilrecht); *BGH*, VersR 1991, 1367; *OLG Köln*, NVersZ 1999, 574; *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406 (für das Versicherungsrecht).
- 7) *OLG Hamm*, VRS 22, 479.
- 8) *OLG Hamm*, DAR 1963, 218.
- 9) *BayObLG*, Blutalkohol 1993, 254; *OLG Hamm*, NZV 1992, 198; *OLG Celle*, NJW 1992, 2169; *OLG Zweibrücken*, NZV 1992, 372; *OLG Karlsruhe*, NZV 1997, 486.
- 10) *OLG Hamm*, NZV 2003, 92.
- 11) *OLG Naumburg*, NJW 2005, 3505.
- 12) Vgl. *BGH*, NJW 1989, 1612; *OLG Hamm*, NZV 2003, 522 [0,65 %]; *OLG Frankfurt*, VersR 1996, 52, *OLG Düsseldorf*, VersR 2001, 772; *OLG München*, Urteil v. 11.09.1992 = *OLGR München* 1992, 166; *OLG München*, Urteil vom 27.06.2008, Az. 10 U 5654/07.
- 13) vgl. *OLG Köln*, r+s 2003, 315; *OLG Düsseldorf*, VRS 78, 281.
- 14) *BGH*, NJW 1995, 1029.
- 15) H.M., vgl. *BGH*, NJW 1995, 1029 unter Ablehnung der Gegenauffassung des *OLG Celle* und des *OLG Hamm*; *OLG Saarbrücken*, NZV 1995, 23; *OLG Schleswig*, VersR 1975, 290; *OLG Bamberg*, VersR 1987, 909; *OLG Hamm* (6. ZS), NZV 1994, 319; a. A. *OLG Celle*, VersR 1988, 608 und *OLG Hamm*, NZV 1990, 393, wonach durch die Alkoholisierung die Betriebsgefahr erhöht sei und deshalb immer, also auch ohne Auswirkung auf das Unfallgeschehen, eine Mithaftung aus Betriebsgefahr bestehe.
- 16) *BGH*, NJW 1995, 1029.
- 17) Vgl. *OLG Schleswig*, NZV 1991, 233.
- 18) Vgl. *AG Landstuhl*, ZfS 2007, 681; *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 117.
- 19) Vgl. *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406, 1407 m. w. N.; *OLG Hamm*, NZV 2003, 92; *OLG Frankfurt*, NVersZ 2002, 129; *OLG Karlsruhe*, ZfS 1993, 160; *OLG Köln*, VersR 1983, 50.
- 20) *BVerfG*, VM 1995, 73; *BGH*, DAR 1968, 123; *BayObLG*, DAR 1990, 186.
- 21) Vgl. hierzu *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 27 m. w. N.
- 22) Vgl. hierzu *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 28 m. w. N.
- 23) Vgl. hierzu *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 29 m. w. N.
- 24) Vgl. *BGH*, VersR 1986, 131; *BGH*, VersR 1976, 729; *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406; *OLG Düsseldorf*, NJW-RR 2001, 101.
- 25) Vgl. *OLG München*, NZV 2006, 261.
- 26) Grdl. BGHZ 53, 245 [256] = NJW 1970, 946, st. Rspr. vgl. *BGH*, NJW 1992, 39 [40]; *BGH*, VersR 2007, 1429 [1431 unter II 2].
- 27) Vgl. *Thomas/Putzo/Reichold*, ZPO, 30. Aufl. 2009, Vorbem § 402 Rd. 3 m. w. N.
- 28) *OLG München*, Blutalkohol 45, 403 = NJW-Spezial 2008, 555.
- 29) *OLG Brandenburg*, Schaden-Praxis 2007, 316.
- 30) *OLG Düsseldorf*, NZV 2005, 201.
- 31) *OLG Saarbrücken*, Blutalkohol 43, 69.
- 32) *OLG Köln*, 2003, 428.
- 33) Vgl. *OLG Karlsruhe*, NZV 2009, 226; *OLG Hamburg*, NZV 1996, 33; *OLG Frankfurt*, ZfS 1986, 289 (gegenüber Ehegatten).
- 34) Vgl. *OLG Karlsruhe*, NZV 2009, 226; *OLG Hamm*, NZV 1996, 33.
- 35) *BGH*, NJW 1961, 655.
- 36) *BGH*, MDR 1971, 471 m. w. N.
- 37) *BGH*, LM BGB § 254 (Da) Nr. 12.
- 38) *LG Braunschweig*, VersR 2002, 774.
- 39) Vgl. *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406; *OLG Saarbrücken*, VersR 1968, 905; *OLG Hamm*, VersR 1997, 126; *OLG Karlsruhe*, Urt. v. 15.12.2006, Az. 10 U 177/05.
- 40) *OLG Hamm*, VersR 1997, 126.
- 41) Vgl. *OLG Hamm*, MDR 1996, 149 (dort 2/3 zu 1/3); *OLG Düsseldorf*, Schaden-Praxis 2002, 267; *OLG Köln*, NJW-RR 2000, 1553.
- 42) Vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 118 m. w. N.
- 43) *OLG Düsseldorf*, DAR 1963, 383; *OLG Düsseldorf*, VersR 1964, 179; *OLG Nürnberg*, VersR 1965, 175.
- 44) *BGH*, NJW 1952, 1291; *BGH*, VersR 1971, 808; *BGH*, DAR 1972, 105; *OLG Düsseldorf*, NZV 2004, 594.
- 45) *OLG Düsseldorf*, VersR 2005, 348.
- 46) Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung 2008.
- 47) *OLG Saarbrücken*, NVersZ 2002, 124; *OLG Hamm*, ZfS 2003, 408; *OLG Nürnberg*, NJW-RR 2001, 97.
- 48) Vgl. *OLG Köln*, VersR 2004, 1596.
- 49) *OLG Hamm*, VersR 2006, 965 (Unfallverursachung durch den im alkoholisierten Zustand ohne Fahrerlaubnis fahrenden Sohn des Versicherungsnehmers); *OLG München*, Hinweis v. 26.06.2006 – 10 U 2556/06; *Schirmer*, DAR 1989, 14; so wohl auch BGHZ 105, 140 (142).
- 50) Vgl. Begründung zu § 15 und zu § 117 RefE-VVG v. 13. März 2006, S. 43 und 110; *OLG München*, Hinweis v. 26.06.2006 – 10 U 2556/06.

- 51) *OLG Bamberg*, NJW-RR 2006, 1406 [1408]; *OLG Koblenz*, NJOZ 2006, 1140; *OLG München*, Hinweis v. 25.02.2008 – 10 U 1759/08.
- 52) Vgl. auch *OLG Saarbrücken*, NZV 2009, 340.
- 53) Siehe oben B.I.1.
- 54) Vgl. *Schirmer*, DAR 2008, 319; *Nugel*, NZV 2008, 11.
- 55) Vgl. *OLG Hamm*, VersR 1993, 90 f.
- 56) *OLG Karlsruhe*, VersR 2008, 1526 = Blutalkohol 45, 400.
- 57) Vgl. *BGH*, VersR 1989, 469; *OLG Düsseldorf*, NJW-RR 2001, 101; *AG Brühl*, SVR 2009, 424.
- 58) Vgl. *Rüther*, NZV 1994, 457.
- 59) Der Versicherer darf sich auf Leistungsfreiheit nur berufen, wenn die Obliegenheitsverletzung generell geeignet war, seine berechtigten Interessen zu gefährden, und den Versicherungsnehmer ein erhebliches Verschulden traf, vgl. etwa *BGH*, NZV 1998, 201; s. a. *OLG Karlsruhe*, r+s 1993, 203.
- 60) *OLG Köln*, NVersZ 2000, 534.
- 61) *OLG Hamm*, ZfS 2003, 408.
- 62) *OLG Jena*, NJW-RR 2003, 320.
- 63) So *Nugel*, NZV 2008, 11 (teleologische Reduktion des § 28 II 2 VVG 2008); *Mergner*, NZV 2007, 385; a. A. *Schirmer*, DAR 2008, 319 (320).
- 64) Vgl. *OLG Brandenburg*, ZfS 2004, 518.
- 65) *OLG Brandenburg*, Schaden-Praxis 2007, 261.
- 66) *BGH*, VersR 1968, 385; *OLG Nürnberg*, VersR 1970, 562.
- 67) Vgl. *BGH*, VersR 1976, 84; *OLG Brandenburg*, Schaden-Praxis 2007, 261; *OLG Saarbrücken*, ZfS 2001, 69; *LG Chemnitz*, NZV 2003, 426.
- 68) *BGH*, NJW 2006, 147; *OLG Brandenburg*, ZfS 2004, 518; *OLG Düsseldorf*, VersR 2004, 1406; *OLG Saarbrücken*, VersR 2004, 1131; *OLG Schleswig*, NZV 2003, 184; *OLG Köln*, ZfS 2003, 23; *OLG Hamm*, NJW-RR 2000, 172.
- 69) Vgl. hierzu *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 142 StGB, Rd. 78 m. w. N.
- 70) *OLG Düsseldorf*, Schaden-Praxis 2008, 336.
- 71) Vgl. *Stiefel/Hofmann*, AKB, 17. Aufl. 2000, § 2 b Rd. 133.
- 72) *BGH*, VersR 2008, 343.
- 73) *OLG Nürnberg*, VM 1993, 14.
- 74) *BAG*, VRS 21, 395.
- 75) Vgl. *OLG Koblenz*, VRS 103, 174.
- 76) Zum Thema vgl. *Baumann*, Der Streit um die Quote, RuS 2010, 51; *Seemayer*, Einwendungstatbestände in der Fahrzeug-Kaskoversicherung, RuS 2010, 6; *Stahl*, Quotenbildung nach dem VVG in der Kraftfahrtversicherung, NZV 2009, 265; *Günther*, Zur Kürzung der Versicherungsleistung nach der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers, RuS 2009, 492; *Unberath*, Die Leistungsfreiheit des Versicherers – Auswirkungen der Neuregelung auf die Kraftfahrtversicherung, NZV 2008, 537; *Kutschera*, Quotelung bei der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles nach neuem Recht, VuR 2008, 409; *Franz*, Die Reform des Versicherungsvertragsrechts – ein großer Wurf?, DStR 2008, 303; *Veith*, Das quotale Leistungskürzungsrecht des Versicherers gem. §§ 26 Abs. 1 S. 2, 28 Abs. 2 S. 2, 81 Abs. 2 VVG 2008, VersR 2008, 1580; *van Bühren*, Das neue Versicherungsvertragsgesetz 2008, ZAP Fach 10, 307; *Schirmer*, DAR 2008, 319; *Lang*, VGT 2008, 167; *Rixecker*, ZfS 2007, 15; *Günther/Spielmann*, Vollständige und teilweise Leistungsfreiheit nach dem VVG 2008 am Beispiel der Sachversicherung (Teil 2), r+s 2008, 177; *Pohlmann*, VersR 2008, 437; *Langheit*, Die Reform des VVG, NJW 2007, 3665; *Weidner/Schuster*, Quotelung von Entschädigungsleistungen bei grober Fahrlässigkeit des VN in der Sachversicherung nach neuem VVG, r+s, 2007, 363; *Felsch*, Neuregelung von Obliegenheiten und Gefahrerhöhung, r+s 2007, 585; *Grote/Schneider*, Das neue VVG, BB 2007, 2689.
- 77) *BGH*, NJW 2007, 2988; *Palandt/Heinrichs*, BGB, 69. Aufl. 2010, § 277 BGB Rd. 5 m. w. N.
- 78) Vgl. *OLG Hamm*, VersR 1981, 924.
- 79) *BGH*, VersR 1988, 683; *OLG Nürnberg*, VersR 1995, 331; so auch *OLG Nürnberg*, NZV 2005, 478.
- 80) Vgl. *BGH*, NZV 1989, 228; *OLG Karlsruhe*, NZV 1992, 321; *OLG Hamm*, NZV 2001, 172; *OLG Düsseldorf*, NJW-RR 2001, 101; *OLG Köln*, ZfS 2000, 111; *OLG Koblenz*, DAR 2002, 217.
- 81) *BGH*, NZV 1989, 228.
- 82) *OLG Hamm*, NZV 2001, 172; *OLG Nürnberg*, VersR 1982, 460.
- 83) *OLG Nürnberg*, VersR 1995, 331.
- 84) Vgl. *OLG Köln*, VersR 1983, 294; *OLG Köln*, ZfS 1999, 199; *KG*, NZV 1996, 200; *OLG Hamm*, VersR 1990, 43; *OLG Hamm*, NZV 1994, 112; zu Einzelfragen vgl. *König* in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 119.
- 85) *BGH*, VersR 1980, 180.
- 86) Vgl. *OLG Nürnberg*, NZV 1988, 145.
- 87) *OLG Hamm*, NZV 1992, 153.

- ⁸⁸⁾ *LG Göttingen*, Urteil vom 18. 11. 2009, Az. 5 O 118/09 [Juris].
- ⁸⁹⁾ Vgl. *Baumann*, „Quotenregelung contra Alles- oder Nichts-Prinzip im Versicherungsfall“ – Überlegungen zur Reform des § 61 VVG, r+s 2007, 1.
- ⁹⁰⁾ Vgl. *Veith*, Das quotale Leistungskürzungsrecht des Versicherers gem. §§ 26 Abs. 1, Satz 2, 28 Abs. 2 Satz 2, 81 Abs. 2 VVG 2008 in *VersR* 2008, 1580
- ⁹¹⁾ Vgl. *Langheid*, *NJW* 2007, 3665; *Weidner/Schuster*, r+s 2007, 363; *Felsch*, r+s 2007, 485 (jedenfalls für den Fall der Quotelung bei Obliegenheitsverletzungen); ebenso im Ergebnis *Grote/Schneider*, *BB* 2007, 2689; *Unberath*, *NZV* 2008, 537.
- ⁹²⁾ Vgl. *Günther/Spielmann*, r+s 2008, 177; *Pohlmann*, *VersR* 2008, 437.
- ⁹³⁾ *LG Münster*, *NJW* 2010, 240.
- ⁹⁴⁾ Vgl. eingehend *Felsch*, r+s 2007, 485; *König* in *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 119.
- ⁹⁵⁾ So *Rixecker*, *ZfS* 2007, 15; *Schirmer*, *DAR* 2008, 319; *Lang*, *VGT* 2008, 167.
- ⁹⁶⁾ Vgl. auch *LG Bonn*, *DAR* 2010, 24.
- ⁹⁷⁾ *BGH*, *NZV* 1988, 17; *König* in *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 120 m. w. N.
- ⁹⁸⁾ *BGH*, *VersR* 1986, 141; *BGH*, *NZV* 1988, 17; *BGH*, *NJW-RR* 1988, 1376; *König* in *Hentschel/König/Dauer*, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 120 m. w. N.
- ⁹⁹⁾ *BGH*, *NJW* 1976, 801 = *Blutalkohol* 13, 358.
- ¹⁰⁰⁾ *OLG Saarbrücken*, *VersR* 2007, 532.
- ¹⁰¹⁾ *BSG*, *VersR* 1979, 179.
- ¹⁰²⁾ *AG Marl*, *RuS* 1997, 337.

Anschrift des Verfassers

Richter am Oberlandesgericht
Franz Tischler
Tessiner Straße 97
81475 München
Email: tischler@olg-m.bayern.de

Editorial

Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland – Expertengespräch in der BAST

Implementation of Ignition Interlocks in Gemany Expert Talk at BAST

Man könnte sinngemäß feststellen: „A never ending story“ oder auch: Quo vadis. – Über die technischen Grundlagen von Alkohol-Interlock-Systemen ist in dieser Zeitschrift wiederholt berichtet worden

- mit experimentellen Untersuchungen (z. B. Gilg et al. 1998, Sperhake et al. 1998)
- durch fundierte Übersichts-Arbeiten (z. B. Evers 2003, 2007, Klipp 2006, 2009, Kossellek 2007, Lagois und Sohège 2003)
- durch Dokumentationen von Expertentagungen (z. B. B.A.D.S. BA 2005, Sup I)
- vom 45. Verkehrsgerichtstag in Goslar 2007 (z. B. B.A.D.S. BA 2007, 124 ff.).

Die technischen Fragen und Probleme sind z. B. beim Alkohol-Interlock-System der Firma Dräger gut gelöst. Das System hat sich als praxistauglich erwiesen, die wirtschaftlichen Aspekte sind überschaubar.

Eigentlich fragt man sich, warum nicht zumindest in bestimmten Gefahrenbereichen (Personenbeförderung, Gefahrguttransport) entsprechende Geräte installiert werden. – Andere Länder sind hier deutlich weiter vorangeschritten (z. B. Schweden, Frankreich). Wirtschaftliche Argumente werden angeführt. Andererseits muss man natürlich unbedingt berücksichtigen, dass Alkohol nach wie vor eine der Hauptursachen für zahlreiche Schwerverletzte und Tote im Straßenverkehr ist.

Insbesondere dem B.A.D.S. und der BAST ist es zu danken, dass die Thematik weiter befördert wird.

Alkoholfahrten stellen in Deutschland nach wie vor ein ernstes Verkehrssicherheitsproblem dar. Internationale Konzepte zur Prävention sehen vor, das Aufkommen von Alkoholfahrten durch technische Veränderungen am Fahrzeug zu reduzieren (z. B. 4. EU-Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit, vergl. BA 2009, 258–263). In vielen Ländern hat sich dabei der Einsatz von atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrn (sogenannte Alkohol-Interlocks) bewährt. In Deutschland herrscht Einvernehmen darüber, dass positive Einsatzmöglichkeiten von Alkohol-Interlocks ausschließlich im Rahmen einer sekundärpräventiven Nutzung in Kombination mit psychologischen Rehabilitationsmaßnahmen gegeben sind.

Neueste Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass die Nutzung von Alkohol-Interlocks in Kombination mit rehabilitativen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduktion des Rückfallrisikos von bereits auffällig gewordenen Alkoholfahrern beitragen kann. Außerdem legen sie nahe, dass sich aus der Nutzung von Interlock-Daten erhebliche Vorteile für die Diagnostik und eine individuell gezielte Ausrichtung der Rehabilitationsmaßnahmen gewinnen lassen. Allerdings existieren in Deutschland bisher noch keine entfaltenen Konzepte für entsprechende Maßnahmenansätze. Dies erklärt sich u. a. daraus, dass der internationale Forschungsstand zum Potential von Alkohol-Interlocks sowie die praktischen Erfahrungen und rechtlichen Rahmenbedingungen in anderen Ländern (z. B. USA/Kanada, Skandinavien – dargestellt von S. Klipp, BAST) in der deutschen Fachöffentlichkeit

bisher noch kaum wahrgenommen wurden. Um das zusätzliche Sicherheitspotential von Alkohol-Interlocks ausschöpfen zu können, ist daher eine intensive Rezeption und Diskussion des internationalen Erkenntnisstands erforderlich.

Ein Expertengespräch der BAST am 02. Juni 2009 bot die Gelegenheit zu einem Informationsaustausch zum Einsatz von Alkohol-Interlocks in der Prävention von Alkoholfahrten unter Einbeziehung eines international führenden Experten (Paul R. Marques, International Council of Alcohol, Danger and Traffic Safety; Pacific Institute for Research & Evaluation, Calverton, Maryland). Insgesamt 50 deutsche und österreichische Experten aus den Bereichen der Begutachtung und der Förderung der Fahreignung, aber auch Vertreter des Bundes und der Länder fanden sich zum Gespräch ein und verfolgten aufmerksam die fachlichen Beiträge. Auf besonderes Interesse stießen dabei die Evaluationsbefunde zu den Wiederauffälligkeitsraten, sowie die Ergebnisse der Verknüpfung von Interlock-Daten aus dem Datenspeicher mit Rückfallraten. Nach dem Hauptvortrag wurden die Verbreitung von Interlock-Programmen in Europa und Perspektiven der Umsetzung in Deutschland vorgestellt. Diese wurden von Vertretern involvierter Disziplinen fachlich eingeschätzt. Dabei standen neben den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen, die den Einsatz nur sehr eingeschränkt möglich erscheinen lassen, auch die Diskussion von Ideen zur sinnvollen Integration in das bestehende Maßnahmensystem im Vordergrund. Vor allem wurden aus verkehrsmedizinischer und verkehrspsychologischer Perspektive, die sich aus dem Einsatz ergebenden möglichen Vorteile für die Begutachtung und Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer dargestellt (Blumberg). Geiger (München) wies darauf hin, dass der Einsatz atemalkoholsensitiver Wegfahrsperrern der Annahme einer bedingten Fahreignung bedarf, um eine entsprechend eingeschränkte bzw. mit einer diesbezüglichen Auflage versehenen Fahrerlaubnis erteilen zu können. Letztlich wird wohl nur der Gesetzgeber die Entscheidung darüber treffen können, ob derartige Voraussetzungen einzuführen sind (Schöch, München). – Alles in allem wurde deutlich, dass eine große Mehrheit der anwesenden Experten in der Anwendung von Alkohol-Interlocks durchaus ein Potential zur Optimierung des bestehenden Systems und somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vermutet.

Mit dem erneuten Schwerpunkt in der Zeitschrift BLUTALKOHOL wollen wir die u. E. notwendige Diskussion über Alkohol-Interlock-Systeme nochmals beleben und anregen, diese überzeugende Möglichkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung alkoholbedingter Verkehrsunfälle weiter zu verfolgen. Warum wird diese klare, strukturierte und sichere Möglichkeit zur Verminderung von Trunkenheitsfahrten eigentlich nicht realisiert. Die Relation Nutzen/Risiko/Kosten/Komfort im Straßenverkehr ist angesichts der modernen Gerätekonfiguration im grünen Bereich. Die Hürden bezüglich der rechtlichen Aspekte scheinen keineswegs unüberwindlich.

Klaus Püschel (Institut für Rechtsmedizin, Hamburg)
Simone Klipp (Bundesanstalt für Straßenwesen,
Referat „Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“, Bergisch-Gladbach)

L i t e r a t u r (nach Erscheinungsjahr sortiert)

Gilg T, Hutzler G, Tourneur D (1998) Medizinische und technische Evaluation der alkoholsensitiven Zündsperrre (Breath Alcohol Ignition Interlock Device, BAIID) „alcolock® system – Anwendungsmöglichkeiten und Verkehrssicherheitsaspekte. *Blutalkohol* 35 (5), 331–343.

Sperhake J, Tsokos M, Püschel K (1998) Praktische Erprobung der alkoholsensitiven Zündsperrre Alcolock® System. *Blutalkohol* 35 (5), 344–352.

Evers C (2003) Zur Realisierbarkeit einer Einführung atemalkoholsensitiver Zündsperrren für alkoholauffällige Fahrer in Europa – Ergebnisse des EU-Projekts ALCOLOCKS. *Blutalkohol* 40 (1), 20–36.

Lagois J, Sohège J (2003) Interlock – ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. *Blutalkohol* 40, 199–207.

B.A.D.S. (2005) Supplement I – Symposium des B.A.D.S.: Wegfahrsperren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Ein Weg zu mehr Verkehrssicherheit? *Blutalkohol* 42 (3), Supplement I, 1–26.

Klipp S (2006) Primär- und sekundärpräventive Initiativen gegen Trunkenheitsfahrten – eine Übersicht über die weltweiten Interlockprogramme. *Blutalkohol* 43, 175–191.

B.A.D.S. (2007) Dokumentation I, 45. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 24. bis 26. Januar 2007 in Goslar. *Blutalkohol* 44 (3), 144–161.

Evers C (2007) Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperrren bei verschiedenen Kraftfahrergruppen. *Blutalkohol* 44 (1), 14–26.

Kosellek R (2007) Alkohol-Interlocks auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland. Erste Erfahrungen aus der verkehrspsychologischen Praxis. *Blutalkohol* 44 (5), 291–303.

Klipp S (2009) Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren in Deutschland: politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung. *Blutalkohol* 46 (3), 190–197.

PAUL R. MARQUES

Ignition Interlocks: Review of the Evidence

Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperre: Zusammenfassung der wissenschaftlichen Befunde

Alcohol (any amount) is associated with the death of approximately 17,000 people annually on USA roads. Over the past 10 years, 21–22 % of all fatal crashes have involved drivers with a BAC (blood alcohol concentration) over .08 g/dL (the USA legal limit) (NHTSA, 2008). Alcohol ignition interlocks, which require a breath test before an engine start, were devised to prevent alcohol-impaired driving. The devices require a driver convicted of DUI (driving under the influence of alcohol) to blow a low BAC (breath alcohol content) air sample (usually set to lock the ignition at .02–.04 g/dL) before a car can be started. US States and Canadian Provinces set their own lockout points.

The device standards (equipment certification guidelines) have been worked out and the equipment of most manufacturers today is reliable. The challenge now is how to use interlock programs for the most public benefit in the most cost effective way. The largest problems are: how to pass good laws, how to manage good programs, how to use the interlock data to support lasting behavior change (i. e., how to stop the revolving door).

Development of Alcohol Interlock Programs in North America

Starting in the 1970s, after about 15 years of developmental research into different types of interlocks, alcohol sensing ignition interlocks became the favored approach to alcohol ignition interlocks. In 1986, California, USA was the first State to implement a pilot program to evaluate their effectiveness; in 1990, Alberta, Canada began a program. Both showed promise and soon new laws were passed in many US States and Canadian Provinces. Research studies estimated the potential safety contribution, and possible barriers that might prevent interlocks from contributing further to road safety. By 1992, NHTSA (the U.S. National Highway Traffic Safety Administration) published a set of recommended guidelines: *Model Specifications for Breath Alcohol Ignition Interlock Devices* (NHTSA, 1992).¹⁾ The NHTSA document was not a federal standard, but was written for the States to guide them in writing their own standards. The standards were designed to ensure that the equipment was dependable, that it would perform well under a variety of environmental conditions, and that it would be somewhat difficult to circumvent. Early devices were non-specific and rudimentary, but through the 1990s technology improved and the annual number of installed interlocks grew in a slow linear fashion. As more laws were passed, growth accelerated. Two major evaluation studies, based on Alberta data (Voas, Marques, Tippetts, & Beirness, 1999), and Maryland data (Beck, Rauch, Baker, & Williams, 1999), provided the first systematic evidence of a substantial reduction in recidivism while the interlock was installed.

¹⁾ Canadian and Australian standards also were issued in the early 1990s; CENELEC, the electro-technical standards committee of the European Union issued its standard in 2005.

Effectiveness and Problems

After the year 2000, research on interlock effectiveness from both the United States and Canada had progressed to a point that it was clear interlocks were effective in reducing DUI recidivism while installed. The ICADTS (International Council of Alcohol Drugs and Traffic Safety) set up a working group on interlocks and it issued its first report in 2001 (Marques, Bjerre, Dussault et al., 2001). Data combining studies, including meta-analysis, by several research groups found that recidivism was reduced by about two-thirds (Willis, Lybrand, & Bellamy, 2004) while interlocks were on the offenders' vehicles relative to non-interlock control groups. In most programs studied there was no evidence of a residual safety benefit once the devices were removed from the car. But, nonetheless, the overall recidivism rates, both during and after interlock (relative to offenders with only license suspension who should not have been driving at all) showed interlocks to have an overall net safety benefit. First offender programs showed benefits comparable to multiple offender programs (Beirness & Marques, 2004; Roth, Voas, Marques, 2007).

Most early interlock programs used brief periods of interlock programs (3–9 months) for multiple DUI offenders. Since the devices were effective only while installed, the short installation period and low penetration of interlocks (about 5–10 percent of the offender population) began to dim any real hope that interlocks could contribute substantially to reducing the DUI problem at the State or national level. Most programs provided interlock as an option that the driver/offender could choose in order to shorten the period of license suspension. But uptake was low, and even in mandatory licensing programs (i. e., an order by the courts to install an interlock before relicensing), offenders could wait out a period of required suspension without driving and thereby avoid the interlock. Judicial programs could encourage more use of interlocks by threatening jail, but since judges all have their own ideas, the judiciary is often difficult to influence. Jail is inelegant, expensive and temporary, but court-ordered electronic monitoring bracelets, which are more expensive than interlocks and much more annoying, proved to be a better way to make the interlock more attractive to alcohol offenders. When electronic monitoring was offered to DUI offenders as an alternative to the interlock, the interlock had much more appeal. Licensing programs managed by the government are a more efficient method of imposing interlock restrictions, but the licensing authority can only threaten to take away the driver license and therefore has less leverage than the courts. Hybrid program in which the licensing authority manages the program and the courts enforce sanctions, were inevitable. However, there is still no consensus model in the US. Canada prefers administrative programs.

New Mexico devised an interesting hybrid programs that is part court-administered and partly administered by the licensing authority. New Mexico has attained a 50 % installation rate relative to all convicted DUI offenders (Marques, Voas, Roth, Tippetts, 2009). Their alcohol safety statistics have improved with a 15 % decline in alcohol fatalities and a 32 % decline in alcohol injuries during the 5 years when interlock penetration rose from a few percent of DUI offenders to near 50 %. We cannot say with any confidence that the interlock caused the safety improvement. Interlock programs were not the only safety intervention in that interval but they were the most prominent. Florida has a statewide administrative interlock program for all multiple offenders and has found success by requiring the interlock as a condition of future relicensing (that is, a DUI can never have driving privileges restored unless they have a period of interlock controlled driving). It is not yet clear if this requirement forces people out of the license control system.

Penetration through 22 Years

Figure 1 shows the rate increase in interlocks in the USA during the 22 years between 1986 and 2008. In 2008, a survey of installed devices determined that approximately 145,000 were in service; the estimate of alcohol arrests per year is 1.4 million. When the citizen action group Mothers Against Drunk Driving (MADD) made interlock programs part of their Campaign to End Drunk Driving in 2005, the rate of interlock installation grew rapidly. Today about 10 % of all drivers arrested for alcohol offenses (about 15 % of drivers convicted) are put on the interlock programs. In Figure 1, data points for 1989 and 1993 are interpolated; all others are measured from survey data. The curved fit line is a third order polynomial.

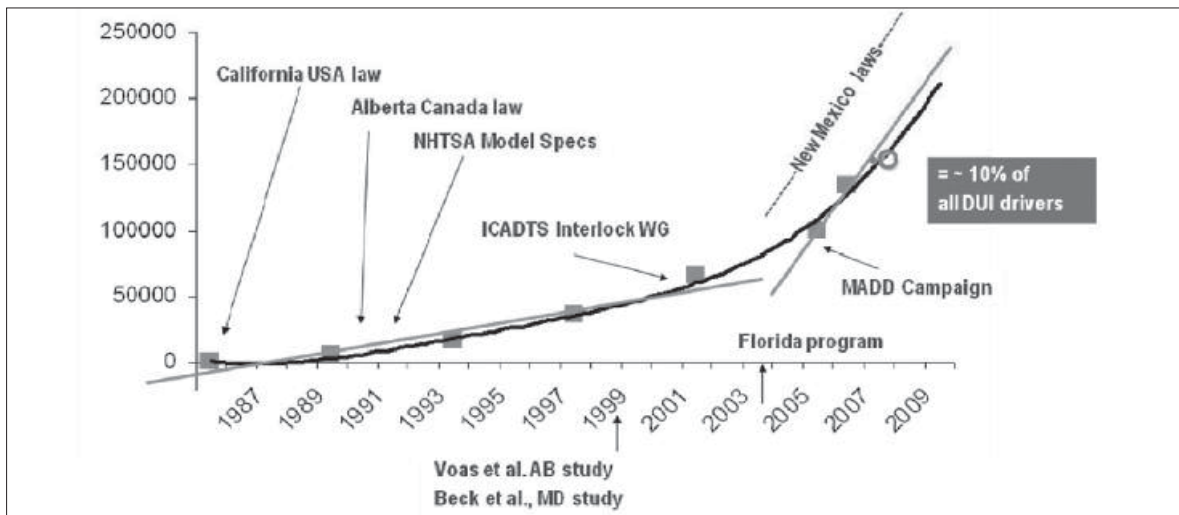


Fig. 1: Growth of interlocks in the USA by year with key interlock events highlighted. By 2008 approximately 10 % of all arrested DUI are in interlock programs.

Reduction in Impaired Driving Recidivism

The data in Figure 2 shows the percent of reduction in reconviction among people in interlock programs (in 10 different places) relative to statistically matched DUI offenders who do not participate in interlock programs. Figure 2 bars are recidivism rates for people on interlock (solid bars) and after removal (striped bars). The comparison group of non-interlock offenders is set at 100 % and are appropriate for each study, whether first offender or multiple offender.

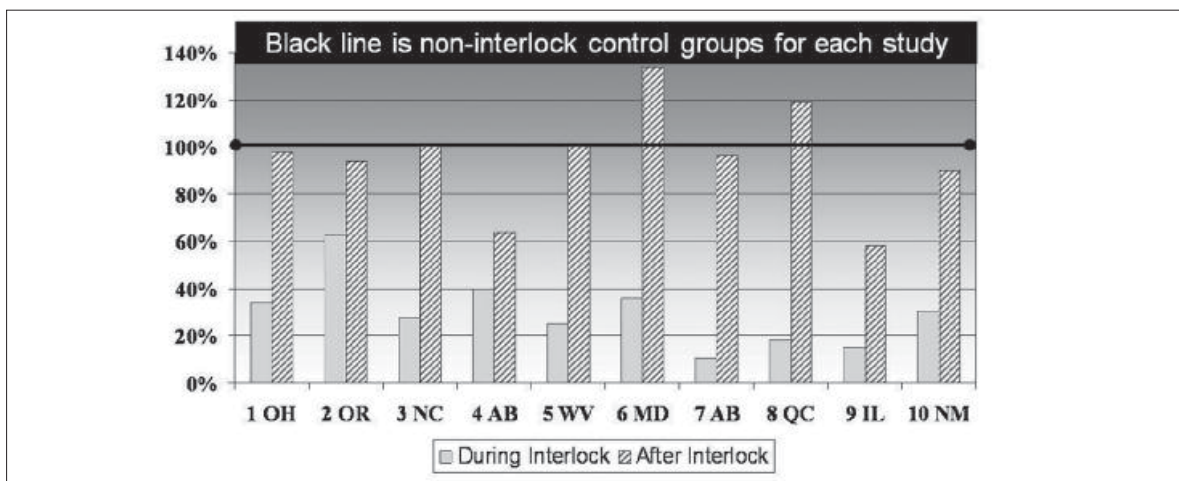


Fig. 2: Interlock group recidivism rates (bars) relative to non-interlock control group (black line at 100%) in 10 studies during a period of interlock use (solid) and after the interlocks are removed (striped) – Adapted from Marques, Bjerre, Dussault, et al. (2001).

First Offender vs. Repeat Offender Interlocks

The earliest interlock programs in the US and Canada were restricted to repeat DUI offenders. While effectiveness evidence was strong, the realization that the majority of DUI offenders were first time offenders meant that the interlock programs would never be a large contributor to safety since half to two-thirds of all offenders are first time offenders. It has been argued that this is too extreme. However, the public risk posed by first offender alcohol use is very significant and much stronger than the risk posed by non-offenders. Two studies, one in New Mexico and one in Maryland, provide evidence that addresses this risk.

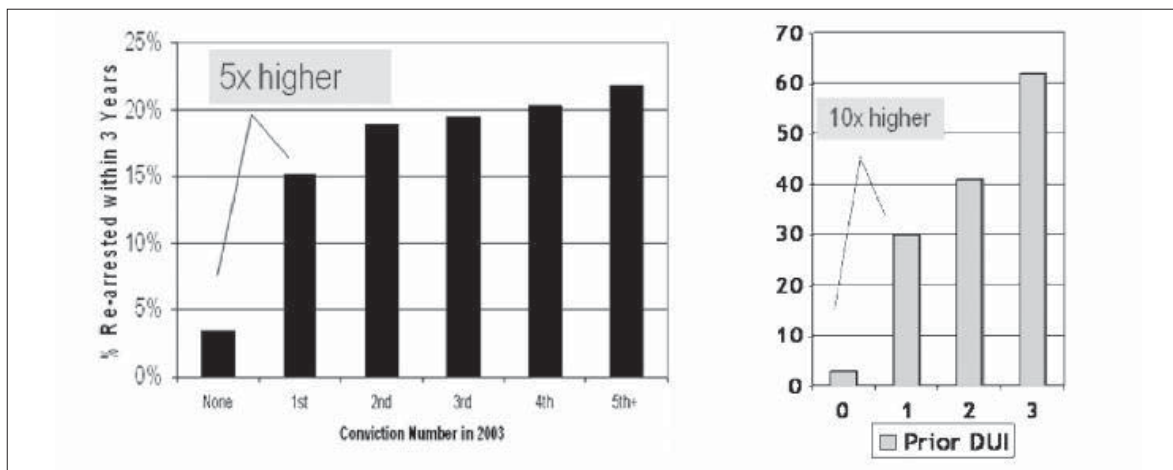


Fig. 3: First offender alcohol risk. Left panel shows 2006 DUI arrest data based on the number of convictions in 2003 (New Mexico, Roth). Right panel shows 2002 data reflects “alcohol mentions” on the driver record by past DUI convictions (Maryland, Rauch).

New Mexico data showed that those with a first DUI in 2003 had five times more DUI in 2006, than drivers with no DUI in 2003. Second time DUI offender had only 25 % more than the first offender.

In Maryland, researchers counted the number of times any kind of alcohol charge was noted for a driver among 5 million licensed drivers. There were ten times more alcohol mentions for first offenders than for non-offenders. Here again, the second time offender had only about 25 % more alcohol mentions than the first offender.

Interlock BAC Test Patterns

Interlock BAC test patterns are predictive of alcohol risk. The overall rate of failed BAC tests is predictive as is the occurrence of morning BAC test positives.

Overall Rate of Failed BAC Tests

The primary purpose of the interlock is to prevent vehicle starts by a driver with an elevated BAC; another important capability that is useful for a variety of purposes is cumulative recording of BAC tests. Studies have reported on the interlock BAC test records of 2000+ DUI offenders in Alberta, Canada 1991-1999 (Marques, Voas, Tippetts, Beirness, 1999; Marques, Tippetts, Voas, Beirness, 2001; Marques, Tippetts, Voas, 2003a), 7500+ offenders in Quebec, Canada 1997-2002 (Marques, Voas, Tippetts, 2003b), and recently as part of a NHTSA report (Marques, Voas, Roth, Tippetts, 2009) 7500+ offenders in New

Mexico, USA (2002–2008). More than 40 million breath tests of approximately 16,000 DUI offenders from these three jurisdictions were analyzed, and the results show a consistent pattern of behavior in which the rate of positive (and generally locked out/failed) BAC tests in the IID record reliably predicts post-interlock repeat DUI. That is, attempts to start a car with positive BAC predict subsequent recidivism (after interlock removal). Figure 4, based on 18 million breath tests provided by 7500 offenders in Quebec, Canada, shows the relationship between the rate of failed BAC tests during the interlock period (X axis reflect ten subgroups based on rates of failed tests relative to all tests taken) and the rate of repeat alcohol convictions 24 months after interlock removal on the Y axis. In a survival analysis (Cox regression) the rate of positive BAC tests was as good or better a predictor of future recidivism than the number of past DUI convictions. It is a particularly good way to sort out risk posed by first and second offenders.

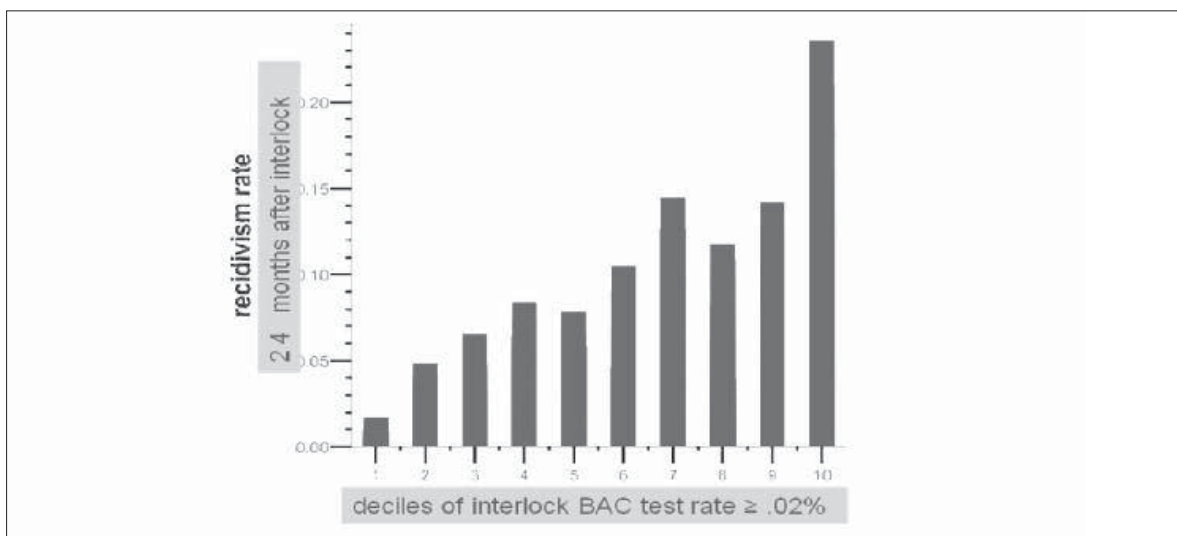


Fig. 4: Rates of interlock BAC tests \geq .02 g/dL during interlock and 24 month post-interlock recidivism rates, Quebec Canada (Marques et al., 2003b).

Morning Positive BAC Tests

The failed BAC tests occur most frequently during the first start up of the day (7 to 9 AM on working weekdays, 10 AM to noon on weekends). This usually reflects drinking the night before resulting in a BAC that is still above zero in the morning. Figure 5 shows that the high number of morning failed tests (dashed lines) is not a secondary consequence of simple car-start attempts at that time of day because the most frequent hours of all vehicle starts (solid lines) occurs in late afternoon. The maximal frequency of early morning high-BAC tests was confirmed in Texas with another 11,000 offenders providing 20 million additional tests (Marques, Voas, Tippetts et al., 2007). The BAC test patterns in the IID record serves as a valid indicator of drinking driver risk proclivity and the early morning BAC tests seem to identify those drivers whose drinking during the evening before results in BAC levels that take more than 6 or 7 hours of sleep to fall below .02 g/dL.

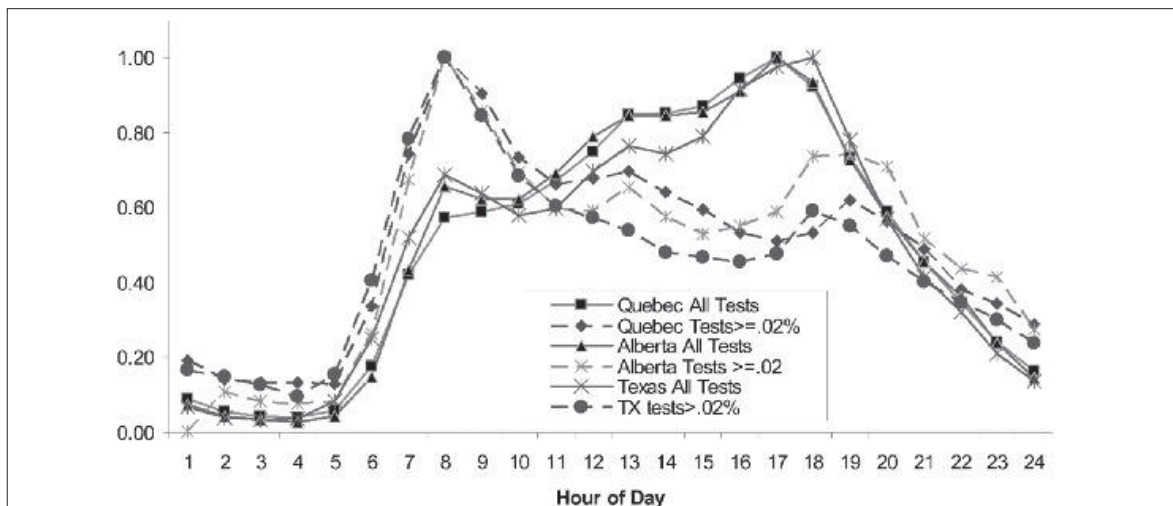


Fig. 5: The proportion of all interlock start up tests that have BAC above .02 g/dL (dashed lines) relative to the time of day with the highest rate (8 am) set at 1.0, and the proportion of maximal number of all BAC start-up tests (solid lines) relative to the time of day (5–6 pm) with the most start tests (set at 1.0). Chart portrays 3 data series; Monday to Friday only (Marques & Voas, 2005).

Alcohol Biomarkers for Detecting Driver Risk

Additional predictors of driver alcohol-related risk are still needed. The interlock is a vehicle sanction; others are permitted to drive the car and, possibly contribute breath-test results to the log file. Also, some high-risk drivers defy the interlock requirement and drive cars without interlocks. These limitations mean that for some people the interlock will not provide a complete record of driver alcohol risk and suggest a supplemental source of monitoring information would be useful. Alcohol biomarkers may fill that role. Although biomarkers have seen no systematic use in North America as an aid in road safety, they are often used in Europe for driver re-licensing decisions.

There are two major categories of alcohol biomarkers, direct markers and indirect markers. Direct markers (i. e., EtG, PEth, FAEE) all have excellent sensitivity and specificity and directly reflect levels of consumed alcohol but persist for days longer than ethanol itself (Wurst, Skipper, Weinmann, 2003; Hartmann, Aradottir, Graf et al., 2006). Direct markers can be measured in urine, blood, and hair. Hair EtG and hair FAEE provide a long term exposure indicator (Pragst & Yegles, 2007). Indirect markers (i. e., GGT, % CDT) last even longer and usually reflect a physiological consequence due to regular exposure to alcohol (Jones, 2008). There are several other indirect markers, but GGT, and % CDT are the most specific with moderate sensitivity.

Recent evidence from a study of interlock offenders showed that the 20 % of the sample with the highest rates of failed interlock BAC tests also have significantly higher levels in 8 of 8 different types of alcohol biomarkers found in blood serum, whole blood or urine, both direct and indirect markers (Marques, Allen, Tippetts, et al., 2009). Figure 6 shows the differences in levels of 3 biomarkers (GGT n=287, EtG n=121, and PEth n=283) by three different interlock data risk groups defined by increasing levels of interlock BAC test failures. The high risk group has biomarker levels 2 to 4 times higher than the low group (P<.0001 for each marker). All ten alcohol biomarkers studied were all in the right direction and 9 of 10 were significantly different across the groups.

The information presented is all at the aggregate (group) level. Licensing authorities that must make decisions on an individual basis will have to develop rules. Bo Bjerre, the phy-

sician in charge of Sweden's program, has a rule set in use. Combined biological markers and performance/behavioral indicators from the interlock, should serve well as driver risk indicators, and therefore also provide very helpful information to counselors who provide alcohol treatment services to high risk drinking drivers. It is important to consider adding a treatment program keyed to the time that DUI offenders are still on the interlock. An evaluation of biomarker evidence shows that the average DUI offender does not show biomarker evidence of reduced drinking during the time in interlock programs. This is perhaps an explanation for why post-interlock recidivism rates return to control levels when the program ends. If changes in drinking are going to be sustained, the interlock program presents an excellent time to help the DUI offender moderate drinking, stop drinking, or drink in a way that does not threaten public safety.

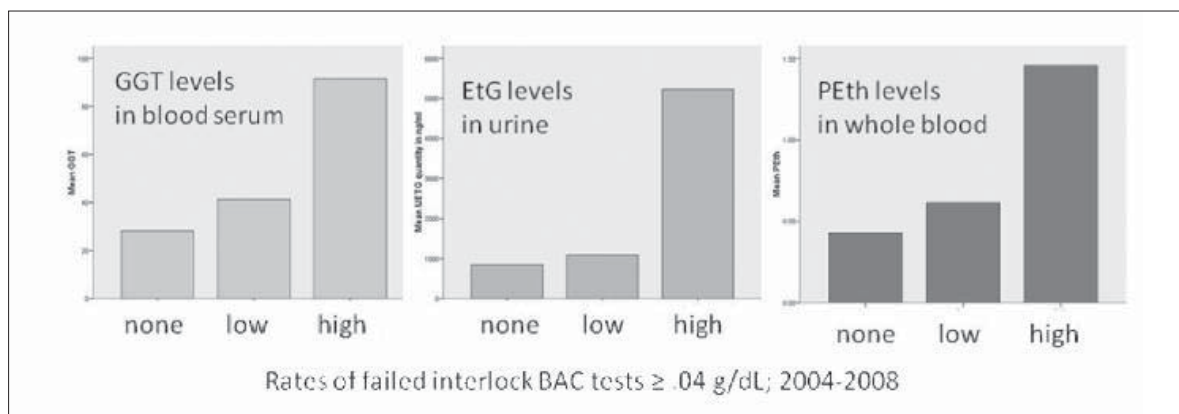


Fig. 6: Program entry levels of 3 biomarkers by later rates of failed interlock BAC tests during an average of 8 months of interlock performance (none=27 % of sample, low=53 %, High= 20 %). GGT: n=287; EtG: n=121; PEth: n=283 (Marques et al., 2009 under review).

Future Trends: Alcohol Sensing in New Cars

Because of the need to reduce drinking and driving, because most interlock programs apply only to drinking drivers who have been arrested, and because the chance of detecting and arresting an alcohol impaired driver is very small, there is an interest in building passive alcohol sensing into new cars so all drivers are screened for alcohol. This means a future of “primary” prevention of alcohol risk on the roadways. How can this be accomplished, and is it feasible?

Consumed beverage alcohol distributes evenly throughout the body in a brief time. In research studies we can estimate alcohol consumption in blood, urine, or hair, but none of these are practical for the automotive environment. Alternatively 5 % of alcohol consumed is exhaled as a vapor; deep breath and blood are in equilibrium and after adjustment for different concentrations in blood and breath, breath alcohol has always been the sample of interest for forensic purposes. There are other approaches as well.

About 1 % of consumed alcohol escapes from the skin surface as a gas that passes from skin capillaries through the stratum corneum into the air. Transdermal alcohol measuring devices “sniff” for this gas phase of alcohol and TAC (transdermal alcohol concentration) can be related to BAC, but is not the same. With static dosing, TAC peaks about one hour after BAC peaks. This would be a drawback for any vehicle start up screening test since a system fully reliant on skin alcohol level could allow an impaired driver to start a car. There are two candidate technologies for non-invasive TAC measurement: fuel cells which

output a voltage that relates to TAC (AMS SCRAM devices), and platinum electrodes which continuously estimate an oxidation current related to TAC (Giner Inc WrisTAS devices). Because of the delay in arrival of ethanol to the skin, this technology might be better suited to testing while driving, rather than as a start up screening device. A recent study evaluated the accuracy of these transdermal technologies in young adults (Marques & McKnight, 2009).

Near infrared spectroscopy can be used to estimate alcohol concentration directly. Tissue spectroscopy has been demonstrated in working prototypes that cradle the forearm and can very closely estimate true BAC. Jim McNally of TruTouch Inc. (Albuquerque, USA) has shown that their current forearm size device can be reduced so the alcohol sensing technology is contained in a small finger or hand reader. There is no delay with this approach. The driver has to be registered in the system for it to evaluate alcohol. It is very specific to an individual because everyone has unique collagen patterns that the system uses to identify someone – reportedly specificity is so high that it can distinguish identical twins. A user must be registered in the system for it do read alcohol and recognize the driver. No information available on durability and life expectancy.

An interesting implementation of spectroscopic technology has been developed in Bertil Hök of Hök Instruments (Sweden). In this case, distance spectroscopy is used to estimate a difference between ethanol gas in the environment and in the expired air relative to CO₂ in both locations. It does not require a captive breath sample as is typical of breath testing devices. Modeling studies showed this approach to be very accurate and non-invasive. Data on the prototype was introduced at the 2007 Interlock Meeting in Tällberg, Sweden. No information was provided on life expectancy except to note that there is no degradation and the operating range matches current interlock standards of –40 to +85 C.

Summary

The alcohol interlock was evaluated in North American programs in the 1980s as a potential way to help reduce alcohol impaired driving. Over 22 years of study have shown that interlock programs can successfully control alcohol impaired driving during the installed period. The average recidivism reduction is 64 %, however, they do not permanently change behavior. After interlock removal, driver DUI recidivism rates, and therefore alcohol risk, returns to control levels. The breath test record of failed BAC tests is a good predictor of this risk. The risk estimate from the interlock BAC test record is strongly related to independent risk indicators from a wide variety of alcohol biomarkers, both direct and indirect. The convergence of information in interlock BAC test records, alcohol psychometric assessments, and alcohol biomarkers holds promise for objectifying the often-difficult decisions related to driver licensing. These sources of information can help to determine which DUI offenders are most in need of treatment services, and provide object metrics to assess treatment success. We need more studies to learn how to most cost effective way to combine these alcohol risk indicators. Research should be aimed at determining the minimal cutoff levels of the marker types most associated with high-risk BAC profiles in the interlock data record. Right now there is a lot of activity to create a future with cars that passively auto-detect alcohol and take action against the car by slowing or disabling it. This is a worthy pursuit; we need to be able to assess its feasibility. It may be too expensive or it may be impractical, but if it could be made reliable and affordable, it would be a step toward ending drunk driving. In the meantime, interlocks, biomarkers and treatment are here today and should be more widely used in the public interest.

Key words

DUI – DWI – drink driving – alcohol interlock – biomarkers – recidivism – DUI treatment

Zusammenfassung

Alkohol-Interlocks wurden in den 1980er Jahren als potentieller Weg zur Reduktion von Trunkenheitsfahrten in Nord-Amerika eingeschätzt. Über 22 Jahre der Forschung belegen nun, dass Interlock-Programme erfolgreich die Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss während der Dauer der Installation verhindern können. Die durchschnittliche Reduktion der Rückfallzahlen liegt bei 64 %, jedoch verändert allein der Einsatz der Geräte das problematische Verhalten nicht langfristig. Nach Deinstallation des Interlocks steigen die Rückfallzahlen, und somit auch das Sicherheitsrisiko, auf das Maß der Kontrollgruppe an. Die Daten des Datenspeichers erweisen sich dabei als sehr guter Prädiktor für das Rückfälligkeitsrisiko. Die Risikoabschätzung aus den Daten des Speichers hängt stark mit einer Reihe unabhängiger Risikoindikatoren aus einer Vielzahl von direkten und indirekten Alkohol-Biomarkern zusammen. Die Konvergenz der Informationen aus Datenspeicher, alkoholbezogenen psychometrischen Messungen und Alkohol-Biomarkern stellt vielversprechend die Objektivierung der häufig schwierigen Entscheidungen über die (Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis in Aussicht. Diese Quellen der Information helfen zu bestimmen, welche alkoholauffälligen Kraftfahrer Rehabilitationsmaßnahmen bedürfen. Ferner stellen sie objektive metrische Werte für die Einschätzung des Therapieerfolgs bereit. Mehr Studien werden gebraucht, um den kosten-effektivsten Weg der Kombination dieser Alkohol-Risiko-Indikatoren zu identifizieren. Die Forschung sollte zum Ziel haben, den minimalen Cut-Off-Wert in stärkster Verbindung zu den Hochrisikoprofilen aus dem Datenspeicher zu bestimmen. Derzeit herrscht ebenfalls viel Aktivität hinsichtlich der Entwicklung einer Zukunft mit Autos, die passiv automatisch alkoholisierte Fahrer entdecken und sie am Fahren hindern. Dies ist ein wertvolles Bestreben; wir müssen in der Lage sein, die Realisierbarkeit zu bewerten. Es könnte sein, dass sich die Technologie als unpraktisch oder zu kostspielig erweist, aber falls sie sich als zuverlässig erweist, wäre dies ein großer Schritt in Richtung der Verhinderung von Trunkenheitsfahrten. Für die Zwischenzeit gibt es Interlocks, Biomarker und Rehabilitationsmaßnahmen, deren Potential stärker ins öffentliche Interesse gerückt werden sollten.

Schlüsselwörter

Alkoholauffällige Kraftfahrer – Trunkenheitsfahrer – Alkohol Interlock – atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrung – Alkohol-Biomarker – Rückfall – Rehabilitation

References

- Beck, K., Rauch, W., Baker, E., & Williams, A. (1999). Effects of ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses: A random trial in Maryland. *American Journal of Public Health, 89*(11), 1696–1700.
- Beirness D, Marques (2004) P. Alcohol Ignition Interlock Programs. *Traffic Injury Prevention 5*(3):299–308.
- Hartmann S, Aradottir S, Graf M, Wiesbeck G, Lesch O, Ramskogler K, et al (2006). Phosphatidylethanol as a sensitive and specific biomarker – comparison with gamma-glutamyl transpeptidase, mean, corpuscular volume and carbohydrate-deficient transferrin. *Addiction Biology, 12*:81–84.
- Jones AW. (2008). Biomarkers of acute and chronic alcohol ingestion. In: Garriott JC, editor. *Garriott's Medicolegal Aspects of Alcohol*, Fifth Edition. Tucson, AZ: Lawyers & Judges Publishing Company.
- Marques PR, Voas RB, Tippetts AS, Beirness DJ (1999). Behavioral monitoring of DUI offenders with the alcohol ignition interlock recorder. *Addiction, 94*(12):1861–1870.
- Marques PR, Tippetts AS, Voas RB, Beirness DJ (2001). Predicting repeat DUI offenses with the alcohol interlock recorder. *Accident Analysis and Prevention, 33*(5):609–619.
- Marques, P., Bjerre, B., Dussault, C., Voas, R. B., Beirness, D. J., Marples, I. R., & Rauch, W. R. (2001). *Alcohol ignition interlock devices. I: Position paper*. Oosterhout, Netherlands (Also available online: www.icadts.org/reports/Alcoholinterlockreport.pdf. Accessed October 13, 2003): International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS).
- Marques PR, Tippetts AS, Voas RB (2003a). Comparative and joint prediction of DUI recidivism from alcohol ignition interlock and driver records. *Journal Studies Alcohol, 64*(1):83–92.
- Marques PR, Voas RB, Tippetts AS (2003b). Behavioral measures of drinking: Patterns in the interlock record. *Addiction 98*(Suppl 2):13–19.
- Marques PR, Voas RB (2005). Interlock BAC tests, alcohol biomarkers, and motivational interviewing: Methods for detecting and changing high-risk offenders. In: Marques PR, editor. *Alcohol Ignition Interlock Devices – Volume II: Research, Policy, and Program Status 2005*. Oosterhout, The Netherlands: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety; pp 25–41.
- Marques P, Voas R, Tippetts S, Blackman K, Timken D, Field C (2007). Motivational Intervention Keyed to Interlock Use Reduces the Rate of Positive BAC Tests. In: Logan BK, Isenschmid DS, Walsh JM, Beirness D, Morland J, editors. *Proceedings of the T2007 Joint International Meeting of TIAFT/ICADTS/IIS, August 26–30*. Seattle, WA: ICADTS.

- Marques & McKnight (2009) Field and laboratory alcohol detection with two types of transdermal devices. *Alcoholism Clinical and Experimental Research*, 33(4), 703–711.
- Marques, PR, Voas, RB, Roth, R., Tippetts, AS (2009). Evaluation of the New Mexico Ignition Interlock Program. National Highway Traffic Safety Administration, in press.
- Marques, PR, Allen, JP, Tippetts, AS, Javors, M, Alling, C, Pragst, M, Yegles, M, Wurst, F (2009). Estimating driver risk using alcohol biomarkers, interlock BAC tests and psychometric assessments: Initial descriptives. *Addiction*, under review
- National Highway Traffic Safety Administration. (1992). Model specifications for breath alcohol ignition interlock devices (BAIIDs). 57, *Federal Register*, 67, 11772–11787.
- National Highway Traffic Safety Administration (2008). Traffic Safety Facts: 2007 Traffic Safety Annual Assessment – Alcohol-Impaired Driving Facilities. Washington, DC: NHTSA's National Center for Statistics and Analysis; 2008 August. Report No.: DOT HS 811 016.
- Pragst F, Yegles M (2007). Chapter 14: Alcohol markers in hair. In: Kintz P, editor. Analytical and Practical Aspects of Drug Testing in Hair. Boca Raton, FL: CRC Press, Taylor and Francis Group; pp 287–323.
- Roth, R, Voas, RB, Marques, PR (2007). Interlocks for first offenders: Effective? *Traffic Injury Prevention*, 8: 346–352.
- Voas RB, Marques PR, Tippetts AS, Beirness DJ (1999). The Alberta Interlock Program: The evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. *Addiction* 94(12):1849–1859.
- Willis C, Lybrand S, Bellamy N (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochran Database of Systematic Reviews* 18(4):CD004168.
- Wurst FM, Skipper GE, Weinmann W (2003). Ethyl glucuronide—The direct ethanol metabolite on the threshold from science to routine use. *Addiction* 98(Suppl. 2):51-61.

Anschrift des Verfassers

Paul R. Marques, Ph.D.
Senior Research Scientist, Chair ICADTS Interlock Working Group
Pacific Institute for Research and Evaluation (PIRE),
Calverton, Maryland USA 20705
Email: marques@pire.org

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten
geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat „Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“

SIMONE KLIPP

Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn Verbreitung in Europa, Forschungsergebnisse und Barrieren der Einführung

The use of alcohol ignition interlocks Occurrence in Europe, research results and barriers to implementation

1. Alkohol-Ignition-Interlocks in Europa

Der primärpräventive Einsatz von Alkohol-Ignition-Interlocks (AII) ist bislang wenig verbreitet. Zunehmend werden AII allerdings als strukturelle Interventionen zur Sekundärprävention bei bereits alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrern verwendet. So haben inzwischen fast alle 50 Staaten der USA Rechtsnormen für den Einsatz von AII bei Trunkenheitsfahrern implementiert. Auch in Kanada nutzen mittlerweile alle Provinzen diese technischen Maßnahmen zur Sicherung von alkoholauffälligen Fahrern. Die Programme, die weltweit im Einsatz sind, unterscheiden sich dabei in ihren Eigenschaften. So unterscheidet man beispielsweise Programme für Ersttäter oder Wiederholungstäter. Ferner kann der Einsatz aufgrund richterlicher oder behördlicher Anordnungen erfolgen und die Teilnahme kann freiwillig oder obligatorisch sein. Auch die Programmdauer variiert. Sie kann eine festgelegte Zeitspanne umfassen oder die Entlassung aus dem Programm kann nach Erfüllung bestimmter Kriterien erfolgen. Außerdem wird der begleitende Einsatz rehabilitativer Maßnahmen unterschiedlich gehandhabt [9].

Im europäischen Raum sind AII-Programme bislang nur vereinzelt zu finden. Nur Schweden, Frankreich und Finnland nutzen bislang das Potenzial von AII zur Verhinderung von Alkoholfahrten. Allerdings haben bereits vier weitere Länder erste Initiativen zur Einführung von AII gestartet: Niederlande, Norwegen, das Vereinigte Königreich von England und Belgien [15].

Als europäischer Vorreiter zählt Schweden. Das schwedische Programm wurde bereits 1999 im regionalen Rahmen eingeführt und 2003 auf das ganze Land ausgeweitet. Die Zielgruppe sind Erst- und Wiederholungstäter ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,2 ‰. Eine Teilnahme am Programm ist freiwillig und mit strikter medizinischer Überwachung verbunden. Für die Teilnahme am Programm, die auf zwei Jahre festgelegt ist und ungefähr 6.500 Euro kostet, erhalten die Fahrer eine reduzierte Sperrfrist.

Frankreich hat im Jahr 2004 im Bezirk Annecy sein erstes AII-Programm gestartet. Nach Angaben des zuständigen französischen Kollegen MERCIER-GUYION wurde das Programm 2008 auf weitere Bezirke ausgedehnt [16]. Nur Ersttäter mit einer BAK zwischen 0,8 und 1,8 ‰ können auf freiwilliger Basis teilnehmen. Bedingung ist, dass keine Alkoholabhängigkeit vorliegt und der zuständige Richter zustimmt. Begleitend muss eine Schulungsmaßnahme durchlaufen werden. Die Kosten sind – sicherlich auch aufgrund der Kürze der Programmdauer von 6 Monaten – mit 1.250 Euro relativ gering, vor allem wenn man bedenkt, dass die Teilnehmer immerhin auch mit einer reduzierten Sperrfrist rechnen kön-

nen. Neben dem sekundärpräventiven Einsatz werden die AII-Geräte in Frankreich nun auch zur Primärprävention angewendet. So müssen seit September letzten Jahres alle neu zugelassenen Schulbusse mit einem AII ausgerüstet sein.

In Finnland gab es 2005 den ersten Pilotversuch zum Einsatz von AII-Programmen. Im Jahr 2008 wurden AII dauerhaft ins sekundärpräventive Maßnahmenpektrum implementiert. Ähnlich wie in Frankreich werden auch hier die Teilnehmer vorher auf eine möglicherweise vorliegende Alkoholabhängigkeit untersucht. Freiwillig teilnehmen können aber sowohl Erst- als auch Zweittäter ohne BAK Begrenzung. Lediglich die Zustimmung des Richters ist erforderlich. Zum Ausgleich erhalten die Teilnehmer einen Fahrerlaubnisentzug „auf Bewährung“. Die begleitende Rehabilitationsmaßnahme, die bis zum Jahre 2008 relativ umfangreich gestaltet war, wurde nun nach Angaben des finnischen Kollegen MANTÄRRI deutlich im Umfang reduziert [11]. Die Dauer der Teilnahme variiert zwischen 1 und 3 Jahren und für die Kosten von 2000–2500 Euro kann der Fahrer eine finanzielle Unterstützung beantragen.

Die Niederlande haben nun offiziell angekündigt, ab 2010 auf nationaler Ebene eine verpflichtende AII-Maßnahme für Erst- und Wiederholungstäter mit einer BAK zwischen 0.5 und 2.1 ‰ einzuführen [19]. Nach einer Eingangsuntersuchung nehmen auch diese Fahrer zusätzlich an einer Schulungsmaßnahme teil. Die Dauer des Programms liegt bei 2 Jahren, wobei es bei erhöhtem Aufkommen fehlgeschlagener Startversuche zu einer sechsmonatigen Programmverlängerung kommen soll. Die Kosten für die Teilnahme werden auf ca. 3.500 Euro geschätzt.

Die Initiativen anderer Länder stellen sich wie folgt dar. Im Vereinigten Königreich von England gibt es bereits seit 2006 eine gesetzliche Grundlage, die es Richtern ermöglicht, insbesondere Wiederholungstäter zu einer Teilnahme an einem AII-Programm zu verpflichten [17]. Bis heute ist dieses Gesetz allerdings kaum angewendet worden. In Belgien hat der zuständige Minister in einer Deklaration am 07. November 2008 dem belgischen Parlament angekündigt, dass „in 2009 AII ins Verkehrsgesetz als mögliche Sanktion aufgenommen werden“. Am 04. Juni 2009 wurde diese Ankündigung in die Tat umgesetzt. Demnach können ab 01. Oktober 2010 Richter auffällig gewordenen Trunkenheitsfahrern die Installation eines AII anordnen. In Norwegen hat die zuständige Behörde für den öffentlichen Straßenverkehr zusammen mit Polizei und Justizabteilung einen Entwurfsvorschlag zur Einführung von AII gemacht. Auf Regierungsebene wurde jedoch bislang noch nicht darüber abgestimmt.

2. Forschungsergebnisse

Die Ergebnisse der bisherigen AII-Forschung lassen ein hohes Verkehrssicherheitspotenzial dieser Technik vermuten. Das EU-Projekt „Alcolock Field Trial“ hatte sich zum Ziel gesetzt, die Realisierbarkeit einer Einführung von AII zu überprüfen. Zur Beantwortung der Fragestellung wurden AII in verschiedenen Ländern (Belgien, Deutschland, Norwegen und Spanien) für unterschiedliche Fahrergruppen (Busfahrer, LKW Fahrer, alkoholauffällige Fahrer und alkoholabhängige Fahrer) eingesetzt. Im abschließenden Bericht der Projektbearbeiter wurde festgestellt, dass der Einsatz von AII in allen Bereichen praktikabel, die Handhabung einfach und die Akzeptanz hoch ist. Im kommerziellen Kontext können AII zur Sicherung der Transportqualität beitragen [21].

Eine umfassende, systematische Literaturanalyse hinsichtlich der Effektivität von AII im sekundärpräventiven Kontext [23] kam zu dem Ergebnis, dass AII die Wiederauffällig-

keitsraten für den Zeitraum der Installation reduzieren. Während der Dauer eines AII-Programms fahren in der AII-Gruppe nur zwischen 2–6 % wieder unter Alkohol. In der Kontrollgruppe tun das immerhin zwischen 5 und 20 %. AII haben sich dabei sowohl für Ersttäter als auch für Wiederholungstäter als effektiv erwiesen [1, 22]. Die Untersuchungen zeigen allerdings auch, dass Wiederauffälligkeitsraten nach Deinstallation der Geräte wieder ansteigen.

Besonders vielversprechend sind die Ergebnisse der Evaluation des schwedischen AII-Programms [2], wenngleich bei der Studie methodische Einschränkungen gemacht werden müssen. Die Teilnahme am zweijährigen AII-Programm war mit einer strengen medizinischen Überwachung der Probanden verbunden. Personen, bei denen nach einem Jahr immer noch Indikatoren auf einen übermäßigen Alkoholkonsum zu finden waren, wurden aus dem Programm ausgeschlossen. Auch Personen, die wiederholt fehlgeschlagene Startversuche aufwiesen, durften nicht weiter am Programm teilnehmen. Das führte dazu, dass insgesamt 48 % der Anfangsstichprobe das Programm nicht beendete. Dementsprechend scheinen die Ergebnisse in jedem Fall durch einen Selektionsfehler beeinflusst. Diejenigen, die das AII-Programm beendeten, zeigten aber immerhin auch zwei bzw. drei Jahre nach Programmende eine deutliche Verringerung des Alkoholkonsums, deutlich niedrigere Wiederauffälligkeitsraten und eine Reduktion des Unfallrisikos. Ferner zeigte sich bei der AII-Gruppe eine geringere Zunahme der Tage, an denen krank gefeiert wurde. Während in der AII-Gruppe die Zahl von 21 Tagen im Jahr vor Programmbeginn auf 22 Tage im Jahr nach Programmabschluss anstieg, erhöhte sich die Anzahl in der Kontrollgruppe von 20 Tage auf 34 Tage.

Besonders interessant sind auch die Analyseergebnisse der Studien von MARQUES am Pacific Institute for Research & Evaluation [12, 13, 14]. Sie werden an dieser Stelle nur kurz zusammengefasst, da sie im Beitrag von MARQUES (in diesem Heft) ausführlich dargestellt sind. Festgestellt hatten die Forscher unter anderem, dass es offensichtlich eine hohe Übereinstimmung zwischen der Trink-Fahr-Realität und der Trinkrealität gibt. Das bedeutet, wer häufig aufgrund einer erhöhten Atemalkoholkonzentration (AAK) beim Starten scheiterte, wies auch Zeichen eines erhöhten Alkoholkonsums, gemessen an verschiedenen Biomarkern (u. a. GGT, EtG, PEth, FAEE), auf. Ferner zeigte sich, dass sich aus den Häufigkeiten fehlgeschlagener Startversuche, die aus dem AII-Datenspeicher ausgelesen wurden, das Rückfallrisiko vorhersagen lässt. Der beste Prädiktor für das Risiko erneut aufzufallen ist dabei die Anzahl fehlgeschlagener morgendlicher Startversuche. Dieser Prädiktor scheint sogar vorhersagekräftiger zu sein als die Anzahl vorheriger aktenkundiger Alkoholfahrten, die bislang als einschlägiger Prädiktor galt und im Rahmen der Arbeiten des EU-Projekts DRUID sowohl in der Literaturanalyse [3, 8] als auch in einer empirischen Analyse von Rückfalltätern anhand der Daten aus verkehrspsychologischen Untersuchungen (VPU) des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) bestätigt wurde [4].

Nur wenige Untersuchungen haben bislang die Auswirkungen von AII auf das Unfallgeschehen analysiert. Der amerikanische Kollege ROTH hat zu dieser Fragestellung nun Zahlen aus dem U. S. Bundesstaat New Mexico vorgelegt [18]. Am 01. Januar 2003 trat in New Mexico ein neues Gesetz in Kraft, dass eine AII-Verpflichtung für wiederholt auffällige Trunkenheitsfahrer einführte. Dieses wurde im Jahr 2005 noch verschärft, indem man die Pflicht, nur Fahrzeuge fahren zu dürfen, die mit AII ausgestattet sind, auch auf Ersttäter ausweitete. Insgesamt sind im Zeitraum seit Beginn 2003 sechs AII-Gesetze erlassen

worden. Dementsprechend stieg seit 2002 die Anzahl an AII-Installationen drastisch und kontinuierlich. Gleichzeitig korreliert diese hochsignifikant negativ ($r = -.93$) mit der Anzahl der Unfälle mit Alkoholbeteiligung und deren Folgen. In New Mexico sank die Anzahl der Unfälle mit Alkoholbeteiligung zwischen 2002 und 2007 um 38 %. Die Anzahl der Verletzten in Unfällen mit Alkoholbeteiligung sank im gleichen Zeitraum um 45 % und die Anzahl der Getöteten bei Unfällen mit Alkoholbeteiligung um 44 %. Ferner reduzierte sich die Anzahl an wiederholten Festnahmen für Fahrten unter Alkohol um 37 %. Diese Zahlen suggerieren einen generalpräventiven, abschreckenden Effekt der neu eingeführten Gesetze. Gleichzeitig bleibt aber zu beachten, dass Korrelationsdaten keine Aussagen über kausale Zusammenhänge erlauben. Dementsprechend kann der positive Trend in der Alkoholunfallentwicklung in New Mexico keinesfalls direkt nur auf die neue Gesetzgebung zurück geführt werden.

3. Probleme der Implementierung von AII-Programmen

Trotz vielversprechender Forschungsergebnisse und den Vorstößen in einigen europäischen Ländern bleibt der Einsatz von AII im Moment noch eher die Ausnahme als die Regel. Die Gründe dafür hat MATHIJSEN zusammengefasst [15]. In erster Linie hemmen juristische Barrieren eine Einführung von AII-Programmen. In den meisten EU-Staaten wären umfangreiche Gesetzesänderungen notwendig. Wie eine Implementierung in Deutschland gestaltet werden könnte, wurde bereits an anderer Stelle dargestellt [5, 6, 11, 20] und wird in diesem Heft von SCHÖCH und GEIGER weiter diskutiert. Neben juristischen stehen aber auch bürokratische Hindernisse einer Einführung entgegen. Diese betreffen die Konkurrenz zwischen politischen, rechtlichen, administrativen und kommerziellen Interessengruppen. Es klafft auch immer noch eine Wissenslücke zwischen Wissenschaft und Politik bezüglich der unterschiedlichen Wirkungen verschiedener Maßnahmen hinsichtlich der Generalprävention und Spezialprävention. Auch praktische Belange müssen beachtet werden. So verkomplizieren die notwendige Instandhaltung und die relativ aufwendige Überwachung der Geräte einen flächendeckenden Einsatz. In diesem Zusammenhang sind auch die hohen Kosten für die Anschaffung oder Miete der AII-Geräte zu nennen, die sich durch eine zusätzliche Inanspruchnahme von begleitenden Rehabilitationsmaßnahmen oder regelmäßige medizinische Untersuchungen noch erhöhen würden. Gleichzeitig würde sich im Einzelfall der Einsatz sicherlich rechnen, wenn dadurch der Arbeitsplatz erhalten werden kann und man auch den gesundheitsfördernden Aspekt einer (zurück-)erhaltenen Mobilität bedenkt.

Alles in allem ist zu vermuten, dass AII das sekundärpräventive Maßnahmenpektrum durchaus sinnvoll ergänzen könnte [7]. Wie hoch der Gewinn für die Straßenverkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland sein wird, bleibt allerdings noch zu erforschen.

Zusammenfassung

Im vorliegenden Artikel wird ein Überblick über die Verbreitung von Alkohol-Ignition-Interlock-Programmen in Europa gegeben. Ferner werden aktuelle Forschungsergebnisse vorgestellt und die Hindernisse einer europäischen Implementierung dargelegt.

Schlüsselwörter

Alkoholauffällige Kraftfahrer – Trunkenheitsfahrer – Sekundärprävention – Alkohol Interlock – atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrn

Summary

The publication at hand overviews the present alcohol ignition interlock programs implemented in Europe so far. It sums up the current research status and explains barriers to a Europe wide introduction of these programs.

Key Words

DUI – DWI – drink driving – secondary prevention – alcohol interlock – ignition interlock

Literatur

- [1] Beck K, Rauch W, Baker E, Williams A (1999) Effects of ignition interlock license restrictions on drivers with multiple alcohol offenses: A random trial in Maryland. *American Journal of Public Health*, 89: 1696–1700
- [2] Bjerre B, Thorsson U (2008) Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers? *Accident Analysis & Prevention*, 40: 267–273
- [3] Boets S, Meesmann U, Klipp S, Bukasa B, Braun E, Panosch E, Wenninger U, Roesner S, Kraus L, Assailly J-P (2009) State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey. DRUID Deliverable 5.1.1. Verfügbar unter: http://www.druid-project.eu/cln_007/nn_107534/Druid/EN/deliverables-list/deliverables-list-mode.html?__nnn=true [26.02.2010]
- [4] Bukasa B, Klipp S, Braun E, Panosch E, Wenninger U, Boets S, Meesmann U, Ponocny-Seliger E, Assailly J-P (2009) Good Practice: In-Depth Analysis on Recidivism Reasons & Analysis of Change Process and Components in Driver Rehabilitation Courses. DRUID Deliverable 5.2.1. Verfügbar unter: http://www.druid-project.eu/cln_007/nn_107534/Druid/EN/deliverables-list/deliverables-list-node.html?__nnn=true [26.02.2010]
- [5] Klipp S (2009a) Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrn in Deutschland: politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung. *Blutalkohol*, 46: 190–197
- [6] Klipp S (2009b) Implementation of Ignition Interlocks in Germany – Legislation: Achievements & Challenges. Proceedings of the 9th Annual International Alcohol Interlock Symposium, 34–40. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario, Canada. Verfügbar unter: http://www.tirf.ca/publications/publications_show.php?pub_id=238
- [7] Klipp S (2009c) Individuelle und strukturelle Interventionen zur Sekundärprävention bei Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr. Philosophische Fakultät der Ernst-Moritz-Arndt Universität Greifswald, Dissertation
- [8] Klipp S, Bukasa B (2009) EU-Projekt DRUID: Erste Ergebnisse. Rehabilitation alkohol- und drogenauffälliger Fahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 55: 59–63
- [9] Klipp S, Bornewasser M, Glitsch E, Dünkel F (2008) Potenzial bestehender Beratungskonzepte und Ansätze zur Optimierung. In: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 196: 77–118
- [10] Lohkamp L (2003) Gibt es rechtliche Möglichkeiten für den Einsatz von Interlock-Geräten in Deutschland? *Blutalkohol* 40: 208–219
- [11] Mantäri J (2008) The Use of Alcolocks in Finland. Vortrag auf dem 9th International Alcohol Interlock Symposium. Tällberg, Schweden
- [12] Marques P R, Tippetts A S, Voas R B, Beirness D J (2001) Predicting repeat DUI offenses with the alcohol interlock recorder. *Accident Analysis & Prevention* 33: 609–619
- [13] Marques P R, Tippetts A S, Voas R B (2003) The Alcohol Interlock: An Underutilized Resource for Predicting and Controlling Drunk Drivers. *Traffic Injury Prevention* 4: 188–194
- [14] Marques P R, Voas R B (2005) Interlock BAC Tests, Alcohol Biomarkers, and Motivational Interviewing: Methods for Detecting and Changing High-Risk Offenders. In: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) (Hrsg.) *Alcohol Ignition Interlock Devices, Vol. II, Research, Policy and Program Status 2005*: 25–41
- [15] Mathijssen R (2008) EU Alcolock Programs for Drink Driving Offenders. Evolution and Expansion. In: R. D. Robertson, W.G.M. Vanlaar (Eds.): *Alcohol Interlocks: Planning for Success – Proceedings of the 9th International Alcohol Interlock Symposium*. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario, Canada: 5–9. Verfügbar unter: http://tirf.ca/publications/publications_show.php?pub_id=238 [01.09.2009]

- [16] Mercier-Guyion C (2008) Interlock Programs for Offenders in France. In: R. D. Robertson, W.G.M. Vanlaar (Eds.): Alcohol Interlocks: Planning for Success – Proceedings of the 9th International Alcohol Interlock Symposium. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario, Canada: 63-64. Verfügbar unter: http://tirf.ca/publications/publications_show.php?pub_id=238 [01.09.2009]
- [17] Ministry of Justice (2006) Road Safety Act 2006, Section 15. Verfügbar unter: http://www.opsi.gov.uk/Acts/acts2006/ukpga_20060049_en_2#pb5-11g15 [26.02.2010]
- [18] Roth R (2009). More Interlocks, Less Drunk Driving in NM. Unveröffentlichtes Dokument übermittelt durch P. Marques per Email vom 28.05.2009 an die Autorin
- [19] Schaap D (2009) Dutch Alcolock Program to be implemented. ICADTS Reporter, 20: 1
- [20] Schöch H (2005) Juristische Aspekte atemalkoholgesteuerter Zündsperrren. Blutalkohol 42: Supplement I, 20–24
- [21] Silverans P, Alvarez J, Assum T, Evers C, Mathijssen R (2006) .Deliverable D-3. Executive summary of the alcolock field trial. Alcolock implementation in the European Union. Verfügbar unter: ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d3.pdf [26.02.2010]
- [22] .Voas R B, Marques P R, Tippetts A S, Beirness D J (1999) The Alberta Interlock Program: The evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. Addiction, 94: 1849–1859
- [23] Willis C, Lybrand S, Bellamy N (2004) Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. Cochrane Database of Systematic Reviews, Issue 3. Art. No.: CD004168. DOI: 10.1002/14651858.CD004168.pub2

Anschrift der Verfasserin

Dr. Simone Klipp
Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach
Email: Klipp@bast.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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

HARALD GEIGER

Der Einsatz von Alkohol-Interlocks aus verwaltungsrechtlicher Sicht

The use of alcohol interlocks and administrative law

In Kürze: In letzter Zeit wird die Frage diskutiert, ob es zulässig ist, Kraftfahrern, die wegen Alkoholdelikten als fahrungseignet anzusehen sind, im Wege der praktischen Bewährung die Benutzung von Kraftfahrzeugen zu gestatten, die mit einer Atemalkohol-gesteuerten Wegfahrsperrre, einem sog. Interlock ausgestattet sind. Fahrerlaubnisrechtlich treten dabei Probleme insbesondere dadurch auf, dass es hierfür der Annahme einer bedingten Eignung bedürfte, um eine entsprechend eingeschränkte bzw. mit einer entsprechenden Auflage versehene Fahrerlaubnis erteilen zu können. Letztlich wird wohl nur der Gesetzgeber die Entscheidung darüber treffen können, ob derartige Vorrichtungen eingeführt werden können.

I. Einleitung

Der Einsatz Atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrren in Kraftfahrzeugen¹⁾ ist verwaltungsrechtlich noch kaum untersucht worden. Der Sinn solcher Geräte liegt darin zu verhindern, dass ein Kraftfahrer im Zustand einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit am Straßenverkehr teilnimmt²⁾. Der Fahrer muss bei den gängigen Typen nach der Art eines für Atemalkoholmessungen zugelassenen Gerätes vor Fahrtantritt seine Nüchternheit nachweisen³⁾. Um Manipulationen – weitgehend – auszuschließen, muss nach Fahrtantritt erneut eine Kontrolle absolviert werden. Derzeit ist – fahrerlaubnisrechtlich⁴⁾ – die Rechtslage so, dass ein Alkoholabhängiger nach Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV kraft Gesetzes fahrungseignet ist. Gleiches gilt bei Alkoholmissbrauch; ein solcher ist im Regelfall⁵⁾ anzunehmen, wenn eine hinreichende Trennung von Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme nicht gewährleistet ist (Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV). Die Fahrerlaubnisbehörde muss in diesen Fällen – zwingend – die Fahrerlaubnis entziehen, wenn einer dieser Tatbestände nachgewiesen ist. Eine Beschränkung auf bestimmte Klassen oder ähnliches kommt in diesen Fällen nicht in Betracht; fahrerlaubnisrechtlich gilt ein einheitlicher Begriff der Fahreignung, der grundsätzlich alle Klassen erfasst. Eine Ausnahme ist dann anzunehmen, wenn das Gesetz – etwa im Rahmen der Anlage 4 zur FeV, die zwischen zwei Gruppen von Fahrerlaubnissen⁶⁾ differenziert – unterschiedliche Anforderungen stellt. Bei Alkoholabhängigkeit oder Alkoholmissbrauch ist eine solche Unterscheidung aber nicht vorgesehen.

Die strafrechtliche Seite soll bei dieser Untersuchung nicht im Vordergrund stehen. Es sei nur darauf hingewiesen, dass in den Fällen des § 69 StGB, also insbesondere bei Trunkenheitsfahrten im Strafurteil als Maßnahme der Sicherung und Besserung regelmäßig eine Fahrerlaubnisentziehung ausgesprochen wird. Es ist dem Strafrichter verwehrt, bei einer Fahrerlaubnisentziehung nach § 69a Abs. 2 StGB solche Fahrzeuge von einer Wiedererteilungssperre auszunehmen, die mit Interlock ausgerüstet sind; es handelt sich hierbei nicht um ein „bestimmte Art von Kraftfahrzeugen“. Damit sind entweder alle Arten von

Kraftfahrzeugen einer bestimmten Fahrerlaubnisklasse oder innerhalb einer solchen gemeint⁷⁾). Nicht gemeint sind dagegen nach Typ oder amtlichem Kennzeichen beschriebene Einzelfahrzeuge⁸⁾).

Zum Nachweis, dass nach festgestellter Ungeeignetheit – sei es durch das Strafgericht oder die Verkehrsbehörde – wieder Fahreignung eingetreten ist, bedarf es nach § 13 S. 1 Nr. 2 lit. e) FeV grundsätzlich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung⁹⁾). Wegen der feststehenden Ungeeignetheit ist eine Bewährung des Betroffenen unter „Realbedingungen“, also durch eine wie auch immer geartete Verkehrsteilnahme nicht zulässig. Der Einsatz von Interlocks könnte eine Möglichkeit schaffen, die Verkehrsteilnahme unter bestimmten Voraussetzungen zu ermöglichen, ohne andere Verkehrsteilnehmer durch alkoholisierte Kraftfahrer zu gefährden.

II. Rechtsgrundlage für eine MPU

§ 13 S. 1 Nr. 2 lit. e) FeV fordert eine MPU als Nachweis, dass eine Alkoholabhängigkeit überwunden oder ein Alkoholmissbrauch beendet wurde. Als Möglichkeit für das Ergebnis einer MPU kommen letztlich vier Möglichkeiten in Betracht, nämlich die Eignung, die Ungeeignetheit, die Ungeeignetheit mit Kursempfehlung (§ 11 Abs. 10 FeV) und eine bedingte Eignung. Eine bedingte Eignung kommt nach § 2 Abs. 4 S. 2 StVG nur bei körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen in Betracht, nicht aber bei charakterlichen Mängeln¹⁰⁾); das kann nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht zweifelhaft sein. Unbeschadet landläufiger Vorstellungen ist Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne keine „Charakterschwäche“, sondern eine Erkrankung bzw. ein körperlicher Mangel. Das lässt sich unschwer aus der Vorbemerkung 1 der Anlage 4 zur FeV schließen. Eine bedingte Eignung setzt voraus, dass der Betreffende wegen der körperlichen oder geistigen Mängel zwar nicht im vollen Umfang über die erforderliche Eignung verfügt, dass jedoch durch adäquate Beschränkungen der Fahrerlaubnis oder Auflagen hierzu gewährleistet werden kann, dass er ein Kraftfahrzeug sicher führen kann und wird¹¹⁾). Die Beschränkungen oder die Auflagen müssen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass der verbleibende Mangel ausgeglichen wird.

Wiederherstellung der Eignung bei Abhängigkeit kommt nach Nr. 8.4 der Anlage 4 zur FeV i. V. m. Nr. 3.11.2 der Begutachtungs-Leitlinien¹²⁾ unter folgenden Voraussetzungen in Betracht¹³⁾):

- Entwöhnungsbehandlung und in der Regel Nachweis der Abstinenz für die Dauer eines Jahres;
- Nachweis dauerhafter Abstinenz;
- Fehlen sonstiger eignungsrelevanter Mängel;
- Beseitigung der Ursachen der Alkoholabhängigkeit, etwa bei früherer massiver Störung der Persönlichkeit.

Anders als bei der Frage, ob wegen Alkoholabhängigkeit die Fahrerlaubnis entzogen werden soll, ist die Problematik, ob nach Abhängigkeit wieder Fahreignung eingetreten ist, nicht nur eine medizinische Frage. Denn es ist zu prüfen, ob die Abhängigkeit überwunden ist und in Zukunft nicht mit einem Rückfall gerechnet werden muss; § 13 S. 1 Nr. 2 lit. e) FeV sieht deshalb die Vorlage einer positiven MPU als verpflichtend an.

Gemäß Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV ist Eignung wieder zu bejahen nach Beendigung des Missbrauchs, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Hiernach müssen gemäß Nr. 3.11.1 der Begutachtungs-Leitlinien folgende Voraussetzungen gegeben sein¹⁴⁾):

- Änderung des Trinkverhaltens; regelmäßig wird strikte Alkoholabstinenz zu fordern sein¹⁵);
- die vollzogene Änderung im Umgang mit Alkohol muss stabil sein;
- alle körperlichen Befunde lassen auf Beendigung des Missbrauchs schließen;
- alkoholbedingte Leistungs- und Funktionsbeeinträchtigungen fehlen.

Auch hier ist eine MPU Pflicht (§ 13 S. 2 lit. e) FeV). Es kommt entscheidend auf eine Zukunftsprognose an, ob also in der Zukunft mit hinreichender Sicherheit ein Alkoholmissbrauch ausgeschlossen werden kann.

Sowohl bei Alkoholabhängigkeit als auch bei Alkoholmissbrauch wird in der Fachliteratur eine bedingte Eignung als denkbar angesehen¹⁶). Die Zulassung eines Kraftfahrers zum Straßenverkehr unter der Auflage, ein mit Interlock ausgerüstetes Fahrzeug zu benutzen, setzt eine bedingte Eignung voraus; bei fehlender Eignung ist eine entsprechende Beschränkung oder Auflage ausgeschlossen. Gegen die Zulässigkeit einer Beschränkung oder Auflage könnte sprechen, dass die Anlage 4 zur FeV in ihrer Nr. 8 unter der Kategorie „bedingte Eignung“ keine Beschränkungen oder Auflagen vorsieht. Notwendig ist daher eine Abweichung vom Regelfall im Sinne von Nr. 3 S. 1 der Vorbemerkung zur Anlage 4, für die – grundsätzlich durch eine MPU nachzuweisende – Gründe sprechen müssen.

Geht man davon aus, dass ein Interlock zuverlässig gewährleistet, dass ein alkoholisierter Fahrer wirksam an einer Verkehrsteilnahme gehindert wird, könnte man von einer zulässigen Auflage bzw. Beschränkung ausgehen. Dass das eine verkürzte Sichtweise ist, sei nur am Rande bemerkt. Wie oben erwähnt, setzt die Wiedererlangung der Fahreignung bei Abhängigkeit oder Missbrauch erheblich mehr voraus als das Unterbleiben einer Trunkenheitsfahrt. Maßgeblich ist die Aufarbeitung des Problems, das dem Fehlverhalten zu Grunde liegt. Ist die Gefahr einer weiteren Alkoholauffälligkeit hoch, führt das zur Uneignetheit; ist sie gering oder gar auszuschließen, ist Eignung gegeben. Berücksichtigt man das, wird es aus Rechtsgründen nur wenige Fallgestaltungen geben, bei denen eine Eignung unter der Beschränkung bzw. der Auflage der Benutzung eines mit Interlock ausgestatteten Fahrzeugs in Betracht kommt. Ganz ausgeschlossen ist es aber nicht. Hierzu lässt sich – allgemein – auch auf Nr. 1 lit. f) S. 7 der Anlage 15 zur FeV verweisen; danach kann ein Fahreignungsgutachten u. a. bei Alkoholproblematik geeignete und angemessene Auflagen empfehlen, durch die später überprüft werden kann, ob sich die günstige Prognose – die, wie zu ergänzen ist – nur zu einer bedingten Eignung führt, bestätigt.

III. MPU zum Nachweis des Wegfall der Eignungseinschränkung

Die Anordnung einer MPU durch die Fahrerlaubnisbehörde stellt einen Eingriff in Rechte des Betroffenen dar. Durch die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen und der Verkehrsbehörde vorzulegen, wird in den im Rahmen des allgemeinen Persönlichkeitsrechts durch Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG gewährleisteten Schutz des einzelnen vor Erhebung und Weitergabe von Befunden über Gesundheitszustand, seelische Verfassung und Charakter eingegriffen¹⁷). Hierzu bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften kennen eine Vielzahl von Fällen, in denen eine solche Maßnahme gerechtfertigt ist¹⁸). Eine Rechtsgrundlage, dass sich ein bedingt geeigneter Kraftfahrer einer MPU zu unterziehen hat, um festzustellen, ob die Voraussetzung für die Bedingung weggefallen sind, kennt das geltende Recht *expressis verbis* nicht. Denkbar erscheint eine Analogie zu § 13 S. 1 Nr. 2 lit. e) FeV¹⁹). Geht man davon

aus, dass durch die Bejahung einer bedingten Eignung der Regelungsinhalt der Vorschrift noch nicht abschließend ausgeschöpft wurde, könnte man für den nicht „verbrauchten“ Teil noch einen Anwendungsbereich sehen. Denn Ziel der Vorschrift ist – an Sicht des Betroffenen – die Bejahung der unbedingten Eignung nach deren Wegfall. Kommt es nur zu einer bedingten Eignungsfeststellung, ist jedenfalls dann eine neue MPU gerechtfertigt, wenn nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums mit dem Eintritt der „Volleignung“ gerechnet werden kann²⁰).

IV. Interlock als mögliche Auflage zur Fahrerlaubnis

Das Gesetz sieht – wie erwähnt – nur bei bedingter Eignung eine Beschränkung oder eine Auflage vor; das ergibt sich aus § 23 Abs. 2 FeV. Beschränkung ist dabei als inhaltliche Modifizierung der Fahrerlaubnis zu verstehen. Zu denken ist etwa an einen bestimmten Radius um den Wohnort des Inhabers. Auflage ist dagegen eine selbständige Nebenbestimmung zur Fahrerlaubnis. Hierzu gehört etwa die Verpflichtung, beim Führen eines Fahrzeugs eine bestimmte Sehhilfe zu verwenden. Im vorliegenden Zusammenhang kann offen bleiben, wie die Benutzung eines mit Interlock ausgestatteten Fahrzeugs rechtlich zu qualifizieren ist. Es dürfte sich wohl um eine inhaltliche Beschränkung handeln. § 23 Abs. 2 S. 2 FeV nennt als Beschränkung beispielsweise die Benutzung eines bestimmten Fahrzeugs mit besonderen Eigenschaften. Die Fahrerlaubnisbehörde ist nicht frei, welche Nebenbestimmungen sie verfügt. Zum einen muss die Beschränkung oder Auflage notwendig sein (§ 23 Abs. 2 S. 1, § 46 Abs. 2 S. 1 FeV). Zum andern erlaubt § 25 Abs. 3 FeV – außer den im amtlichen Muster vorgesehenen Eintragungen – nur solche Auflagen und Beschränkungen, für die in der Anlage 9 zur FeV entsprechende Schlüsselzahlen vorgesehen sind. Eine „passende“ nationale Schlüsselzahl gibt es ersichtlich nicht. Von den Schlüsselzahlen, die europaweit gelten, kommt Nr. 05.08 der Anlage 9 zur FeV (kein Alkohol) in Betracht. Gemeint ist damit aber wohl nicht die Pflicht zur Benutzung eines Fahrzeugs mit Interlock, das nur „ohne Alkohol“ funktioniert. Zutreffend erscheinen Nr. 50 oder Nr. 51; dadurch wird die Benutzung eines bestimmten Fahrzeugs (bezeichnet nach der Fahrzeugidentifikationsnummer oder dem amtlichen Kennzeichen) vorgeschrieben bzw. die Geltung der Fahrerlaubnis auf dieses beschränkt. Wegen der leichteren Nachprüfbarkeit ist eine Bezeichnung des entsprechenden Fahrzeugs nach dem amtlichen Kennzeichen vorzugswürdig. Dieses Fahrzeug müsste dasjenige sein, in das ein Interlock eingebaut ist²¹).

V. Ergebnis

Fahrerlaubnisrechtlich ist die verpflichtende Benutzung eines Fahrzeugs mit Interlock zweifelhaft. Das beginnt einmal mit der Frage, ob ein Kraftfahrer, bei dem mit einer Trunkenheitsfahrt gerechnet werden muss und bei dem deshalb die Benutzung eines entsprechenden Fahrzeugs notwendig ist, bedingt geeignet ist. Richtigerweise wird man das – jedenfalls grundsätzlich – verneinen müssen. Bejaht man gleichwohl im Einzelfall die bedingte Eignung, ergeben sich rechtliche Schwierigkeiten, wenn man nach einer Rechtsgrundlage für eine MPU zur Feststellung des „Übergangs“ von der bedingten zur unbedingten Eignung sucht; sie lässt sich – wenn überhaupt – nur in einer Analogie zu § 13 S. 1 Nr. 2 lit. e) FeV finden. Was die – generelle – Beschränkung auf ein Fahrzeug mit Interlock angeht, lässt sich als Rechtsgrundlage § 25 Abs. 3 FeV mit Nr. 50 oder 51 der Anlage 9 zur FeV anführen. Die bestehenden Zweifel an der Zulässigkeit des Einsatzes von Interlocks wird wohl nur der Gesetzgeber ausräumen können.

Zusammenfassung

Die Zulässigkeit von Alkohol-Interlocks ist aus verwaltungsrechtlicher Sicht nicht unproblematisch. Nicht abschließend geklärt ist, ob bei fahrerlaubnisrechtlich relevanter Alkoholproblematik eine bedingte Eignung angenommen werden kann, die es rechtfertigt, eine Fahrerlaubnis unter Auflagen – Benutzung eines mit Interlock ausgestatteten Fahrzeugs – zu erteilen. Das Gleiche gilt für die Frage, ob eine MPU verlangt werden kann, um zu klären, ob der Betreffende nach Bewährung eine unbeschränkte Fahrerlaubnis erhalten kann. Zur Klärung erscheint eine Entscheidung des Gesetzgebers unumgänglich.

Schlüsselwörter

Alkohol-Interlock – bedingte Fahreignung – Auflage zur Fahrerlaubnis – medizinisch-psychologische Untersuchung

Summary

The legitimate use of alcohol interlocks carries with it certain problems under administrative law. No final decision has yet been made if, in the case of drivers having alcohol-related problems that affect their entitlement to drive a vehicle, it can be assumed that they retain a limited ability to drive that justifies issuing them with a driving license subject to certain conditions – such as the use of a vehicle fitted with an interlock. The same applies to the question if an MPA (medical psychological assessment) can be requested to clarify if the driver could obtain a full driving license after a probationary period. The courts of law must make a decision in both cases.

Keywords

alcohol interlock – limited ability to drive a vehicle – conditions imposed on driving license – medical psychological assessment

Fußnoten

- ¹⁾ Kurz Interlock; man spricht auch von Ignition Interlocks, Alcolocks oder atemalkoholsensitiven Zündsperrern.
- ²⁾ Statistisches Material findet man bei Evers, Ergebnisse eines europäischen Pilotversuches zur Erprobung atemalkoholsensitiver Zündsperrern bei verschiedenen Kraftfahrergruppen, BA 2007, 14; vgl. auch Klipp, Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrern in Deutschland, BA 2009, 190.
- ³⁾ In den USA spricht man schlagwortartig von „cars that drunks can't drive“.
- ⁴⁾ Bouska/Laeveren, Fahrerlaubnisrecht, 3 Aufl. 2004 § 13 FeV Erl. 1 a).
- ⁵⁾ Vgl. Nr. 3 S. 1 der Vorbemerkung zur Anlage 4 zur FeV.
- ⁶⁾ Vgl. hierzu Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, 2. Aufl. 2005 S. 14.
- ⁷⁾ Bouska/Laeveren [Fn. 4] § 69a StGB Erl. 4.
- ⁸⁾ Dabei soll nicht verkannt werden, dass die Strafgerichte es oft mit einer entsprechenden Differenzierung nicht ernst nehmen; es werden sogar „neue Fahrerlaubnisklassen“ geschaffen, die das Fahrerlaubnisrecht nicht kennt (vgl. hierzu etwa Geiger, Entziehung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde, NZV 2005, 623/262 f. m. w. N.).
- ⁹⁾ Kurz MPU.
- ¹⁰⁾ Bouska/Laeveren [Fn. 4] § 2 StVG Erl. 21; a. A. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan [Fn. 6], S. 149.
- ¹¹⁾ Bouska Laeverenz [Fn. 4] § 2 StVG Erl. 21.
- ¹²⁾ Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000, S. 149.
- ¹³⁾ Vgl. hierzu auch Geiger in Buschbell, Münchner Anwaltshandbuch Straßenverkehrsrecht 3. Aufl. 2009 § 6 Rn. 20.
- ¹⁴⁾ Geiger in Buschbell [Fn. 13] § 6 Rn. 22.
- ¹⁵⁾ Stephan, Eignung, 1,6 Promille – Grenze und Abstinenzforderung, DAR 1995, 41.
- ¹⁶⁾ Vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan [Fn. 6], S. 151 bzw. 165.
- ¹⁷⁾ BVerfG vom 24. 06. 1993, BVerfGE 89, 69 = NJW 1993, 2365 = DAR 1993, 427-429 = zfs 1993, 285 = BA 1993, 359.

-
- ¹⁸⁾ Eine Zusammenstellung findet sich bei Geiger, Die Bedeutung der medizinisch-psychologischen Untersuchung im Fahrerlaubnisrecht, NZV 2007, 489.
- ¹⁹⁾ Bouska/Laevenz [Fn. 4], § 23 FeV Erl. 7 gehen undifferenziert von einer sinngemäßen Anwendung von § 11 Abs. 2 bis 4 FeV aus, ohne klarzustellen, welche Alternative in Betracht kommt.
- ²⁰⁾ Erörterungsbedürftig wäre auch die Frage, ob bei dieser MPU auf die Daten zurück gegriffen werden darf, die das Interlock aufzeichnet, insbesondere auf Startversuche, die wegen einer Alkoholisierung des Betroffenen unterbunden wurden. Ist bei Abhängigkeit oder Missbrauch strikte Abstinenz zu fordern, wäre schon bei einem einzigen nachgewiesenen Fehlversuch das Ergebnis der MPU negativ.
- ²¹⁾ Die Frage, was zulassungsrechtlich veranlasst ist, um ein mit Interlock ausgerüstetes Fahrzeug in Verkehr bringen dürfen, ist nicht Gegenstand dieser Abhandlung. Es sei nur darauf hingewiesen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt am 15. 12. 2001 eine Allgemeine Betriebserlaubnis für ein Interlockgerät erteilt hat; das bedeutet, dass ein entsprechend ausgerüstetes Fahrzeug ohne zulassungsrechtliche Hürden in Betrieb genommen werden darf.

Anschrift des Verfassers

Präsident des Bayerischen Verwaltungsgerichts München
Harald Geiger
Bayerstr. 30
80335 München
Email: praesident@vg-m.bayern.de

Ludwig-Maximilians-Universität München

HEINZ SCHÖCH

Kriminologische, strafrechtliche und kriminalpolitische Aspekte von Alkohol-Interlocks in Deutschland

Criminological, penologic and crimino-political aspects of alcohol interlocks in Germany

1. Primär- und Sekundärprävention durch Alkohol-Interlocks

Alkohol-Interlocks sind grundsätzlich geeignet, die vorhandenen Möglichkeiten der primären und sekundären Prävention von Alkoholfahrten zu ergänzen.¹⁾ Zwar liegt der Schwerpunkt bei der sekundären Prävention, also bei der gezielten Beeinflussung von bereits mit Alkohol auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern, die durch technische Vorkehrungen davon abgehalten werden sollen, erneut Fahrten unter Alkoholeinfluss durchzuführen.

Bei der primären Prävention geht es dagegen um die Einwirkung auf das Normbewusstsein aller Bürger. Dieses ist bezüglich des Verbots von Alkoholfahrten ohnehin schon sehr hoch,²⁾ kann aber durch häufige Sichtbarkeit gezielter Präventionsmaßnahmen für Risikofahrer weiter stabilisiert oder gar erhöht werden. Insofern ist die Wirkung vermutlich ähnlich wie bei öffentlichen Aufklärungskampagnen oder bei sichtbaren Alkoholkontrollen. In der juristischen Straftheorie hat sich hierfür seit etwa 40 Jahren die Konzeption der positiven Generalprävention durchgesetzt, die als Reflexwirkung allen strafrechtlichen Sanktionen innewohnt, die das Vertrauen der Bevölkerung in die Durchsetzungskraft der Rechtsordnung stärken und die Rechtstreue der Bevölkerung fördern.³⁾

2. Europäische Empfehlungen

Die rechtlichen Möglichkeiten für den Einsatz von Interlock-Geräten in Deutschland sind noch nicht abschließend geklärt. Die Fragestellung bleibt aber aktuell, weil eine Entschließung des Europäischen Rates vom 26.06.2000 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verlangt, die „Möglichkeiten für die Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit einer Wegfahrsperre, die bei Überschreitung des auf nationaler Ebene zulässigen Blutalkoholspiegels aktiviert wird“, zu prüfen. Außerdem empfahl die Europäische Kommission am 17.01.2001 allen Mitgliedsstaaten eine enge Zusammenarbeit bei der Forschung und Entwicklung auf diesem Gebiet.⁴⁾

3. Obligatorische Ausrüstung aller Kraftfahrzeuge

Eine generelle Verpflichtung aller Fahrzeughalter zum Einbau von Alkohol-Interlocks durch den Gesetzgeber wäre angesichts der nicht unerheblichen Kosten von ca. 1500 bis 2000 € wegen unverhältnismäßiger Einschränkung des Eigentumsgrundrechts (Art. 14 GG) verfassungswidrig.⁵⁾ Der Würzburger Roadside Survey hat bereits Anfang der 90er Jahre ergeben, dass nur 0,7 bis 0,8 % der insgesamt 20.000 getesteten Fahrer mit einem Blutalkoholgehalt von über 0,5 Promille bei zufälligen Kontrollen im Straßenverkehr fest-

gestellt werden konnten;⁶⁾ seither ist die Zahl der Trunkenheitsfahrten – indiziert durch Alkoholunfälle mit Personenschaden – weiter erheblich zurückgegangen.⁷⁾ Über 99 % der Kraftfahrer würden also mit einer kostspieligen Maßnahme belastet, die für sie überhaupt nicht notwendig ist.

4. Freiwilliger Einbau von Alkohol-Interlocks

Auf freiwilliger Grundlage ist der Einbau einer atemalkoholgesteuerten Wegfahrsperrung in Kraftfahrzeuge in Deutschland seit der am 18. 12. 2001 vom Kraftfahrt-Bundesamt erteilten allgemeinen Betriebserlaubnis für das Gerät „Draeger-Interlock“ ohne Beantragung einer neuen Betriebserlaubnis jederzeit möglich. Bei privat genutzten Fahrzeugen ist dies eher unwahrscheinlich, jedoch erscheint die Bereitschaft hierzu bei Eigentümern und Haltern betrieblich genutzter Fahrzeuge, insbesondere bei der Personenbeförderung und bei Gefahrguttransporten, nicht ganz ausgeschlossen, wenn diese von ihren Fahrern völlige Alkoholabstinenz verlangen.

In Schweden, dem ersten europäischen Land mit Interlock-Erfahrungen, erfolgt der größte Teil der ca. 10.000 Interlock-Installationen pro Jahr auf freiwilliger Basis.⁸⁾

5. Anwendbarkeit im Strafrecht

5.1 Fahrerlaubnisentziehung

Bei der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Sperrfristbestimmung gemäß §§ 69, 69a StGB kommt der in einigen Ländern erprobte oder erwogene Einsatz der Alkohol-Interlocks als Ersatz oder zur Verkürzung der Fahrerlaubnisentziehung bei der Verurteilung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach dem deutschen Sanktionensystem – auch *de lege ferenda* – nicht in Betracht. Das liegt daran, dass der bei dieser Maßregel gesetzlich vorausgesetzte Eignungsmangel die Person des Fahrers betrifft, die durch ein bestimmtes Fahrzeug nicht beeinflusst wird,⁹⁾ sondern allenfalls durch erzieherische Maßnahmen. Die nur teilweise sichernden Alkohol-Interlocks haben also allein keine Relevanz für die Fahrerlaubnisentziehung.¹⁰⁾ In Kombination mit freiwilliger Nachschulung in Aufbaukursen für Alkoholfahrer kann ihnen aber unterstützende Wirkung zukommen. Insoweit können sie für die vorzeitige Aufhebung der Sperre gemäß § 69a StGB relevant werden.

5.2 Ausnahmen von der Sperre (§ 69a Abs. 2 StGB)

Neben der vollständigen Entziehung der Fahrerlaubnis kann das Gericht bei der Entscheidung über die Fahrerlaubnissperre gemäß § 69a Abs. 2 StGB bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen von der Sperre ausnehmen. Dies könnte m. E. schon nach geltendem Recht vom Einbau eines Alkohol-Interlocks abhängig gemacht werden. Dies wäre zum Beispiel sinnvoll, wenn ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug oder ein Baufahrzeug von der Sperre ausgenommen werden soll.

5.3 Weisung bei Strafaussetzung zur Bewährung (§ 56c StGB)

Im Zusammenhang mit der Aussetzung einer Freiheitsstrafe zur Bewährung wäre während einer Bewährungszeit von maximal 5 Jahren die Weisung möglich, nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nur ein Kraftfahrzeug mit Alkohol-Interlock zu benutzen (§§ 56a, 56c StGB). Unterlässt oder umgeht der Verurteilte dies, so kann die Aussetzung widerrufen werden und der Täter muss die Freiheitsstrafe verbüßen. Angesichts dieses sehr hohen Risikos kann die Umgehungsgefahr als relativ gering eingeschätzt werden.

6. Fahrerlaubnisrecht

6.1 Beschränkte Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung

Im Fahrerlaubnisrecht kommt sowohl bei der verwaltungsrechtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 46 II FEV) als auch bei deren Neuerteilung nach vorangegangener straf- oder verwaltungsrechtlicher Entziehung (§§ 20, 23 II FEV) eine Fahrerlaubnis unter Auflagen oder Beschränkungen in Betracht, wenn der Bewerber nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Eine Beschränkung in der Weise, dass die Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen mit Alkohol-Interlock beschränkt wird, erscheint rechtlich möglich. Die Arbeitsgruppe V des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstags hat dies vor zwei Jahren bejaht, jedoch mit Recht betont, dass dies nur in Verbindung mit psychologischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der unbedingten Kraftfahreignung sinnvoll ist.¹¹⁾ Differenziert beschrieben hat diesen Weg vor kurzem Simone Klipp.¹²⁾ Sie schlägt die Kombination der Interlock-Auflage mit einer für diese Tätergruppe zu entwickelnden qualitätsgesicherten Rehabilitationsmaßnahme vor.¹³⁾

Die Auffälligkeitsraten schätzt Klipp während der Dauer der Installation – vermutlich anhand der Erfahrungen in verschiedenen ausländischen Untersuchungen – als relativ gering ein.¹⁴⁾ Ich teile diese Auffassung, da ja jeder entdeckte Verstoß gegen die Auflage als Fahren ohne Führerschein bestraft wird. Nach den bisherigen Erfahrungen mit der Beachtung des Führerscheinentzugs und des Fahrverbots in Deutschland durch die Betroffenen kann man von einer hohen Normbeachtung ausgehen; denn auf jährlich zuletzt 108.699 Fahrerlaubnisentziehungen und 30.049 Fahrverbote kamen z. B. 2006 nur 3.058 Verurteilungen wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbots, also nur 2,8 %, wobei die zahlreichen Fahrverbote aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht noch nicht einmal berücksichtigt sind. Hinzu kommt, dass die Fahrerlaubnisentziehungen im Durchschnitt länger als 1 Jahr dauern, weshalb der prozentuale Anteil der Verstöße noch geringer ist. Wie bei allen strafrechtlichen Effizienzuntersuchungen relativiert die Dunkelfeldproblematik diese günstige Quote etwas, hebt sie aber nicht völlig auf.

Allerdings ist umstritten, ob sich der Begriff der bedingten Eignung gemäß § 2 IV 2 StVG auch auf charakterliche Mängel wie Alkoholprobleme bezieht. Im Gesetzgebungsverfahren wurde dies verneint, jedoch ergibt die systematische Auslegung im Verhältnis zu § 69a II StGB sowie die Beachtung des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots, dass auch Vorbestrafte oder Alkoholgefährdete bedingt geeignet sein können, weshalb Ihnen eine beschränkte Fahrerlaubnis erteilt werden kann.¹⁵⁾

6.2 Bewertung von gescheiterten Startversuchen wegen erhöhter AAK

In der Diskussion beim 45. Deutschen Verkehrsgerichtstag wurde teilweise die Auffassung vertreten, ein negativer Startversuch sei als Versuch einer Straftat gemäß § 315c Abs. 1 StGB zu werten, der gemäß § 315c Abs. 2 StGB auch strafbar wäre, weshalb die Fahrerlaubnis sofort wieder entzogen werden müsste.¹⁶⁾ Allerdings dürfte die Versuchsstrafbarkeit nur selten vorliegen, da der Täter hierfür doppelten Vorsatz im Hinblick auf die mangelnde Fahreignung und eine konkrete Gefährdung haben müsste. Bei der Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination gemäß § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB und § 316 StGB ist der Versuch nicht strafbar. Im Übrigen ist zweifelhaft, ob in solchen Fällen bereits ein Vorsatz vorliegt oder doch nicht eher ein nicht strafbarer bedingter Tatentschluss (sog. Tatgeneigtheit), der vom bedingten Vorsatz, bei dem sich die Ungewissheit nur auf den Taterfolg bezieht, zu unterscheiden ist.¹⁷⁾

Der Täter unterwirft sich ja gerade der Bedingung, vor jeder Fahrt einen Atemalkoholtest durchzuführen. Ein Verstoß gegen die Auflage läge nur dann vor, wenn ein Umgehungsversuch (z. B. Freischaltung durch Dritte oder technischer Manipulationsversuch) nachgewiesen werden könnte. Nur dann wäre m. E. eine Beendigung der Testphase gerechtfertigt.

Nicht ausgeschlossen ist es allerdings, mehrere Fehlversuche prognostisch in der Weise zu verwerten, dass der Proband nach wie vor Alkoholprobleme hat,¹⁸⁾ was zu einer Verlängerung der Testphase führen könnte, in gravierenden Fällen wegen des erhöhten Rückfallrisikos aber auch zum sofortigen Widerruf.

Zusammenfassung

Alkohol-Interlocks sind ein präventiver Beitrag zur Verkehrssicherheit im Bereich der Alkoholfahrten. Ihr obligatorischer Einbau in alle Kraftfahrzeuge kommt aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht in Betracht. Neben dem freiwilligen Einbau – z. B. bei Gefahrguttransporten – wäre ihr Einbau in folgenden rechtlichen Konstellationen möglich: im Strafrecht als Bewährungsweisung, bei beschränkter Entziehung der Fahrerlaubnis und – in Kombination mit Nachschulungskursen – zur Verkürzung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis, im Fahrerlaubnisrecht als bedingte Fahrerlaubnis unter Auflagen oder Beschränkungen.

Schlüsselwörter

Alkohol-Interlocks – bedingte Fahrerlaubnis – beschränkte Entziehung der Fahrerlaubnis – Bewährungsweisung – Prävention bei Alkoholfahrten

Summary

Alcohol interlocks are a preventive contribution to the area of drunk driving in traffic safety. A mandatory installation in all vehicles in from the perspective of constitutional rights disproportionate. In addition to a voluntary use – e. g. in the transport of dangerous goods – the use in the following combination would be possible: in criminal law as an order of probation, in cases of conditional withdrawal – in combination with a rehabilitation measure – for a reduction of the revocation period, in driving licensing law as conditional license with obligations and restrictions.

Key Words

alcohol interlocks – conditional license – conditional withdrawal of driving license – order of probation – drunk driving prevention

Fußnoten

- ¹⁾ Arbeitskreis V beim 45. VGT 2007, 11.
- ²⁾ Beim deutschen Roadside Survey (DRS) von 1992 bis 1994 haben ca. 20.000 Befragte in Thüringen und Unterfranken auf einer Verwerflichkeitsskala von 1 bis 10 mit Durchschnittswerten zwischen 9,0 und 9,5 Alkoholfahrten als „sehr verwerflich“ eingeschätzt; vgl. Schöch, Generalprävention und Fahren unter Alkohol, in: Krüger (Hrsg.) Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1998, 161 ff., 179.
- ³⁾ BVerfGE 45, 255 f.; BGHSt 24, 40, 46; dazu auch Schöch (o. Fn. 2), S.163.
- ⁴⁾ Vgl. dazu Evers, BA 40 (2003), 20–36.
- ⁵⁾ Zur verfassungs- und europarechtlichen Problematik Frenz, 45. VGT 2007, 222 ff. sowie Arbeitskreis V beim 45. VGT 2007, 11.
- ⁶⁾ Vgl. Krüger/Vollrath, Die Ergebnisse des Deutschen Roadside Surveys, in: Krüger (Hrsg.), Fahren unter Alkohol in Deutschland, 1998, 33 ff., 39.
- ⁷⁾ Oehm, Bemerkungen zu alkoholsensitiven Wegfahrsperrungen aus Sicht des ADAC, BA 2005, Supplement I, 25.
- ⁸⁾ Lagois, 45. VGT 2007, 235 ff., 239.

- ⁹⁾ Arbeitskreis V beim 45. VGT 2007, 11
- ¹⁰⁾ Schöch, Juristische Aspekte atemalkoholsensitiver Wegfahrsperren, BA 2005, Supplement I, 20, 22.
- ¹¹⁾ Arbeitskreis V beim 45. VGT 2007, 11
- ¹²⁾ Klipp, Der Einsatz atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperren in Deutschland: politische und juristische Aspekte sowie Perspektiven der Umsetzung., BA 2009, 190–196.
- ¹³⁾ Klipp, BA 2009, 193.
- ¹⁴⁾ Klipp, BA 2009, 192.
- ¹⁵⁾ Hentschel/Dauer, 39. Aufl. 2007, § 2 StVG Rn. 18 m. w. N.; ebenso Klipp, BA 2009, 193 mit Hinweis auf die 2. Auflage des Kommentars der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung aus dem Jahr 2005.
- ¹⁶⁾ So auch Klipp, BA 2009, 194.
- ¹⁷⁾ Vgl. Roxin, Strafrecht AT, Band I, 4. Aufl. 2006, § 12 Rn. 24, Band II, § 29 Rn. 81 ff.
- ¹⁸⁾ Vgl. Klipp, BA 2009, 194 (mit Hinweisen auf verschiedene Publikationen von Marques).

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Heinz Schöch
Lehrstuhl für Strafrecht, Kriminologie, Jugendrecht und Strafvollzug
Ludwig-Maximilians-Universität München
Geschwister-Scholl-Platz 1
80539 München
Email: heinz.schoech@jura.uni-muenchen.de

Zur Information

Innenministerkonferenz: Blutprobenentnahme nach § 81a Abs. 2 StPO

Auszug aus der Beschlussammlung der Innenministerkonferenz*):

12. Blutentnahmen bei Beschuldigten nach § 81a StPO; Anordnungskompetenz bei Gefahr im Verzug

1. Die IMK nimmt den Bericht „Blumentnahmen bei Beschuldigten nach § 81a StPO; Anordnungskompetenz bei Gefahr im Verzug (Stand: 18. Mai 2010)“ (freigegeben) zur Kenntnis.

2. Sie spricht sich in Anbetracht der erheblichen praktischen Schwierigkeiten bei der Einholung richterlicher Anordnungen gemäß § 81a StPO zum Zwecke des Nachweises von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten im Blut im Straßenverkehr und der geringen vorbeugenden Kontrollwirkung, die der Richtervorbehalt unter diesen Bedingungen entfaltet, für die Streichung des verfassungsrechtlich nicht gebotenen Richtervorbehalts in diesen Fällen aus.

3. Die IMK sieht auch in der Atemalkoholanalyse eine Möglichkeit zur effektiveren Ausgestaltung des Verfahrens bei Verkehrsdelikten.

4. Sie bittet ihren Vorsitzenden, den Vorsitzenden der Justizministerkonferenz (JuMiKo) über ihren Bericht und ihren Beschluss zu informieren und sich für entsprechende Änderungen, insbesondere eine Streichung des Richtervorbehalts gemäß § 81a StPO zum Zwecke des Nachweises von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten im Blut im Straßenverkehr sowie die Anerkennung der Atemalkoholanalyse als beweiskräftigen Nachweis von Alkohol im Straßenverkehr einzusetzen.

Protokollnotiz NW, BB, TH:

Es wird für erforderlich gehalten, das Problem der Anordnungskompetenz bei Gefahr im Verzug organisatorisch und rechtlich zeitnah zu lösen. Die o. g. Länder enthalten sich zu Ziffer 2. Der Vorschlag der Streichung des Richtervorbehalts nach § 81a StPO ist bedenklich, zumal bei dieser Frage die gesamte Thematik des Richtervorbehalts tangiert wird. Die Anerkennung der Atemalkoholanalyse als ein beweiskräftiger Nachweis von Alkohol im Straßenverkehr ist zu betreiben.

*) Sammlung der zur Veröffentlichung freigegeben Beschlüsse der 190. Sitzung der ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder am 27./28. Mai 2010 in Hamburg vom 01. Juni 2010.

Auszug aus dem Bericht „Blutprobenentnahme bei Beschuldigten nach § 81a StPO; Anordnungs-kompetenz bei Gefahr im Verzug“^{**}):

Auftrag

„Nach § 81a StPO steht die Anordnungs-kompetenz für Blutprobenentnahmen dem Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungsbeamten zu. Da die Alkohol- bzw. Wirkstoffkonzentration zum Tatzeitpunkt maßgeblich ist, gleichzeitig aber ein stetiger körpereigener Abbau erfolgt, der auch durch Rückrechnung nur ungenau ausgeglichen werden kann, wurde bislang bei der polizeilichen Sachbearbeitung regelmäßig Gefahr im Verzug angenommen, so dass die Blutprobenentnahme ohne Einbindung eines Richters angeordnet wurde. Eine vergleichbare Situation ergibt sich beim behaupteten oder beobachteten Nachtrunk, bei dem eine frühzeitige Feststellung der Alkohol- bzw. Wirkstoffkonzentration für die Schuldfrage ausschlaggebend ist.

In jüngster Vergangenheit wurden Urteile verschiedener Instanzen erlassen, die festlegen, dass die Anordnung einer Blutprobenentnahme im Rahmen der Eilanordnungs-kompetenz die Ausnahme sein müsse. Diese regional auch voneinander abweichende Rechtsprechung führt zu einer nachvollziehbaren Unsicherheit im Kollegenkreis, da durch die nun notwendig gewordene Einbindung eines Richters der Zeitraum zwischen Tatzeit und Maßnahme immer größer und damit eine Bestimmung der Alkohol- bzw. Wirkstoffkonzentration zur Tatzeit zunehmend schwieriger wird. Erschwerend ist festzuhalten, dass die Justiz nicht überall einen Jourdienst für Ermittlungsrichter stellt, so dass die Beiholung einer entsprechenden Anordnung zur Nachtzeit nur sehr bedingt möglich ist.

Betroffen sein könnten dabei neben Trunkenheitsfahrten oder Fahrten unter Drogeneinfluss grundsätzlich auch alle anderen Straftaten, bei denen der Täter kurz nach der Tat festgenommen werden kann und bei denen zur späteren Schuld-einschätzung durch die Justiz eine Blutprobenentnahme notwendig erscheint.

Bei einem Gespräch mit den Vorsitzenden der Arbeitskreise bat der neue IMK-Vorsitzende, Senator Ahlhaus, eine entsprechende Bewertung der aktuellen Rechtslage vorzunehmen und zeitnah Vorschläge für die weitere Vorgehensweise zu entwickeln bzw. die Notwendigkeit für weitere Maßnahmen wie Rechtsänderungen oder Verfahrenserleichterungen aufzuzeigen. ...“

III. Vorschläge

1. Einführung der Atemalkoholanalyse im Strafverfahren

Im § 24a StVG findet die Atemalkoholanalyse als Beweismittel bereits Anwendung und hat sich im bisherigen Verfahren bewährt. Die Einführung im Strafverfahren könnte analog auch bei Verkehrsstraftaten Anwendung finden. Dies hätte zur Folge, dass neben enormen Kostensenkungen durch nicht durchgeführte Blutanalysen eine Reduzierung von Eingriffen in die körperliche Unversehrtheit möglich wäre und damit einhergehend richterliche Anordnungen zu Blutprobenentnahmen entfallen würden.

Die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) hat sich nach 2001 erneut mit Beschluss vom 06./07. Dezember 2007 dafür ausgesprochen, die Atemalkoholanalyse auch im Strafverfahren zu verankern und die Blutalkoholanalyse somit in einer Vielzahl von Fällen überflüssig zu machen [siehe hierzu den Dokumentationsbeitrag in BA 2008, 47 ff.]:

Eine Unterstützung wurde bisher versagt, da folgende Zweifel aus juristischer Sicht gegen die Atemalkoholanalyse sprechen:

- Mangelnde Reproduzierbarkeit der Atemprobe und damit verbundene Unmöglichkeit, Nachtrunkbehauptungen zu überprüfen.
- Keine Möglichkeit der Überprüfung auf zusätzlichen Medikamenten- oder Drogeneinfluss.
- Verwerfungen im Zusammenhang mit denkbarem Verteidigungsverhalten (Verwechslung, Verfahrensfehler bei der Abnahme der Atemprobe etc.).
- Wegfall des ärztlichen Untersuchungsberichts (stattdessen Polizeibeamter als Zeuge).
- Gedanke der Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf die einschneidenderen Folgen eines Strafurteils, auch wegen der regelmäßigen Entziehung der Fahrerlaubnis. In diesem Zusammenhang wird nicht selten auf folgende Aussage der Grundsatzentscheidung des Bundesgerichtshofs zur Atemalkoholanalyse verwiesen: „Hierbei kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Gesetzgeber das in § 24a Abs. 1 StVG sanktionierte Verhalten nicht als kriminelles Unrecht, sondern nur als Ordnungswidrigkeit bewertet hat, das deshalb im Bußgeldverfahren zu ahnden ist. Dieses ist aber schon im Hinblick auf seine vorrangige Bedeutung für die Massenverfahren des täglichen Lebens auf eine Vereinfachung des Verfahrensausganges ausgerichtet ...“

Weitere Zweifel der Justiz bestehen darin, dass eine direkte Umrechnung der Ergebnisse der Atemalkoholanalyse in die Blutalkoholkonzentration nicht erfolgen kann. Sollte dies tatsächlich nicht möglich sein, wäre eine Änderung der Verwaltungsvorschriften allein nicht ausreichend. Darüber hinaus müssten – nach dem Vorbild des § 24a StVG – strafrechtliche Atemalkoholgrenzen und Blutalkoholwerte eingeführt werden.

^{**}) Bericht des Unterausschusses Recht und Verwaltung der Polizei Hamburg, Stand: 18. März 2010.

Trotz aller Vorbehalte sollen hier noch einmal die Vorteile aufgezeigt werden, die eine Atemalkoholanalyse im Verkehrsbereich mit sich bringen würde:

- Vergleichsweise einfach zu handhabende und europaweit anerkannte Messmethode.
- Hohe Akzeptanz bei allen europäischen Verkehrsteilnehmern, dadurch auch Reduzierung von Widerstandshandlungen.
- Deutliche Reduzierung des temporären, personellen und organisatorischen Aufwandes. Die Vergrößerung des Zeitfensters führt zu mehr Verkehrssicherheit durch frühzeitiges Freiwerden polizeilicher Ressourcen.
- Kein Eingriff in die körperliche Unversehrtheit des Fahrzeugführers. Die Prüfung von Gefahr im Verzuge kann entfallen und somit auch die richterliche Anordnung.
- Die Kosten für beweisärztliche Untersuchungen und rechtsmedizinische Blutanalysen entfallen.

In der im Auftrag der IMK durchgeführten Länderstudie „Beweiswert der Atemalkoholanalyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“ aus dem Jahr 2006 [veröffentlicht in BA 2008, 49 ff.] kommen PROF. DR. A. SLEMEYER (FH Gießen Friedberg) und PROF. DR. G. SCHOKNECHT (ehem. BGA) zu dem Ergebnis, „dass die Messergebnisse der Atemalkoholanalyse die gleiche Zuverlässigkeit besitzen, wie die Blutalkoholanalyse. ... Aus messtechnischer Sicht kann daher auch im strafprozessualen Bereich im Regelfall auf eine Blutprobe verzichtet werden.“

Demnach wäre die Einführung der Atemalkoholanalyse im Strafverfahren möglich, ohne dass die zuvor beschriebenen Gesetzesänderungen erforderlich wären. Durch die Berücksichtigung von Toleranzwerten zugunsten des Beschuldigten könnten die geringen Abweichungen zwischen Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentration ausgeglichen werden.

Das Thema „Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“ war im Jahr 2009 auch Gegenstand des 47. Verkehrsgerichtstages (VGT) in Goslar. Im Arbeitskreis (AK) III wurde dazu ein Beschluss gefasst [veröffentlicht in BA 2009, 73 ff.].

Der VGT hat die im Auftrag der IMK durchgeführte Länderstudie „Beweiswert der Atemalkohol-Analyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“ aus dem Jahr 2006 nicht anerkannt. Bezüglich der Frage, inwieweit die Atemalkoholanalyse als Beweismittel im Strafverfahren eingeführt werden kann, bestehen divergierende Auffassungen. Daher sollte bezugnehmend zu Punkt 1 des Beschlusses des 47. VGT umfassende Forschungsarbeit vorangetrieben werden.

Dazu hat die Deutsche Hochschule der Polizei bereits vorgeschlagen, gemeinsam mit Rechtsmedizin, Justiz und Polizei nochmals eine weit reichende Forschungsarbeit zu initiieren, die beabsichtigt, den Zusammenhang zwischen Atemalkoholmessung und Wirkung des Alkohols wissenschaftlich in Relation zu setzen und so ggf. zu eigenen gesicherten Grenzwerten der Atemalkoholanalyse im Strafrechtsbereich zu kommen. Hierzu bedarf es lediglich eines Auftrages der IMK.

Eine Implementierung der Atemalkohol-Analyse im Strafrecht hätte eine deutliche Reduzierung der richterlich anzuordnenden Blutprobenentnahmen zur Folge. Allerdings bestünde nach wie vor das Erfordernis von Blutprobenentnahmen und somit auch richterlicher Anordnungen. Fahrten unter dem Einfluss von Drogen können nur durch eine Blutanalyse nachgewiesen werden. Aufgrund der sich stetig verbessernden Vortestverfahren ist in diesem Bereich mit einer Steigerung der Fallzahlen zu rechnen. Darüber hinaus wären Blutprobenentnahmen weiterhin in den Fällen durchzuführen, in denen der Atemalkoholtest verweigert würde. Hierzu sollte Punkt 2 des Beschlusses des 47. VGT aufgegriffen werden und der Richtervorbehalt bei Anordnung der Blutprobenentnahme jedenfalls bei Verkehrsstrafsachen aus den genannten Gründen wegfallen.

Die Atemalkoholanalyse als Lösungsalternative in die aktuelle Diskussion einzubringen, wird aufgrund der starken Vorbehalte seitens der Justiz nicht empfohlen. Das Thema Atemalkoholanalyse sollte daher parallel und somit losgelöst von der gegenwärtigen Debatte behandelt werden.

2. Optimierung des zur Herbeiführung einer richterlichen Anordnung dienenden Verfahrens

(1) Bezüglich der von der Rechtsprechung unterschiedlich beurteilten Verfahrensfragen (z. B. zur Zulässigkeit der fernmündlichen Beantragung von Beschlüssen, zum Verzicht auf eine richterliche Anhörung oder zur unmittelbaren Beantragung von Beschlüssen durch die Polizei gegenüber dem Amtsgericht) wären klarstellende ergänzende Regelungen in der StPO vorstellbar, die den durch die Rechtsprechung veränderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen könnten.

Gegen Änderungen der Strafprozessordnung, die ausschließlich das Verfahren zur Einholung einer richterlichen Anordnung zur Blutprobenentnahme gem. § 81a StPO beschleunigen und vereinfachen sollen, sprechen jedoch die Bedenken, die bereits gegen den Richtervorbehalt im Rahmen des § 81a StPO vorgetragen wurden: Der verfahrensrechtliche Mehrwert des Richtervorbehalts im Rahmen des § 81a StPO würde durch eine Verschlinkung von Verfahrensvorschriften und -rechten noch weiter verringert.

(2) Die Erfahrung der Praxis mit der Bewältigung der neuen Vorgaben durch die Rechtsprechung hat gezeigt, dass zahlreiche Verfahrensprobleme im Rahmen der Beantragung von richterlichen Beschlüssen gem. § 81a StPO auch durch organisatorische oder technische Probleme verursacht wurden. So spielen z. B. die sofortige telefonische Erreichbarkeit der Staatsanwaltschaften und der Gerichte während des Bereitschaftsdienstes, eine

schnell herzustellende Präsenz der für die Blutprobenentnahme herbeigerufenen Ärzte und eine technische Ausstattung, die den sicheren und schnellen Informationsaustausch zwischen der Polizei, der Staatsanwaltschaft und dem Gericht ermöglicht, eine wichtige Rolle.

Die Einrichtung eines lückenlosen richterlichen Bereitschaftsdienstes auch in Bezirken, in denen außerhalb von Trunkenheitsdelikten kein praktischer Bedarf dafür besteht, würde den aus der obergerichtliche Rechtsprechung resultierenden Unsicherheiten zumindest bis zu einer höchstrichterlichen Klärung der umstrittenen Frage begegnen. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass eine sachliche richterliche Kontrolle, ob die Voraussetzungen für die Anordnung nach § 81a StPO für eine Blutprobenentnahme gegeben sind, angesichts des drohenden Beweismittelverlustes nur sehr eingeschränkt stattfinden können. „Der Sinn des Richtervorbehalts, dem betroffenen Bürger einen möglichst effektiven Rechtsschutz im Sinne des Art. 19 IV GG zu gewähren, ließe sich auf diesem Wege kaum erreichen. Der mit der Einrichtung eines Eildienstes einhergehende erhebliche personelle Aufwand – bei den knappen Ressourcen der Justiz – stünde damit in keinem Verhältnis zu dem erreichten Erfolg hinsichtlich des Rechtsschutzes des Bürgers vor Strafverfolgungsmaßnahmen“.

3. Streichung des Richtervorbehalts für Blutprobenentnahmen gem. § 81a StPO

Der Richtervorbehalt – auch der einfachgesetzliche – zielt auf eine vorbeugende Kontrolle der Maßnahme in ihren konkreten gegenwärtigen Voraussetzungen durch eine unabhängige und neutrale Instanz. Diesen Grundsatz hat das BVerfG mehrfach betont und auch auf die Vorschrift des § 81a Abs. 2 StPO bezogen. Danach steht die Befugnis zur Anordnung der Entnahme einer Blutprobe und anderer körperlicher Eingriffe primär dem Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen zu.

Die ausnahmslose Übertragung der zur Wohnungsdurchsuchung entwickelten verfassungsrechtlichen Maßstäbe auf die Blutprobenentnahme durch die Fachgerichte der Länder, die damit ausgelösten erheblichen Verfahrensprobleme und Folgen für die Verkehrssicherheit legen es nahe, den Richtervorbehalt für die Entnahme von Blutproben in Frage zu stellen.

Hierfür sprechen folgende Erwägungen:

(1) Die Interessen des Beschuldigten würden durch die Streichung des Richtervorbehalts nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt. Die Entnahme von Blutproben wird von der Rechtsprechung einheitlich als Eingriff von geringerer Intensität und Tragweite in das – unter einfachem Gesetzesvorbehalt stehende – Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG angesehen (siehe auch § 46 OWiG). Der Schutz dieses Grundrechts des Beschuldigten / Betroffenen wird auch dadurch gewährleistet, dass die Durchführung der Blutprobenentnahme gem. § 81a Abs. 1 StPO zwingend einem Arzt nach den Regeln der ärztlichen Kunst vorbehalten ist.

Verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine Streichung des Richtervorbehalts bestehen nicht. Das BVerfG selbst geht davon aus, dass der in § 81a Abs. 2 StPO enthaltene Richtervorbehalt nicht zum rechtsstaatlichen Mindeststandard zählen dürfte. Das Grundgesetz enthalte ausdrückliche Richtervorbehalte zwar für Wohnungsdurchsuchungen (Art. 13 Abs. 2 GG) und Freiheitsentziehungen (Art. 104 Abs. 2 S. 1 GG), nicht aber für Eingriffe in die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 2 u. 3 GG).

Auch im Falle der Streichung des Richtervorbehalts bliebe weiterhin eine nachträgliche richterliche Kontrolle möglich und damit die Rechtsschutzmöglichkeit für den Beschuldigten/Betroffenen gewahrt (§ 98 Abs. 2 S. 2 StPO analog). In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass polizeiliche Anordnungen zur Blutprobenentnahme gem. § 81a wegen Gefahr im Verzug nach den Erfahrungen einzelner Beschwerdegerichte in den letzten Jahrzehnten nahezu ausnahmslos nicht zu beanstanden waren.

Der verfahrensrechtliche Mehrwert des Richtervorbehalts bei Blutprobenentnahmen ist im Gegensatz zu der Fallgruppe der Wohnungsdurchsuchungen gering.

In den allermeisten Fällen liegen gerade bei den Trunkenheitsfahrten mehr oder minder gleichgelagerte, einfache Sachverhalte zugrunde, die nur einen sehr geringen Raum für eine eigenständige richterliche Überprüfung lassen. Polizei und Staatsanwaltschaft müssen zudem bei Vorliegen konkreter Anknüpfungspunkte für eine Alkoholisierung und eine Täterschaft den Grad der Alkoholisierung sowohl bei den §§ 315c, 316 StGB als auch im Rahmen der §§ 20, 21 StGB von Amts wegen ermitteln.

Vor diesem Hintergrund ist zu Recht auf den mit dem Wandel der Rechtsprechung zu § 81a StPO verbundenen Effekt einer Trivialisierung des Richtervorbehalts hingewiesen worden.

Darüber hinaus ist die Tendenz zu beobachten, die mit dem Praktizieren eines strikten Richtervorbehalts im Rahmen des § 81a StPO einhergehenden Begleitprobleme durch eine großzügige Auslegung hinderlicher Normen zu lösen. Soweit hier Befugnisse zur Freiheitsbeschränkung, die weitere Eingriffe durch Maßnahmen zur Eigensicherung oder im Falle von Widerstandshandlungen nach sich ziehen können, auf Randbemerkungen in einigen Beschlüssen gestützt werden, ist dieses bedenklich, belegt die Problemlage und den Bedarf für eine Anpassung des § 81a Abs. 2 StPO. Weiteren Regelungen und Maßnahmen zur Beschleunigung und Verschlankung des Verfahrens unter Beibehaltung des Richtervorbehalts sind enge rechtsstaatliche Grenzen gesetzt.

(2) § 81a StPO regelt in seinem Absatz 1 die körperliche Untersuchung des Beschuldigten. Aufgrund der ausdrücklichen Nennung der Entnahme einer Blutprobe ergibt sich, dass diese unter die körperlichen Untersuchun-

gen fallen. § 81a Abs. 2 StPO regelt die Anordnungskompetenz für alle körperlichen Untersuchungen nach Absatz 1.

Nur der mit der Entnahme von Blutproben einhergehende Eingriff kann jedoch als geringfügig bezeichnet werden [siehe (1)]. Zudem besteht nur für diesen Bereich der Bedarf für ein schnelles Handeln, das den Prozess des Abbaus der nachzuweisenden Substanzen unterbricht.

Somit wird eine Aufhebung des Richtervorbehalts nach Absatz 2 nur für Blutprobenentnahmen in Betracht kommen, zumindest für das Massenphänomen der Verkehrsdelikte. Diese Argumentation kann in Teilen auch auf andere Delikte übertragen werden.

(3) Mit der Streichung des Richtervorbehalts könnte die primäre Anordnungskompetenz vom Richter auf den Staatsanwalt bei fortbestehender Eilanordnungskompetenz der Polizei verlagert werden. Dagegen sprechen jedoch die Argumente, die bereits die Streichung des Richtervorbehalts nahe legen. Anordnungen durch Bereitschaftsstaatsanwälte würden zu keinem rechtsstaatlichen Mehrwert führen, jedoch erhebliche Ressourcen bei der Justiz binden.

Für eine Verfahrenssicherung durch eine Delegation der polizeilichen Anordnung auf die Ebene der Vorgesetzten (Dienststellenleiter, Beamte des höheren Dienstes) besteht angesichts einer geringen Eingriffstiefe von Blutprobenentnahme und der regelmäßig einfachen Sachverhalte ebenfalls kein Bedarf.

ETSC: 4th Road Safety PIN Report*)

– Auszug –

Executive summary

This 4th PIN Report provides an overview of European countries' performance in five areas of road safety. It builds on the three previous Road Safety PIN Reports published in June 2007, 2008 and 2009. It shows how countries have progressed in reducing road deaths and serious injuries since 2001. It also shows how countries perform in tackling the three main killers on the roads: speeding, drink driving and failure to wear a seat belt.

Tackling the three main killers on the roads

Deaths attributed to drink driving have decreased somewhat faster than other road deaths since 2001 in the EU. However, a massive underreporting distorts the real picture: it is estimated that alcohol related deaths make up to 25 % of all road deaths against 11.5 % according to official statistics.

Introduction

In 2009, about 35,000 people were killed in the EU27 as a consequence of road collisions. Around 300,000 were seriously injured and many more suffered slight injuries. While the number of deaths and seriously injured people is falling, studies have shown that faster progress is possible if all effective means are applied (Elvik et al. 2009).

The European Union has set itself a target of halving the yearly number of road deaths between 2001 and 2010.

Against this background, the European Transport Safety Council (ETSC) set up in April 2006 the Road Safety Performance Index (PIN) as an instrument to spur European countries to greater efforts to enhance road safety.

The Index covers all relevant areas of road safety including road user behaviour, infrastructure and vehicles, as well as road safety policymaking more generally.

3.2 Progress in reducing drink driving deaths

Since 2001, deaths attributed to drink driving in the EU have decreased by about 5.7 % on average each year, somewhat faster than other road deaths at about 4.2 % per year (Fig. 16).

*) Road Safety Target in Sight: Making up for lost time – 4th Road Safety PIN Report vom 22. Juni 2010.
www.etsc.eu

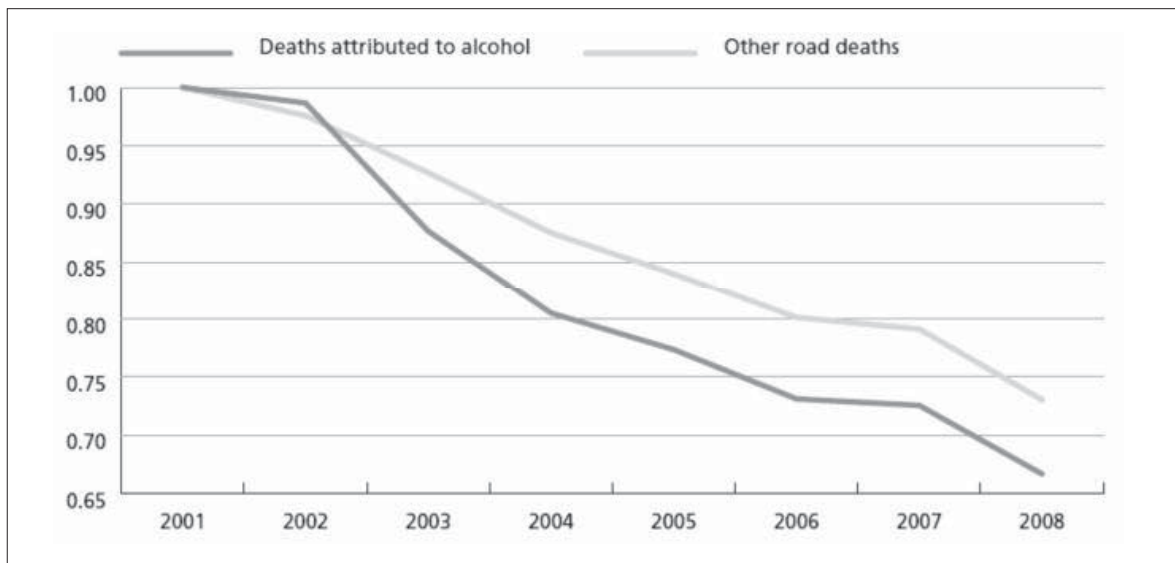


Fig. 16: Relative developments in deaths attributed to alcohol and other road deaths in 24 EU countries taken together over the period 2001 to 2008. 2001 (average 2000–2002) = 1.

3.2.1 Comparison between countries

Fig. 17 shows individual countries’ progress in reducing deaths from drink driving collisions compared with progress in reducing other deaths, using each country’s own method of identifying alcohol-related deaths. In half of the countries, progress in reducing drink driving has contributed more than its share to overall reductions in deaths.

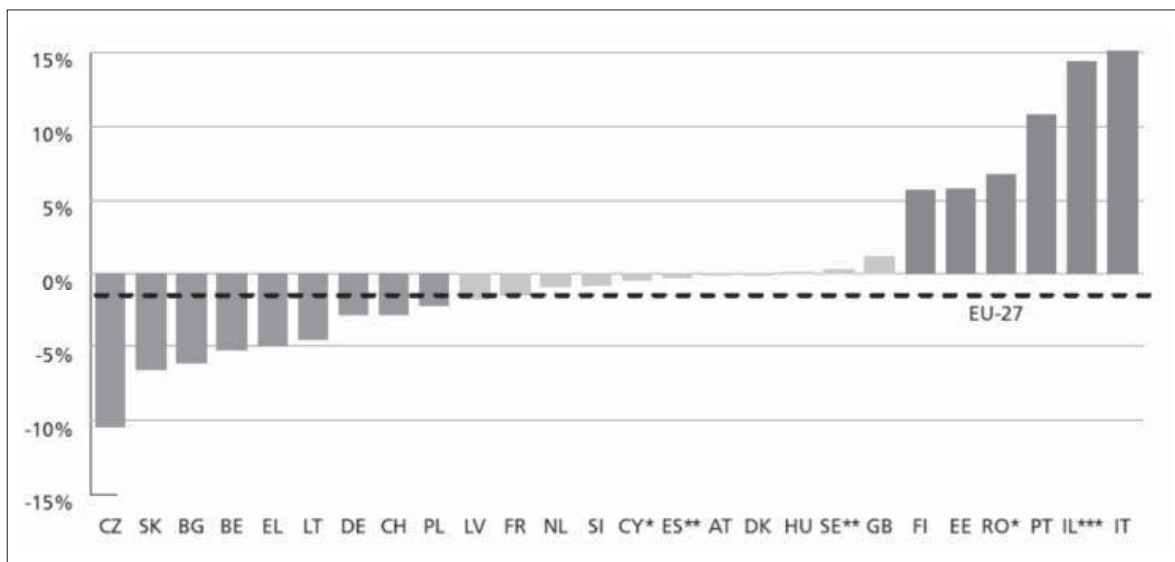


Fig. 17: Difference between the average annual percentage reduction in road deaths attributed to alcohol and the corresponding reduction for other road deaths over the period 2001–2008.

* CY (2004–2008), EE (2001–2005), RO (2005–2008), IL (2004–2008).

** Annual percentage change in driver deaths attributed to alcohol relative to total driver deaths (Spain, Sweden), Based on post mortem examinations.

*** IL: Since 2006, drivers involved in fatal crashes are systematically tested for alcohol (and cannot refuse to be tested) which could explain part of the increase in the number of drink driving deaths.

3.2.2 High under-reporting of drink driving deaths

The European Commission estimates that across the EU at least 25 % of all road deaths are alcohol related, against 11.5 % according to official statistics. At least 3,500 deaths could have been prevented if accident-involved drivers reported to be driving over the limit had been sober. On the same basis, however, the number of deaths that could have been prevented would be at least 7,500 if 25 % of all deaths occur in collisions with a driver over the alcohol limit instead of the 11.5 % attributed in official statistics.

3.2.3 Preventing drink driving: measures that work

Lowering the BAC limit

The European Commission has recommended Member States to apply a maximum legal bloodalcohol concentration (BAC) not exceeding 0.5 g/l for all drivers and 0.2 g/l for novice and professional drivers. Only Ireland, Malta and the UK have a higher limit than 0.5 for all drivers. Ireland will hopefully soon fall in line with the majority of the EU. A bill has indeed been presented by Noel Dempsey, Ireland's Transport Minister, to the Irish Parliament to reduce the legal BAC limit from 0.8 g/l to 0.2 for learner, novice and professional drivers and to 0.5 for all other drivers. This builds on Ireland's mandatory alcohol testing introduced in July 2006 which was followed by a 22 % drop in total road deaths in the first 12 months. The Road Traffic Bill 2009 also introduces mandatory alcohol testing of all drivers involved in collisions.

The UK might be next in line.

Several countries, such as Switzerland and Austria, have lowered their national legal limit in the past few years. The experience from these two countries shows that such a legislative change together with strong enforcement and campaigning brings about reductions in alcohol related deaths.

Enforcement

Consistent and visible enforcement is a powerful deterrent to drink driving. Targeted breath testing coupled with publicity about enforcement increases drivers' subjective perception of the possibility of being caught. Unfortunately, in a majority of EU countries being checked for alcohol is rather exceptional: 71 % of drivers declared in a driver survey carried out in 2002/2003 in 23 countries that they had not been checked for drink driving over the past three years, and the likelihood of being tested was estimated to be very low (SARTRE 3, 2004).

Country	Code	2006		2007		2008	
		Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit	Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit	Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit
Finland	FI	n/a	n/a	318	1.6%	385	1.3%
Norway	NO	n/a	n/a	n/a	n/a	338	n/a
Sweden	SE	264	0.9%	292	0.8%	287	0.8%
Slovenia	SI	162	8.0%	191	7.3%	200	5.8%
France	FR	186	3.2%	182	3.3%	190	3.3%
Cyprus	CY	90	6.2%	149	6.8%	182	5.9%
Greece	EL	118	3.4%	143	2.9%	135	3.1%
Hungary	HU	144	2.9%	143	3.2%	130	3.1%
Ireland	IE	n/a	n/a	113	4.1%	128	3.2%
Spain	ES	88	2.5%	96	2.2%	112	1.8%
Estonia	EE	76	0.9%	68	1.0%	95	1.1%
Austria	AT	56	9.4%	77	7.0%	87	5.8%
Israel	IL	4	16.5%	24	5.1%	69	2.2%
Portugal	PT	48	7.3%	56	5.6%	63	5.9%
Poland	PL	n/a	n/a	n/a	n/a	47	9.5%
Lithuania	LT	31	1.4%	34	1.6%	40	1.7%
Denmark	DK	n/a	n/a	n/a	n/a	36	n/a
Italy	IT	4	n/a	12	n/a	23	n/a
Great Britain	GB	10	17.4%	10	16.3%	n/a	n/a

Tab. 3: Numbers of roadside alcohol breath tests (per 1,000 inhabitants) and percentage of those tested found to be above the legal limit.

Seventeen EU countries provided the number of roadside checks performed during one year by the police (Table 3).

Sanctions and rehabilitation programmes

Deaths attributed to drink driving decreased in Hungary from 161 in 2007 to 111 in 2008 (or -31 %). Part of this change is due to the introduction of a “zero tolerance” of drink driving in January 2008. Whenever a driver is found to be under the influence of alcohol the driving licence is withdrawn immediately. So far 7,500 driving licences have been withdrawn due to drink driving.

With 42.5 % of the total points withdrawn in 2006 for driving with a BAC over the legal limit, illegal drink driving is the number one offence penalised by penalty points in Luxembourg.

Fines and sanctions for drink driving have been increased in a number of countries over the past few years, including Austria, Germany, Spain, Lithuania, Slovakia and Bulgaria. Recidivists are also offered rehabilitation courses and alcolocks in rehabilitation programmes in an increasing number of countries to encourage a change of attitude towards drink driving. The introduction of alcolocks, in rehabilitation programmes and for fleet drivers, could help to bridge the gap of insufficient police checks and to tackle recidivist offenders.

3.2.4 Recommendations

Recommendations to Member States

- Apply international best practices in tackling drink driving, in particular as set out in the 2004 EC Recommendation on traffic law enforcement.
- Intensify enforcement of laws against driving after drinking by setting targets for minimum level of alcohol checks of the motorist population, e. g. 1 in 5 motorists should be checked each year.
- Introduce systematic breath-testing in all Police checks relating to driver behavior.
- Introduce obligatory testing for alcohol for all road users involved in fatal accidents, if not in all injury collisions dealt with by the Police.
- Consider adopting a lower limit for commercial and novice drivers thus stressing the seriousness of drink driving among these two target groups.
- Organise regular nationwide campaigns to raise the public's understanding that drinking and driving is never a good mix.
- Consider the launch of a nationwide initiative for commercial organisations to consider drink driving by their workforces within the context of their business model.
- Develop the use of alcolocks in rehabilitation programmes.
- Consider extending the use of alcolocks for certain categories of drivers (e. g. bus drivers transporting children) and fleet drivers.

Recommendations to the EU

- Re-table the Directive on Cross Border Enforcement and through it encourage Member States to introduce minimum requirements to achieve high standards in the enforcement of laws on drink driving as set out in the EC Recommendation on traffic law enforcement.
- Work towards the adoption of standardised definitions of drink-driving and alcohol-related collisions and road deaths across the EU based on SafetyNet recommendations.
- Work on an EU-wide monitoring system to determine the prevalence of drink driving in the EU and rates of traffic deaths related to drink driving. This should include testing for alcohol for at least all drivers involved in fatal collision (if not all road users).
- Introduce harmonised standards for alcolocks in Europe.
- Consider adopting legislation making alcolocks mandatory for certain categories of drivers.

9. Deutscher Verkehrsexpertentag „Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen“ und „Umweltschonende Mobilität“ – Auszug –

Präambel

Am 21. und 22. Juni 2010 fand in Köln der diesjährige Deutsche Verkehrsexpertentag der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU) statt. „Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen“ und „Umweltschonende Mobilität“ wurden als Generalthemen des Kongresses aus Sicht der aktuellen Forschung und der derzeitigen Praxis in Deutschland interdisziplinär dargestellt und diskutiert. Vor diesem Hintergrund gelten die nachstehenden Entschlüsse. ...

Entschlüsse

Gesetzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen

9. Die Grenze absoluter Fahruntüchtigkeit liegt derzeit für Radfahrer bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 ‰. Da jedoch bereits ab einer BAK von 0,8 ‰ die falsche Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten, eine verminderte Sehleistung sowie verlängerte Reaktionszeiten und „Tunnelblick“ vorliegen, sollte aus Verkehrssicherheitsgründen das Radfahren ab 0,8 ‰ BAK als Ordnungswidrigkeit analog zu § 24a Abs. 1 StVG geahndet werden. Medizin und Gesetzgebung müssen weiterhin prüfen, ob der bisherige Grenzwert zur Festlegung der absoluten Fahruntüchtigkeit herabgesetzt werden muss.

Rechtsprechung

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

59. *) 1. Im Fall der Blutentnahme nach § 81a Abs. 1 und Abs. 2 StPO müssen die Ermittlungsbehörden zunächst regelmäßig versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen. Nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehenden Verzögerung besteht auch eine Anordnungskompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen. Die Gefahrenlage muss dann mit auf den Einzelfall bezogenen Tatsachen begründet werden, die in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist.

2. Die Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die vorherige Einholung einer richterlichen Anordnung ist in jedem Einzelfall konkret zu überprüfen und festzustellen.

3. Von Verfassungen wegen ist sicherzustellen, dass die Fachgerichte den ihnen vorliegenden Einzelfall prüfen und nicht aus generellen Erwägungen den Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO „leer laufen“ lassen.

4. Der Verstoß gegen § 81a StPO gebietet es nicht zwingend, ein Verwertungsverbot hinsichtlich des gewonnenen Beweismittels anzunehmen. Dies ist im Einzelfall von dem dafür zuständigen Strafgericht zu prüfen.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 11. Juni 2010 – 2 BvR 1046/08 –

Zum Sachverhalt:

Die Verfassungsbeschwerde betrifft die Durchsuchung einer Wohnung und die Anordnung einer Blutentnahme ohne richterliche Anordnung aufgrund von Gefahr im Verzug.

I. 1. Am 21. Dezember 2007 (Freitag) gegen 17.12 Uhr verständigte der getrennt von der Beschwerdeführerin lebende Ehemann die Polizei, dass die Beschwerdeführerin mit ihrem PKW gefahren sei, obwohl sie nach Alkohol rochen und glasige Augen gehabt habe. Er teilte mit, dass sie ein Alkoholproblem habe. Gegen 17.40 Uhr trafen Polizeibeamte bei der Wohnung der Beschwerdeführerin ein. Da die Beschwerdeführerin die Wohnungstür nicht öffnete, verschaffte sich ein Polizeibeamter bei der im Anwesen wohnenden Vermieterin einen Zweitschlüssel für die Wohnung der Beschwerdeführerin.

2. Die Beschwerdeführerin wurde nach einem Atemalkoholtest um 17.55 Uhr, bei dem ein Wert von 1,01 mg/l ermittelt wurde, zur Polizeiinspektion F. bei N. gebracht. Die Blutentnahme wurde von einem Polizeibeamten gegen 18.30 Uhr angeordnet und von einem Arzt um 18.40 Uhr beziehungsweise 19.04 Uhr

durchgeführt. Die Proben ergaben eine Blutalkoholkonzentration von 1,69 ‰ und 1,56 ‰. Der Führerschein wurde sichergestellt. Die Beschwerdeführerin gab an, nach ihrer Fahrt keinen weiteren Alkohol zu sich genommen zu haben.

3. Der Ehemann wurde an diesem Tag gegen 18.13 Uhr als Zeuge vernommen. Er sagte aus, dass er wegen der erheblichen Parfümierung zwar keinen Alkoholgeruch wahrgenommen, allerdings auffällig glasige Augen gesehen habe. Er habe daraufhin den gemeinsamen Sohn nicht an seine Frau übergeben. Er übergab den Ermittlungsbeamten eine gerichtlich protokollierte Umgangsvereinbarung vom 10. März 2006, in der sich die Beschwerdeführerin verpflichtet hatte, während der Anwesenheit des Kindes keinen Alkohol zu sich zu nehmen und das Kind auch nicht im alkoholisierten Zustand abzuholen. Außerdem sagte die Beschwerdeführerin in der Vereinbarung zu, eine Alkoholtherapie durchzuführen.

4. Das Amtsgericht Schwabach erließ am 13. Februar 2008 einen Strafbefehl wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr. Hiergegen legte die Beschwerdeführerin Einspruch ein.

5. Mit Schriftsatz vom 28. Februar 2008 beantragte der Verteidiger der Beschwerdeführerin beim Amtsgericht Schwabach die Herausgabe des Führerscheins sowie die Feststellung, dass die Durchsuchung und die Blutentnahme rechtswidrig gewesen seien. Ferner beantragte er die Vernichtung der an diesem Tag entnommenen Blutproben. Die Anträge wurden auf die Verletzung von Art. 13 GG, Art. 19 Abs. 4 GG und Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG gestützt. Der Richtervorbehalt sei missachtet worden. Gefahr im Verzug habe nicht vorgelegen. Eine entsprechende Dokumentation fehle. Es habe kein ausreichender Tatverdacht für die Maßnahmen bestanden. Wegen des schwerwiegenden Verstoßes gegen die genannten Grundrechte bestehe ein Verwertungsverbot. Im Übrigen habe die Beschwerdeführerin nach der Fahrt und vor dem Eintreffen der Polizei eine Flasche Rotwein getrunken.

6. Mit Beschluss vom 12. März 2008 entzog das Amtsgericht Schwabach gemäß § 111a Abs. 1 StPO vorläufig die Fahrerlaubnis und bestätigte die Beschlagnahme des Führerscheins nach § 111a Abs. 3 StPO. Zugleich wurde die Rechtmäßigkeit der Durchsuchung und der Blutentnahme festgestellt. Der Antrag auf Vernichtung der Blutproben wurde zurückgewiesen.

a) Nach den bisherigen Ermittlungen bestehe ein hinreichender Tatverdacht wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr. Die Behauptung eines Nachtrunkes widerspreche den von der Beschwerdeführerin bei der Entnahme der Blutprobe gemachten Angaben.

b) Gefahr im Verzug habe sowohl hinsichtlich der Durchsuchung als auch der Blutentnahme bestanden.

Wegen der von der Rechtsprechung festgelegten Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit sei die exakte und zeitnahe Feststellung der Blutalkoholkonzentration von zentraler Bedeutung. Jede Verzögerung führe insoweit zu Ungenauigkeiten bei der Rückrechnung. Die richterliche Anordnung habe wegen dieses Zeitdrucks nicht eingeholt werden können, ohne den Zweck der Maßnahmen zu gefährden.

c) Eine Dokumentation sei nicht erforderlich gewesen, da mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts von einer solchen abgesehen werden könne, wenn die Voraussetzungen für die Eilmaßnahmen offenkundig seien. Dies sei bei Trunkenheitsfahrten der Fall.

7. Die Beschwerde wurde vom Landgericht Nürnberg-Fürth mit Beschluss vom 28. April 2008 als unbegründet verworfen.

a) Ein ausreichender Tatverdacht habe nach dem Hinweis des Ehemanns der Beschwerdeführerin bestanden.

b) Die Dokumentation des Sachverhalts in den polizeilichen Vermerken vom 21. und 22. Dezember 2008 befinde sich in den Ermittlungsakten und sei zeitnah gefertigt worden.

c) Unmittelbar nach der Anzeige des Ehegatten sei für die Polizeibeamten noch nicht absehbar gewesen, dass eine richterliche Anordnung der Durchsuchung erforderlich werden würde. Die Notwendigkeit einer Durchsuchung habe sich erst unmittelbar nach Eintreffen bei der Wohnung gegen 17.40 Uhr gestellt, als der PKW der Beschwerdeführerin aufgefunden worden sei und die Beschwerdeführerin die Wohnungstür nicht geöffnet habe. Zu diesem Zeitpunkt habe die Gefahr bestanden, dass die Beschwerdeführerin den Untersuchungserfolg durch einen Nachtrunk gefährden würde. Diese Gefahr sei offensichtlich gewesen und auch dokumentiert worden.

d) Die Notwendigkeit der Blutentnahme habe sich erst gegen 18.15 Uhr ergeben. Nach dem Atemalkoholtest musste die Beschwerdeführerin auf die Polizeiinspektion verbracht werden, wobei aufgrund der Fahrtstrecke von einem Eintreffen in der Polizeiinspektion gegen 18.15 Uhr auszugehen sei. Zu dieser Zeit sei der Ehemann in seiner Wohnung als Zeuge vernommen worden. Erst nach Abschluss dieser Vernehmung sei die Einschätzung des polizeilichen Sachbearbeiters, dass eine Blutprobe entnommen werden müsse, zu erwarten gewesen. Zu diesem Zeitpunkt hätte die Einholung einer richterlichen Anordnung der Blutentnahme den Ermittlungserfolg gefährdet. Die zeitnahe Blutentnahme sei generell zur Beweissicherung im Interesse einer effektiven Strafverfolgung erforderlich. Schließlich weist das Landgericht darauf hin, dass, obwohl richterliche Anordnungen auch mündlich, telefonisch oder per Telefax ergehen könnten, eine eigenständige richterliche Entscheidung in der Regel nur aufgrund schriftlicher Unterlagen ergehen dürfe, auf die sich der Richter in der Prüfung stützen und berufen könne. Es sei dem Richter auch eine angemessene Prüfungszeit zuzubilligen. Die richterliche Entscheidung sei zudem gemäß § 34, § 35 Abs. 2 StPO im Regelfall schriftlich

zu begründen und bekannt zu geben. Selbst zur Tageszeit an einem Wochentag seien damit notwendigerweise Zeitverzögerungen verbunden, die eine nicht hinnehmbare Verzögerung der Untersuchungshandlung bedeuteten.

8. Am 20. März 2008 wurde die Beschwerdeführerin wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde entzogen und eine Sperrfrist für die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis von sechs Monaten ausgesprochen.

9. In der Berufungsverhandlung vom 21. Oktober 2008 wurde das Strafverfahren mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft gemäß § 153a Abs. 2 StPO gegen die Zahlung einer Geldauflage vorläufig eingestellt. Der Beschluss, mit dem die vorläufige Einziehung der Fahrerlaubnis angeordnet worden war, wurde aufgehoben. Nach Zahlung der Geldauflage wurde das Verfahren mit Beschluss vom 08. April 2009 endgültig eingestellt.

II. Die Beschwerdeführerin beruft sich auf ihre Grundrechte aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 13 Abs. 1 und Abs. 2 GG sowie aus Art. 19 Abs. 4 GG.

1. Das Landgericht nehme den Tatverdacht aufgrund der Aussage des Ehemanns unkritisch an. Der Richtervorbehalt sei missachtet worden, weil keine Gefahr im Verzug bestanden habe. Es sei nicht einmal der Versuch unternommen worden, eine richterliche Entscheidung herbeizuführen. Das Landgericht verkenne, dass die Dokumentation der Durchsuchung nicht auf eigenen Beobachtungen der Polizeibeamtin beruhe, weil diese erst nach Betreten der Wohnung dort eingetroffen sei. Aufgrund der unzureichenden Dokumentation der Umstände, die das Vorliegen der Gefahr im Verzug begründen könnten, sei die nachträgliche richterliche Kontrolle erschwert. Unabhängig von dieser Frage sei die Durchsuchung wegen des nur schwachen Tatverdachts und der Schwere des Eingriffs nicht zulässig gewesen.

2. Hinsichtlich der Blutentnahme habe ausreichend Zeit bestanden, eine richterliche beziehungsweise staatsanwaltschaftliche Weisung zu erholen.

Aus den Gründen:

Die Kammer nimmt die Verfassungsbeschwerde zur Entscheidung an, weil dies zur Durchsetzung der Grundrechte der Beschwerdeführerin angezeigt ist (§ 93a Abs. 2 Buchstabe b BVerfGG), und gibt ihr teilweise statt. Zu dieser Entscheidung ist sie berufen, weil die maßgeblichen verfassungsrechtlichen Fragen bereits durch das Bundesverfassungsgericht entschieden sind (vgl. BVerfGE 96, 44 <51 ff.>; 103, 142 <150 ff.>; BVerfGK 10, 270 <271 f.> [= BA 2008, 71]) und die Verfassungsbeschwerde teilweise zulässig und begründet ist (§ 93b Satz 1 i. V. m. § 93c Abs. 1 Satz 1 BVerfGG).

I. 1. Die angegriffenen Entscheidungen der Gerichte verletzen die Beschwerdeführerin in ihrem Recht aus Art. 19 Abs. 4 GG, soweit sie das Bestehen der polizeilichen Eilkompetenz mit einer Begründung angenommen haben, die den einfachrechtlichen Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO bei Blutentnahmen

zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration im Regelfall „leer laufen“ lassen würden. Die Erledigung des Eingriffs steht dem Rechtsschutzbedürfnis und damit der Zulässigkeit der Verfassungsbeschwerde nicht entgegen (vgl. BVerfGK 10, 270 <272>).

a) Das Recht auf effektiven Rechtsschutz garantiert bei Rechtsverletzungen durch die öffentliche Gewalt den Zugang zu den Gerichten, die Prüfung des Streitbegehrens in einem förmlichen Verfahren sowie die verbindliche gerichtliche Entscheidung. Art. 19 Abs. 4 GG umfasst zwar nicht das Recht auf Überprüfung der richterlichen Entscheidung; sehen die Prozessordnungen allerdings eine weitere gerichtliche Instanz vor, so sichert Art. 19 Abs. 4 GG die Effektivität des Rechtsschutzes auch insoweit (vgl. BVerfGE 107, 395 <401 ff.> m. w. N.). Die Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes ist nur dann gegeben, wenn das zur nachträglichen Überprüfung berufene Gericht die Voraussetzungen des Exekutivakts vollständig eigenverantwortlich nachprüft. Jedenfalls soweit das Handeln der Exekutive auf der Inanspruchnahme einer originär gerichtlichen Eingriffsbefugnis beruht, erstreckt sich das Gebot effektiven Rechtsschutzes in diesen Fällen auch auf Dokumentations- und Begründungspflichten der anordnenden Stelle, die eine umfassende und eigenständige nachträgliche gerichtliche Überprüfung der Anordnungsvoraussetzungen ermöglichen sollen. Kommt die anordnende Stelle diesen Pflichten nicht nach oder lässt das überprüfende Gericht den gerichtlichen Rechtsschutz „leer laufen“, indem es dem Betroffenen eine eigene Sachprüfung versagt, kann dies eine Verletzung von Art. 19 Abs. 4 GG begründen (vgl. BVerfGE 103, 142 <156 ff.>; BVerfGK 2, 310 <315 f.>; 10, 270 <272 f.>; 12, 374 <376 f.>). Diese Maßstäbe gelten grundsätzlich auch für Maßnahmen, die nicht – wie die Wohnungsdurchsuchung – einem verfassungsrechtlichen, sondern nur einem einfach-gesetzlichen Richtervorbehalt unterliegen (vgl. BVerfGK 5, 74 <81>; 10, 270 <272 f.>; 12, 374 <376 f.>).

Auch im Fall der Blutentnahme nach § 81a Abs. 1 und Abs. 2 StPO muss eine effektive nachträgliche Kontrolle der nichtrichterlichen Eilanordnung gewährleistet sein (vgl. BVerfGK 10, 270 <273>; 12, 374 <376 f.>). Nach § 81a Abs. 2 StPO steht die Anordnung der Blutentnahme grundsätzlich dem Richter zu (vgl. BVerfGK 10, 270 <274>). Der Richtervorbehalt zielt auf eine vorbeugende Kontrolle der konkreten strafprozessualen Maßnahme durch eine unabhängige und neutrale Instanz (vgl. BVerfGE 96, 44 <51 ff.>; 103, 142 <151>; BVerfGK 10, 270 <273 f.>). Die Ermittlungsbehörden müssen zunächst regelmäßig versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen. Nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehenden Verzögerung besteht auch eine Anordnungskompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen (vgl. BVerfGK 10, 270 <274>). Die Gefahrenlage muss dann mit auf den Einzelfall bezogenen Tatsachen begründet werden, die in den Ermittlungsakten zu doku-

mentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist (vgl. BVerfGK 10, 270 <274>).

b) Die Fachgerichte haben den Prüfungsauftrag nicht in einer diesen Anforderungen gerecht werden Weise wahrgenommen. Insbesondere das Landgericht erschöpft die Prüfung im Wesentlichen mit der Darlegung seiner generalisierenden Rechtsauffassung zur Gefährdung der Beweissicherung bei der Feststellung der Blutalkoholkonzentration. Die weitere Annahme des Landgerichts, dass richterliche Eilentscheidungen generell nur nach Vorlage schriftlicher Unterlagen getroffen werden könnten und dass diese wegen des zur Prüfung des Sachverhalts sowie zur Erstellung des Beschlusses notwendigen Zeitraums zwangsläufig mit der Gefährdung des Untersuchungszwecks einhergingen, würde dazu führen, dass Entscheidungen des Ermittlungsrichters zur Blutentnahme bei Verdacht auf Trunkenheit im Verkehr in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht mehr eingeholt werden würden. Der Richtervorbehalt in § 81a Abs. 2 StPO würde bei rein abstrakter Bestimmung der Gefährdungslage im Regelfall bedeutungslos werden. Dies wird weder der gesetzlichen Intention noch der Bedeutung des Richtervorbehalts für den Grundrechtsschutz des Einzelnen gerecht (vgl. dazu OLG Stuttgart, Beschluss vom 26. November 2007 – 1 Ss 532/07 –, NStZ 2008, S. 238 [= BA 2008, 76]; Thüringer Oberlandesgericht, Beschluss vom 25. November 2008 – 1 Ss 230/08 –, juris Rn. 18 ff. [= BA 2009, 214]; OLG Bamberg, Beschluss vom 19. März 2009 – 2 Ss 15/09 –, NJW 2009, S. 2146 <2147 f.> [= BA 2009, 217]; OLG Hamm, Beschluss vom 28. April 2009 – 2 Ss 117/09 –, juris Rn. 17 ff.; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 02. Juni 2009 – 1 Ss 183/08 –, StV 2009, S. 516 <517> [= BA 2009, 422]; OLG Celle, Beschluss vom 06. August 2009 – 32 Ss 94/09 –, NJW 2009, S. 3524 <3525> [= BA 2009, 416]; OLG Celle, Beschluss vom 15. September 2009 – 322 SsBs 197/09 –, juris Rn. 9 ff. [= BA 2009, 419]; OLG Oldenburg, Beschluss vom 12. Oktober 2009 – 2 SsBs 149/09 –, NJW 2009, S. 3591 <3592>; OLG Frankfurt, Beschluss vom 14. Oktober 2009 – 1 Ss 310/09 –, juris Rn. 8 [= BA 2010, 30]; a. A.: LG Hamburg, Beschluss vom 12. November 2007 – 603 Qs 470/07 –, NZV 2008, S. 213 <214 f.> [= BA 2008, 217]). Die Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die vorherige Einholung einer richterlichen Anordnung ist daher in jedem Einzelfall konkret zu überprüfen und festzustellen.

c) Die Beschwerdeführerin hat ihrerseits hinreichend substantiiert vorgetragen, dass eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs bei Einholung einer richterlichen Anordnung nicht zu befürchten gewesen wäre. Die Gerichte hätten dieses konkrete Vorbringen würdigen müssen.

aa) Die Annahme des Landgerichts, dass sich die Notwendigkeit der Blutentnahme erst nach der Zeu- genaussage des Ehemannes und dem Eintreffen auf der Polizeiinspektion gegen 18.15 Uhr gezeigt habe, lässt wesentliche Tatsachen außer Acht. Das Gericht prüft nicht, ob von dem Ermittlungsrichter eine kurze

schriftliche Entscheidung unter Einschaltung der Staatsanwaltschaft auch ohne schriftliche Antragsunterlagen in einem angemessenen Zeitraum hätte erwartet werden können und abgewartet werden müssen. Die Erforderlichkeit der Blutentnahme stellte sich bereits unmittelbar nach dem Atemalkoholtest gegen 17.55 Uhr heraus. Auf die Zeugenvernehmung des Ehemanns kam es zu diesem Zeitpunkt nicht mehr entscheidend an, da sich der Tatverdacht bereits aus dessen Anruf bei der Polizeiinspektion und dem Atemalkoholtest ergeben hatte. Von diesem Zeitpunkt an bis zur Anordnung der Blutentnahme gegen 18.30 Uhr und deren Durchführung gegen 18.40 Uhr hätte ausreichend Zeit für den Versuch bestanden, eine richterliche Anordnung oder zumindest eine staatsanwaltschaftliche Weisung zu erhalten, ohne den Ermittlungserfolg zu gefährden.

bb) Das Gericht prüft auch nicht, ob der Zeitraum zwischen 17.55 Uhr und 18.30 Uhr für den Ermittlungsrichter ausgereicht hätte, um eine eigenständige Prüfung des Sachverhalts durchzuführen, einen kurzen Beschluss zu verfassen und diesen zu übermitteln. Im Gegensatz zu einer Durchsuchung sind die zu prüfenden tatsächlichen und rechtlichen Fragen bei § 81a StPO beim Verdacht einer alkoholbedingten Fahrunfähigkeit in der Regel weniger komplex. Im vorliegenden Fall gilt dies insbesondere für die Beurteilung des Tatverdachts, nachdem bereits ein Atemalkoholwert und ein klares Ermittlungsbild vorlag, aber auch für die Prüfung der Verhältnismäßigkeit. In Ausnahmefällen kann die Anordnung durch den Richter auch lediglich mündlich erfolgen (vgl. BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats vom 23. Juli 2007 – 2 BvR 2267/06 –, juris). Ferner dürfte davon auszugehen sein, dass an einem Werktag zur Tagzeit noch ein Ermittlungsrichter, zumindest aber noch ein richterlicher Eil- oder Notdienst im Bezirk des Landgerichts Nürnberg-Fürth zu erreichen gewesen sein wäre (vgl. BVerfGE 103, 142 <156>; BVerfGK 9, 287 <290>). Ob in diesem Einzelfall gleichwohl eine erhebliche Verzögerung durch die Einholung einer richterlichen Anordnung hätte eintreten können (z. B. wegen vorrangiger Eilentscheidungen), kann nicht beurteilt werden, da die Beamten schon keinen Versuch unternommen haben, einen richterlichen Beschluss einzuholen.

cc) In den Entscheidungen wird auch nicht thematisiert, ob die Ermittlungsbehörden sich zunächst um eine richterliche Entscheidung und nachrangig um eine staatsanwaltschaftliche Weisung bemühen mussten. In den Ermittlungsakten, insbesondere in dem Vermerk des Polizeibeamten zur Blutentnahme vom 11. Januar 2008, aber auch in den Vermerken vom 21. und 22. Dezember 2007 finden sich keine Hinweise darauf, dass solche Versuche unternommen worden sind. Von der Evidenz der Gefährdungslage und damit der Entbehrlichkeit der Dokumentation kann in Anbetracht des zur Verfügung stehenden Zeitrahmens und des ermittelten Atemalkoholwerts, der nicht in der Nähe eines „Grenzwerts“ lag, nicht ausgegangen werden. Ein Nachtrunk war zu diesem Zeitpunkt nicht behauptet und auch nicht mehr zu befürchten, da sich die

Beschwerdeführerin bis zur Blutentnahme in der Kontrolle der Ermittlungsbehörden befand (vgl. BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats vom 21. Januar 2008 – 2 BvR 2307/07 –, juris Rn. 6).

Von Verfassungs wegen ist sicherzustellen, dass die Fachgerichte den ihnen vorliegenden Einzelfall prüfen und nicht aus generellen Erwägungen den Richtervorbehalt „leer laufen“ lassen. Die Gerichte haben mit der Weigerung, die Anordnungs kompetenz der Ermittlungspersonen konkret zu überprüfen, der Beschwerdeführerin den effektiven Rechtsschutz durch eine eigene Sachprüfung versagt. Es kann wegen diesem Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4 GG dahinstehen, ob die Fachgerichte daneben die Bedeutung von Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG verkannt haben (vgl. BVerfGK 10, 270 <274>).

2. Die Verfassungsbeschwerde ist unzulässig, soweit die gerichtlichen Entscheidungen wegen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO und der Bestätigung der Beschlagnahme des Führerscheins nach § 111a Abs. 3 Satz 1 StPO angegriffen werden. Die Beschwerdeführerin hat nicht vorgetragen, wieso die Voraussetzungen für diese Maßnahmen nicht vorgelegen haben. Ihre tatsächlichen und rechtlichen Ausführungen beschränken sich allein auf die Rechtswidrigkeit der Durchsuchung und der Blutentnahme. Die rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen der §§ 81a, 102 ff. StPO und des § 111a StPO decken sich keineswegs. Das Vorliegen eines Beweisverwertungsverbotes wird von der Beschwerdeführerin lediglich behauptet, ohne sich mit der Rechtsprechung der Fachgerichte und des Bundesverfassungsgerichts (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 28. Juli 2008 – 2 BvR 784/08 –, NJW 2008, S. 3053 m. w. N. [= BA 2008, 386]) auseinanderzusetzen.

3. Die Verfassungsbeschwerde ist unbegründet, soweit es um die Durchsuchung der Wohnung der Beschwerdeführerin geht.

Ein Tatverdacht im Sinne von § 102 StPO hat nach Aktenlage unzweifelhaft vorgelegen. Es ist verfassungsrechtlich auch nicht zu beanstanden, wenn das Landgericht davon ausgeht, dass sich die Notwendigkeit der Durchsuchung erst zu dem Zeitpunkt gestellt habe, als das Auto der Beschwerdeführerin vor dem Anwesen aufgefunden wurde und sie die Wohnung nicht freiwillig öffnete. Nach dem Anruf des Ehemanns war für die Ermittlungsbeamten noch nicht ersichtlich, ob die Beschwerdeführerin überhaupt in ihrer Wohnung angetroffen werden könne und inwieweit sie sich kooperativ verhalten werde. Die Annahme des Vorliegens der Gefahr im Verzug durch das Landgericht lässt keine Willkür erkennen, denn durch die Einholung einer richterlichen Anordnung oder einer staatsanwaltschaftlichen Weisung hätte sich notwendigerweise eine zeitliche Verzögerung – sei es auch nur von wenigen Minuten – ergeben. In diesem kurzen Zeitfenster hätte die Beschwerdeführerin mit einem Nachtrunk, wie dies auch später durch den Verteidiger geltend gemacht wurde, den Ermittlungszweck gefährden können. Die Vorgehensweise der Er-

mittlungsbeamten ist auch in einer Weise dokumentiert worden, die eine umfassende gerichtliche Überprüfung ermöglicht hat. Der Vermerk der Polizeibeamten ist zeitnah zu der Maßnahme gefertigt worden, nämlich am 22. Dezember 2008. Dass die Verfasserin des Vermerks erst nach Betreten der Wohnung durch die ersten Polizeibeamten dort eintraf, ist für die Beurteilung dieser Frage unerheblich. Es ist nicht erforderlich, dass jeder an einer Maßnahme beteiligte Polizeibeamte seine Wahrnehmungen persönlich schriftlich niederlegt. Insoweit ist es für die gerichtliche Überprüfung ausreichend, wenn diese von einem Beamten zusammenfassend dargestellt werden. Aus dieser Dokumentation geht zwar nicht hervor, ob die Kontaktaufnahme zu einem Ermittlungsrichter oder einem Staatsanwalt überhaupt versucht wurde. Eine detaillierte Dokumentation zu dieser Frage war auch entbehrlich, weil die Dringlichkeit der Maßnahme offenkundig war (vgl. BVerfGK 2, 310 <316>; 5, 74 <79>; Beschluss der 3. Kammer des Zweiten Senats vom 23. Juli 2007 – 2 BvR 2267/06 –, juris). Es handelte sich um einen einfachen Sachverhalt, bei dem sich die tatsächlichen Anhaltspunkte für den Tatverdacht, der Ablauf der Maßnahmen und die Umstände, die den Eilfall begründeten, aus der Dokumentation ergeben. An der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme bestehen keine Zweifel.

4. Soweit die Beschwerdeführerin die Vernichtung der Blutproben beantragt, ist die Verfassungsbeschwerde offensichtlich unbegründet. Der Verstoß gegen § 81a StPO gebietet es nicht zwingend, ein Verwertungsverbot hinsichtlich des gewonnenen Beweismittels anzunehmen (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Zweiten Senats vom 28. Juli 2008 – 2 BvR 784/08 –, NJW 2008, S. 3053). Dies ist im Einzelfall von dem dafür zuständigen Strafgericht zu prüfen (BVerfGK 10, 270 <274>). Die Aufbewahrung der Blutproben gemäß § 81a Abs. 3 StPO bis zum Abschluss des Strafverfahrens begegnet keinen verfassungsrechtlichen Bedenken.

60. Ist bei der Messung des Alkohols in der Atemluft die Kontrollzeit von 10 Minuten nicht eingehalten, weil sich in der Mundhöhle eine Fremdsubstanz befand, kann das Messergebnis gleichwohl verwertbar sein, wenn der Grenzwert von 0,25 mg/l nicht unerheblich (etwa 20 %) überschritten ist und ein Sicherheitsabschlag vorgenommen wird. In diesen Fällen bedarf es der Hinzuziehung eines Sachverständigen (abweichend von OLG Hamm, Beschluss vom 24. Januar 2008, 2 Ss OWi 37/08, VRS 114, 292 [= BA 2008, 198]).

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 02. Juli 2010 – 4 Ss 369/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verhängte gegen den Betroffenen wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit des Ver-

stoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze eine Geldbuße von 1.200 € und setzte ein Fahrverbot von 3 Monaten fest. Nach den Feststellungen befuhr der Betroffene am 20. August 2009 gegen 1.55 Uhr mit seinem PKW in ... die ... Straße. Er hätte erkennen können, dass er in Folge vorangegangenen Alkoholkonsums eine Alkoholmenge im Körper hatte, die das im Straßenverkehr zulässige Maß von 0,25 mg/l überschritten hatte. Zwei Atemalkoholmessungen, durchgeführt um 2.22 Uhr und 2.25 Uhr, ergaben Konzentrationen von 0,301 mg/l und von 0,297 mg/l.

Der Betroffene hat eingeräumt, Alkohol vor der Fahrt zu sich genommen zu haben, jedoch in geringem Maße. Während der Fahrt und der gesamten Kontrolle habe er einen Kaugummi im Mund gehabt. Dies stelle – so das Amtsgericht – jedoch die Richtigkeit der Messergebnisse nicht in Frage. Zwar sei es nach der Aussage des Polizeibeamten, der die Kontrolle durchgeführt habe, bereits fraglich, ob der Betroffene tatsächlich während der Kontrolle und bei Durchführung der Messungen einen Kaugummi im Mund gehabt habe. Jedenfalls habe der Zeuge ausschließen können, dass der Betroffene gekaut habe. Das Amtsgericht hält auf der Grundlage dieser Angaben die Messungen für verwertbar. Hierzu hat es einen Sachverständigen gehört, dem es folgt. Es legt hierzu dar:

„Der Sachverständige führte aus, dass, die Richtigkeit der Angaben des Betroffenen unterstellt, zwar die Durchführungsbedingungen für das ALCO-TEST-Messgerät Dräger nicht eingehalten seien, da in den letzten 10 Minuten vor der Durchführung der Messung keine fremde Substanz in die Mundhöhle gelangt sein dürfe, dies jedoch vorliegend nicht zu einer Verfälschung des Messergebnisses führe, das außerhalb der erlaubten Messschwankungsbreiten liegt. Derartige Verfälschungen seien bislang bei keiner der untersuchten Fremdstoffen festgestellt worden. Zwar sei zu berücksichtigen, dass die Untersuchungen zum Einfluss von Fremdstoffen in der Mundhöhle bei Atemalkoholmessungen bislang überwiegend bei alkoholnüchternen Probanden durchgeführt worden seien, so dass bei bereits alkoholisierten Probanden unter Umständen eine Zuordnung geringfügig abweichender Werte zu unvermeidbaren Messfehlerschwankungen oder durch die Fremdstoffe verursachten Verfälschungen nicht sicher erfolgen könne, jedoch sei von Abweichungen von maximal 0,02 mg/l auszugehen.

Eine solche Abweichung sei lediglich bei Untersuchungen nach dem Konsum eines ‚Fishermans’s Friend‘-Bonbons festgestellt worden; bei sämtlichen anderen Fremdstoffen wie Kaugummis und Lutschbonbons sei es zu keinen Verfälschungen gekommen. Der Sachverständige führte überdies aus, dass sich beim bloßen Lutschen an einem Kaugummi oder einem Bonbon weitaus weniger Fremdstoffen in der Mundhöhle lösten, als dies beim Kauen der Fall sei. Nach den Ergebnissen der wissenschaftlichen Untersuchungen sei daher vorliegend unter Zugrundelegung der Aussage des Zeugen ... von keiner Beeinflussung des Messer-

gebnisses beim Betroffenen auszugehen. Die Trink-einlassung des Betroffenen passe überdies mit der festgestellten Atemalkoholkonzentration keinesfalls zusammen. Würde sie stimmen, sei bei der Messung ein Ergebnis von 0,1 bis maximal 0,2 Promille zu erwarten gewesen. Insgesamt bezeichnete der Sachverständige daher die Einlassung des Betroffenen als unstimmig.“

Der Betroffene hat gegen diese Entscheidung Rechtsbeschwerde eingelegt, die er mit der Verletzung sachlichen Rechts begründet. Insbesondere macht er geltend, die Messung sei infolge Nichteinhaltung der Kontrollzeit von 10 Minuten unverwertbar.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat sich dem Vorbringen des Verteidigers angeschlossen und die Aufhebung des Urteils und Freispruch des Betroffenen durch das Rechtsbeschwerdegericht beantragt.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist unbegründet.

1. Gemäß § 24a Abs. 1 und 3 StVG handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr fahrlässig ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft hat. Für die Verwertbarkeit einer Atemalkoholmessung ist wesentlich die Einhaltung der sog. Kontrollzeit von 10 Minuten vor der Messung. Während dieser Zeit darf der Betroffene keine die Messung möglicherweise beeinflussenden Substanzen zu sich nehmen oder mit ihnen umgehen. Dazu gehört neben Essen, Trinken und Rauchen auch die Anwendung von Mundwasser, Spray u. a. (so Schoknecht, Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse; Gutachten des Bundesgesundheitsamtes, 1992, S. 12). Wird neben anderen Bedingungen wie insbesondere der Einhaltung der Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Beginn der Messung die Kontrollzeit eingehalten, bedarf es keines Sicherheitsabschlages vom Ergebnis der Messung (BGHSt 46, 358, 367 [= BA 2001, 280]).

Die Frage, wie zu verfahren ist, wenn die Kontrollzeit nicht eingehalten wird, wird unterschiedlich beurteilt. Nach Ansicht des OLG Hamm (VRS 114, 292, 294 [= BA 2008, 198]) ist die Messung insgesamt unverwertbar und kann nicht etwa mit einem Sicherheitsabschlag verwertet werden. Das OLG Bamberg (BA 2008, 197) schließt sich dem jedenfalls für den Fall an, in dem der Grenzwert gerade erreicht ist (in dem zugrundeliegenden Fall 0,253 mg/l). Der Senat hält ebenso wie in dem Fall, in dem die Wartezeit von 20 Minuten nicht eingehalten ist, eine generelle Unverwertbarkeit der Messung für nicht angezeigt. Bei jener Fallgruppe wird eine Unverwertbarkeit dann nicht angenommen, wenn der gemessene Atemalkoholwert weit (etwa 20 %) über dem Grenzwert liegt. In diesem Fall sei durch Einholung eines Sachverständigengutachtens zu klären, ob die mit der Nichteinhaltung der Wartezeit verbundenen Schwankungen der Messwerte durch einen Sicherheitsabschlag ausgeglichen werden können (so etwa OLG Celle NZV 2004, 318 [= BA 2004, 167]; OLG Karlsruhe VRS 107, 52 [= BA 2004, 467] und NStZ-RR 2006, 250 [= BA 2006, 410]; Hent-

schel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage, § 24a StVG Rn 16a). Aus dem Gutachten von Schoknecht (a. a. O.) ergibt sich nicht, dass die Messung in jedem Fall unverwertbar ist, wenn die Kontrollzeit von 10 Minuten nicht eingehalten worden ist. Hierdurch soll lediglich ausgeschlossen werden, dass der Proband keine die Messung möglicherweise beeinflussenden Substanzen zu sich genommen hat. Beispielhaft werden Mundwasser und Spray genannt (in denen alkoholische Substanzen enthalten sein können). Hieraus folgt, dass die Messungen im Einzelfall trotz Nichteinhaltung der Kontrollzeit aussagekräftig sein können. Da die Bedingung der Einhaltung der Kontrollzeit nicht eingehalten worden ist, ist allerdings ebenso wie bei der Nichteinhaltung der Wartezeit ein Sicherheitsabschlag vorzunehmen (vgl. BGH a. a. O.). Eine Verwertbarkeit der Messungen wird daher nur dann in Betracht kommen, wenn der Grenzwert des § 24a Abs. 1 StVG nicht nur geringfügig überschritten worden ist, weshalb eine Verwertbarkeit in den Fällen des OLG Bamberg (aaO) und des OLG Karlsruhe (VRS 107, 52) ausscheidet (dortige Werte 0,253 und 0,260 mg/l). Der weitergehenden Ansicht des OLG Hamm (a. a. O.) folgt der Senat nicht. Um diese Fragen zu klären, bedarf es der Hinzuziehung eines Sachverständigen, der sich auch zu Höhe des Sicherheitsabschlages zu äußern hat.

2. Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe sind die Messergebnisse verwertbar. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts ergaben die um 2.22 Uhr und 2.25 Uhr erhobenen Messungen Atemalkoholkonzentrationen von 0,301 mg/l und 0,297 mg/l, im Schnitt somit 0,299 mg/l. Der Grenzwert von 0,25 mg/l ist somit nicht nur geringfügig, sondern um etwa 20 % überschritten. Deshalb ist der Weg eröffnet, mit Hilfe eines Sachverständigen die Messungen für zuverlässig einzuschätzen. Dem ist das Amtsgericht vorliegend nachgekommen. Aus den Ausführungen des Sachverständigen kann in nachvollziehbarer Weise gefolgert werden, warum die Proben gleichwohl verwertbar sind. Der Sicherheitsabschlag von 0,02 mg/l ist angemessen. Damit liegt kein Verwertungsverbot vor.

3. Einer Vorlage der Sache an den Bundesgerichtshof gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 121 Abs. 2 GVG bedarf es nicht, da die Aussage des OLG Hamm, die Messung sei in diesen Fällen generell unverwertbar, nicht tragend ist; es handelte sich um einen Hinweis für die neue Hauptverhandlung. Von der Entscheidung des OLG Bamberg weicht der Senat nicht ab, da dieser ein anders gelagerter Sachverhalt (niedrigerer Messwert) zugrunde liegt.

61. 1. Die 3-Jahres-Frist des § 69a Abs. 3 StGB berechnet sich ab Rechtskraft der die frühere Sperre anordnenden Entscheidung.

***) 2. Ist die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB auf einen Charaktermangel zurückzuführen, so stehen Straf- und Maßregelausspruch grundsätzlich in einer so**

engen gegenseitigen Abhängigkeit, dass sich ein Angriff gegen die Anordnungen nach §§ 69, 69a StGB auch auf die Strafzumessung erstreckt. Etwas anderes kann allenfalls dann gelten, wenn der Anordnung ein Regelbeispiel im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB zu Grunde liegt, bei dem aufgrund der verwirklichten Straftat ohne weiteres von der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist.

Thüringer Oberlandesgericht,
Beschluss vom 27. November 2009 – 1 Ss 314/09 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Gera verurteilte die Angeklagte am 21.01.2009 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in 2 Fällen, begangen am 29. und 31.10.2008, zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 5 Monaten, setzte die Vollstreckung der Freiheitsstrafe zur Bewährung aus und wies die Verwaltungsbehörde an, eine neue Fahrerlaubnis nicht vor Ablauf von 12 Monaten zu erteilen.

Die Fahrerlaubnis war der Angeklagten bereits durch Urteil des Amtsgerichts Gera vom 28.01.2008, durch das sie wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tatmehrheit mit Vortäuschen einer Straftat zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen verurteilt worden war, entzogen worden. In diesem früheren Urteil war eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von 6 Monaten angeordnet worden. Diese frühere Verurteilung ist seit dem 27.01.2009 rechtskräftig.

Die form- und fristgerecht eingelegte Berufung der Angeklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts Gera vom 21.01.2009 verwarf die 7. Strafkammer des Landgerichts Gera durch Urteil vom 29.07.2009.

In der Berufungshauptverhandlung vor dem Landgericht Gera am 29.07.2009 hatte die Angeklagte die Berufung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt.

Mit ihrer form- und fristgerecht eingelegten und begründeten Revision, mit der sie die Aufhebung des Berufungsurteils und die Zurückverweisung an das Landgericht erstrebt, rügt die Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts, und führt dies bezüglich einer angeblich fehlerhaften Anwendung des § 69a StGB näher aus.

Die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft beantragt in ihrer Stellungnahme vom 16.11.2009, die Revision als offensichtlich unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig und in der Sache – zumindest vorläufig – erfolgreich.

Die Strafkammer ist zu Recht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen und hat deshalb allein über die Rechtsfolgenseite entschieden. Diese Entscheidung hält rechtlicher Überprüfung jedoch nicht stand.

Das Landgericht hat die Dauer der Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach § 69a StGB u. a. damit begründet, dass das Mindestmaß der Sperre

gem. § 69a Abs. 3 StGB ein Jahr betrage. Dazu wird näher ausgeführt, dass aufgrund des Urteils des Amtsgerichts Gera vom 28.01.2008 gegen die Angeklagte bereits einmal eine Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis angeordnet worden sei. Dass die Rechtskraft dieser Entscheidung erst am 27.01.2009 und damit nach den beiden hier verfahrensgegenständlichen Taten eingetreten sei, sei unerheblich.

Dem folgt der Senat nicht. Nach ganz herrschender Auffassung, der sich der Senat anschließt, berechnet sich die 3-Jahres-Frist des § 69a Abs. 3 StGB ab Rechtskraft der die frühere Sperre anordnenden Entscheidung (siehe etwa LK-Geppert, StGB, 12. Aufl., § 69a Rn. 33 unter Hinweis auf § 69a Abs. 5 Satz 1 StGB; MünchKomm-Athing, StGB, § 69a Rn. 19; Schönke/Schröder/Stree, StGB, 27. Aufl., § 69a Rn. 7; Fischer, StGB, 56. Aufl., § 69a Rn. 11).

Der Vorschrift des § 69a Abs. 3 StGB liegt die Überlegung zu Grunde, dass bei Kraftfahrern, die sich innerhalb kurzer Zeit erneut als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen haben, erfahrungsgemäß längere Zeiten des Zwangsausschlusses vom Straßenverkehr erforderlich sind, um erzieherisch erfolgreich auf sie einzuwirken (siehe Begr. Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs, BT Drucks. IV/651 S. 19; LK Geppert a. a. O.). Ob sich ein Angeklagter bereits vor der Tat als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen hat, kann mit einer die Verlängerung der Mindestfrist für die neue Sperre rechtfertigenden Sicherheit aber nur dann vorausgesetzt werden, wenn die frühere Sperrfrist bereits vor Begehung der neuen Tat tatsächlich zu laufen begonnen hatte. Gem. § 69a Abs. 5 Satz 1 StGB beginnt die Sperre erst mit Rechtskraft des Urteils.

Gegen einen Verzicht auf das Erfordernis des Eintritts der Rechtskraft der früheren Sperre vor Begehung der neuen Tat spricht ferner, dass die Anwendung des § 69a Abs. 3 StGB dann von der Zufälligkeit abhinge, ob das neue Verfahren in der Tatsacheninstanz vor oder nach Eintritt der Rechtskraft bezüglich der früheren Sperre abgeschlossen wird. Das macht auch der vorliegende Fall deutlich. Hätte die Angeklagte das Urteil des Amtsgerichts Gera vom 21.01.2009 nicht angefochten, hätte § 69 Abs. 3 StGB auch unter Zugrundelegung der Auffassung des Landgerichts nicht zur Anwendung kommen können, da die Rechtskraft bezüglich der früheren Sperre erst am 27.01.2009 eingetreten ist.

Schließlich wird auch bei anderen an ein früheres Fehlverhalten im Straßenverkehr anknüpfenden Regelungen auf die Rechtskraft der früheren Entscheidung abgestellt (siehe etwa § 25 Abs. 2a StVG, § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV).

Die Aufhebung der Anordnung der isolierten Sperre zieht die Aufhebung des Strafausspruchs nach sich, weil die im Zusammenhang mit der Notwendigkeit und gegebenenfalls der Dauer einer isolierten Sperrfrist entscheidungserheblichen Feststellungen zur charakterlichen Ungeeignetheit der Angeklagten zugleich für die Art und die Höhe der Strafe sowie für die Möglichkeit ihrer Aussetzung zur Bewährung bedeutsam sind.

Die Frage der Möglichkeit des Bestehenlassens des Strafausspruchs bei Aufhebung der Entziehung des Fahrerlaubnis bzw. der Anordnung einer isolierten Sperrfrist beantwortet sich nach denselben Maßstäben, die für die isolierte Anfechtbarkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. der Anordnung einer isolierten Sperrfrist gelten. Eine getrennte Anfechtbarkeit ist nach herrschender Meinung nur dann möglich, wenn sich die Entscheidung über die Maßregel unabhängig von den Strafzumessungserwägungen beurteilen lässt. Das kommt regelmäßig nur dann in Betracht, wenn die Ungeeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen auf körperlichen oder geistigen Mängeln beruht. Ist die Ungeeignetheit dagegen, wie hier, auf einen Charaktermangel zurückzuführen, so stehen Straf- und Maßregelausspruch grundsätzlich in einer so engen gegenseitigen Abhängigkeit, dass sich ein Angriff gegen die Anordnungen nach §§ 69, 69a StGB auch auf die Strafzumessung erstreckt (vgl. etwa KG Berlin, Beschluss vom 16.03.1998, 1 Ss 31/98, bei juris; OLG Frankfurt, Beschluss vom 21.05.1996, 3 Ss 114/96, NZV, 1996, 414f; OLG Nürnberg, Beschluss vom 24.01.2007, 2 Ss 280/06, NZV 2007, 642f; Meyer-Goßner, StPO, 52. Aufl., § 318 Rn 29; KK-Paul, StPO, 6. Aufl., § 318 Rn 8a, Heidelberger-Komm/Rautenberg, StPO, 4. Aufl., § 318 Rn. 27).

Etwas anderes kann allenfalls dann gelten, wenn der Anordnung der isolierten Sperrfrist ein Regelbeispiel im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB zu Grunde liegt, bei dem aufgrund der verwirklichten Straftat ohne weiteres von der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen ist (vgl. BGHSt 47, 32, 36, 38). Vorliegend ist aber kein Regelatbestand nach § 69 Abs. 2 StGB erfüllt.

Die angefochtene Entscheidung beruht auf der Verletzung des § 69a Abs. 3 StGB, denn es ist nicht auszuschließen – sondern liegt angesichts dessen, das kein Fall der Regelentziehung nach § 69 Abs. 2 StGB i. V. m. § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB vorliegt und zwischen den abzuurteilenden beiden Taten und der Berufungshauptverhandlung immerhin 9 Monaten verstrichen waren, keineswegs fern –, dass das Landgericht die isolierte Sperrfrist etwas geringer bemessen hätte.

Da Gegenstand des Berufungsurteils aufgrund der wirksamen Berufungsbeschränkung allein der Rechtsfolgenausspruch ist und dieser aus den ausgeführten Gründen keinen Bestand haben kann, war das Urteil der Berufungskammer insgesamt aufzuheben.

62. *) 1. Wird dem Verurteilten zunächst eine Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB zur Last gelegt und erfolgt sodann seine Entlastung durch ein Sachverständigengutachten dergestalt, dass er nur noch wegen einer Ordnungswidrigkeit wegen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr verurteilt worden ist, so können dem Verurteilten die Kosten des Gutachtens nicht auferlegt werden.

2. Eine Entschädigung für die polizeiliche Sicherstellung seines Führerscheins nach § 5 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 StrEG scheidet aus, wenn sich der Verurteilte durch einen Nachtrunk zurechnen lassen muss, einen erheblichen Tatverdacht der Trunkenheitsfahrt durch Alkoholenuss vor und nach der Fahrt selbst geschaffen und damit die gegen ihn gerichtete strafprozessuale Maßnahme grob fahrlässig verursacht zu haben.

Landgericht Hildesheim,
Beschluss vom 15. September 2009 – 26 Qs 101/09 –

Zum Sachverhalt:

Die Staatsanwaltschaft Hildesheim erhob gegen den Verurteilten unter anderem wegen des Verdachts der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB am 30.04.2008 Anklage. Das Hauptverfahren wurde mit Beschluss vom 21.07.2008 vor dem Strafrichter des Amtsgerichts Peine eröffnet.

Dem Verurteilten wurde neben einer gefährlichen Körperverletzung zum Nachteil der Nebenklägerin ... vorgeworfen, am 12.02.2008 gegen 21.15 Uhr in ... mit dem PKW u. a. die ... Straße befahren zu haben, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke und einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,62 g ‰ nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen, wobei er allerdings von Beginn der Ermittlungen an einen Nachtrunk behauptet hatte.

Der Führerschein wurde noch am Vorfalstag – mit dessen Einverständnis – von dem Polizeibeamten ... sichergestellt und befand sich seit dem 13.02.2008 bis zum 30.12.2008 bei der Akte.

Im Hauptverhandlungstermin am 18.09.2008 hat das Amtsgericht Peine dem Verurteilten wegen des weiterhin bestehenden Verdachts der Trunkenheit im Verkehr durch Beschluss die Fahrerlaubnis nach § 111a StPO vorläufig entzogen, nachdem er die Herausgabe des sichergestellten Führerscheins beantragt hatte. Im Übrigen hat das Amtsgericht die Hauptverhandlung ausgesetzt, um wegen des behaupteten Nachtrunks ein Sachverständigengutachten zur Frage der Höhe der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit verbunden mit einer Begleitstoffanalyse einzuholen. Dieses Gutachten ging am 02.12.2008 bei dem Amtsgericht Peine ein. Nach Erörterung mit den Verfahrensbeteiligten hob das Amtsgericht Peine den Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auf. Der Verurteilte erhielt unter dem Datum vom 30.12.2008 den Führerschein zurück.

Das Amtsgericht Peine hat den Verurteilten sodann mit Urteil vom 04.06.2009 wegen vorsätzlicher Körperverletzung in 2 Fällen zu einer Gesamtgeldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 15,- € verurteilt. Ferner wurde gegen den Verurteilten wegen Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr mit einem Alkoholwert von 0,5 Promille oder mehr eine Geldbuße von 250,- € sowie ein Fahrverbot von einem Monat Dauer festgesetzt. Daneben hat das Amtsgericht ihm die Kosten des Verfahrens sowie die notwendigen Auslagen der Nebenklage auferlegt. Abschließend

wurde festgestellt, dass ein Entschädigungsanspruch des Verurteilten nach den Vorschriften des StrEG nicht besteht.

Der Verurteilte wendet sich mit seiner fristgerecht eingelegten sofortigen Beschwerde gegen die Kostenentscheidung, soweit dem Verurteilten die Kosten des Gutachtens des Sachverständigen ... zur Begleitstoffanalyse auferlegt worden sind, und gegen die Versagung der Entschädigung für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis für die Zeit vom 12.03.2008 bis 30.12.2008.

Aus den Gründen:

Die sofortige Beschwerde ist zulässig, hingegen nur zum Teil begründet.

1. Der Verurteilte war in Abweichung zur Kostenentscheidung des Amtsgerichts von den Kosten des Gutachtens des Sachverständigen ... – welche den Beschwerdewert erreichen – gemäß § 465 Abs. 2 StPO freizustellen. Dem Verurteilten wurde zunächst eine Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB zur Last gelegt. Durch das Gutachten des Sachverständigen ... ist der Verurteilte soweit entlastet worden, als dass er nur noch wegen einer Ordnungswidrigkeit wegen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholkonzentration von 0,5 ‰ oder mehr verurteilt worden ist. Insoweit ist es sachgerecht, diese Kosten auszuscheiden (vgl. Meyer-Goßner, § 465 StPO, Rz. 7 m. w. N.).

2. Soweit sich der Verurteilte gegen die Versagung der Entschädigung hinsichtlich der Sicherstellung des Führerscheins richtet, muss der Beschwerde jedoch der Erfolg versagt bleiben. Der Verurteilte hat diese Strafverfolgungsmaßnahme zumindest grob fahrlässig verursacht, so dass eine Entschädigung hierfür ausgeschlossen ist (§ 5 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 StrEG).

Nach der körperlichen Auseinandersetzung mit der Nebenklägerin in deren Wohnung und dem helfenden Einschreiten der Nachbarn dürfte dem – strafrechtlich in verkehrsrechtlicher Sicht nicht unerfahrenen – Verurteilten klar gewesen sein, dass mit dem Einschreiten der Polizei zu rechnen ist.

Unabhängig von der Annahme grober Fahrlässigkeit bereits bei Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 51. Aufl., § 5 StrEG Rz. 12), muss sich der Verurteilte durch seinen – im Übrigen bezüglich des Umfangs widerlegten – Nachtrunk zurechnen lassen, hier einen erheblichen Tatverdacht der Trunkenheitsfahrt durch Alkoholenuss vor und nach der Fahrt selbst geschaffen und damit die gegen ihn gerichtete strafprozessuale Maßnahme grob fahrlässig verursacht zu haben. Soweit sich nach Eingang des Gutachtens bei Gericht durch die Erörterungen mit den Verfahrensbeteiligten zur Aufhebung der Maßnahme weitere Verzögerungen ergeben haben könnten, wird dies nicht vom Regelungsgehalt des StrEG erfasst.

Aus diesem Grunde war daher die Beschwerde gegen die Versagung der Entschädigung zu verwerfen.

63. 1. Ein strafprozessuales Verwertungsverbot begründet nicht zwangsläufig auch ein Verwertungsverbot im Verwaltungsverfahren.

2. Die Fahrerlaubnisbehörde darf in einem Fahrerlaubnisentziehungsverfahren auch das Ergebnis der Untersuchung einer Blutprobe berücksichtigen, die unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO entnommen wurde.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Juni 2010 – 10 S 4/10 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 14.10.2009 bleibt ohne Erfolg. Zulassungsgründe sind nicht hinreichend dargelegt und liegen auch in der Sache nicht vor.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage des Klägers gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis mit der Begründung abgewiesen, der Kläger sei ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, weil er Amphetamin konsumiert habe. Es könne offen bleiben, ob er gemäß § 136 Abs. 1 Satz 2 StPO bereits vor Durchführung des Drogenschnelltests hätte belehrt werden müssen oder ob gegen § 81a Abs. 2 StPO verstoßen worden sei. Denn selbst ein Verstoß gegen diese strafprozessualen Bestimmungen begründe kein Verwertungsverbot im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis, in dem die Behörde neben den Grundrechten des Betroffenen maßgeblich weitere Rechtsgüter Dritter und das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit berücksichtigen müsse. Auch das negative Ergebnis eines unberechtigterweise angeordneten Gutachtens könne bei der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis verwertet werden.

Demgegenüber wird im Zulassungsantrag im Wesentlichen gerügt, entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts habe das Strafverfahren Auswirkungen auf den vorliegenden Rechtsstreit. Die Blutprobe sei entgegen § 81a Abs. 2 StPO ohne richterliche Anordnung entnommen worden und müsse deshalb vernichtet werden. Das Rechtsstaatsprinzip und das Gebot effektiven Rechtsschutzes gebiete ein Verwertungsverbot der unter rechtswidrigen Umständen erlangten Blut- und Urinproben. Zwar sei im Fahrerlaubnisrecht kein ausdrückliches Verbot der Verwertung einer nicht richterlich angeordneten Blutprobe normiert; der Eingriff in die körperliche Integrität des Betroffenen dürfe jedoch im Verwaltungsrechtsstreit nicht legitimiert werden. Da andere Beweismittel für einen Drogenkonsum des Klägers nicht vorlägen, habe die Fahrerlaubnis nicht ohne weiteres entzogen werden dürfen. Ein Gutachten über seine Kraftfahreignung sei nicht angefordert worden.

Mit diesem Vorbringen werden ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils des Verwaltungsgerichts nicht aufgezeigt.

Der Kläger hat nach dem ärztlichen Gutachten vom 27.11.2008 Amphetamin und Cannabis konsumiert. Nach der Rechtsprechung des Senats führt bereits der einmalige Konsum eines Betäubungsmittels i. S. von

§ 1 Abs. 1 BtMG – ausgenommen Cannabis – im Regelfall gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zur Fahruneignetheit, ohne dass es darauf ankommt, ob das fehlende Vermögen zur Trennung von Konsum und Fahren nachgewiesen ist (vgl. Senatsbeschl. v. 24.05.2002 – 10 S 835/02 – VBIBW 2003, 23 [= BA 2002, 379]; Beschl. v. 07.03.2006 – 10 S 293/06 –; Beschl. v. 19.02.2007 – 10 S 3032/06 – juris [= BA 2007, 190]). In der Rechtsprechung der anderen Obergerichte wird diese Auffassung ganz überwiegend geteilt (vgl. etwa BayVGh, Beschl. v. 14.02.2006 – 11 ZB 05.1406 –; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 25.07.2008 – 10 B 10646/08 – [BA 2008, 418]; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 06.03.2007 – 16 B 332/07 – [BA 2007, 192]; OVG des Saarlandes, Beschl. v. 14.05.2008 – 1 B 191/08 –; OVG Niedersachsen, Beschl. v. 16.06.2003 – 12 ME 172/03 – [BA 2003, 465]; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 02.09.2009 – 1 M 114/09 –, jeweils juris; a.A. soweit ersichtlich nur Hess. VGh v. 14.01.2002 – 2 TG 3008/01 –, juris [= BA 2003, 70]). Es kommt daher nicht darauf an, dass der Kläger im Zeitpunkt der Verkehrskontrolle am 22.11.2008 nur Beifahrer war. Ebenso wenig ist der Ausgang des Ermittlungsverfahrens erheblich, das gegen den Kläger im Jahr 2010 wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz (Besitz und Konsum u. a. von Amphetamin, XTS) eingeleitet worden ist.

Der Kläger kann der mit Entscheidung vom 17.02.2009 verfügten Fahrerlaubnisentziehung auch nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass die Blutentnahme am 22.11.2008 ohne richterliche Anordnung erfolgt sei und das Ergebnis der Blutuntersuchung vom 27.11.2008 daher von der Fahrerlaubnisbehörde nicht habe verwertet werden dürfen. Nach § 81a Abs. 2 StPO steht die Anordnung einer körperlichen Untersuchung gegen den Willen des Betroffenen dem Richter und nur bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen zu. Die Frage, ob der Kläger der Blutentnahme zugestimmt hat oder im Rahmen der durchgeführten Verkehrskontrolle am Samstag, den 22.11.2008 um ca. 14.00 Uhr die Voraussetzungen der Gefährdung des Untersuchungserfolges vorgelegen haben, lässt sich im vorliegenden Verfahren auf Grundlage der vorliegenden Akten nicht abschließend beantworten und ist – soweit ersichtlich – bislang nicht Gegenstand einer straf- oder ordnungswidrigkeitsrechtlichen Entscheidung gewesen. Die Frage, ob unter Berücksichtigung des hierzu vom Bundesverfassungsgericht entwickelten strengen Maßstabs (BVerfG, Beschl. v. 12.02.2007 – 2 BvR 273/06 – NJW 2007, 1345 [= BA 2008, 71]) ausnahmsweise die Befugnis der Ermittlungsbeamten zur Anordnung der Blutentnahme gegeben war, kann aber dahinstehen. Selbst wenn zugunsten des Klägers von einem Verstoß gegen die strafprozessuale Beweiserhebungsvorschrift des § 81a Abs. 2 StPO ausgegangen wird – den der Senat ausdrücklich offen lässt –, folgt daraus nicht zugleich ein Verbot für die Fahrerlaubnisbehörde, das Er-

gebnis der Blutuntersuchung im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren zu verwerten.

Im Zulassungsantrag wird schon nicht hinreichend dargelegt, dass ein eventueller Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO zu einem strafprozessualen Verwertungsverbot geführt hat. Der Freispruch des Klägers im Bußgeldverfahren erfolgte – soweit ersichtlich – nicht wegen Unverwertbarkeit der Blutprobe, sondern weil nicht aufklärbar war, ob der Kläger das Kraftfahrzeug unter Drogeneinfluss selbst geführt hat. Im Übrigen ist für den Strafprozess anerkannt, dass über das Vorliegen eines Beweisverwertungsverbotes – mit Ausnahme ausdrücklich geregelter Verwertungsverbote – jeweils nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden ist (vgl. BVerfG, Beschl. 28.07.2008 – 2 BvR 784/08 – NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386], m. w. N. zur Rechtsprechung der Strafgerichte). Im Anwendungsbereich des § 81a StPO, der – wie dargelegt – eine Eilanordnung durch Polizeibeamte nicht schlechthin ausschließt, tritt das staatliche Strafverfolgungsinteresse gegenüber dem Individualinteresse des Einzelnen an der Bewahrung seiner Rechtsgüter zurück, wenn Gefahr im Verzug willkürlich angenommen und der Richtervorbehalt bewusst und gezielt umgangen bzw. ignoriert wird oder wenn die Rechtslage bei Anordnung der Maßnahme in gleichwertiger Weise verkannt worden ist (vgl. etwa OLG Karlsruhe, Beschl. v. 02.06.2009 – 1 Ss 183/08 – juris [= BA 2009, 422]; OLG Celle, Beschl. v. 15.09.2009 – 322 SsBs 197/09 –, juris [= BA 2009, 419]). Gegen die Annahme eines strafprozessualen Verwertungsverbots spricht hier, dass bei einem Sachverhalt der vorliegenden Art eine richterliche Anordnung mit hoher Wahrscheinlichkeit regelmäßig auch fernmündlich und typischerweise zu ergehen pflegt und dass eine Blutentnahme durch einen Arzt einen eher geringfügigen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit des Betroffenen darstellt, dem andererseits ein erhebliches öffentliches Interesse an der Abwendung erheblicher Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer gegenübersteht. Auch der schnelle Abbau von Drogen im Körper könnte eine Eilkompetenz der Polizeibeamten rechtfertigen (vgl. dazu OLG Hamm, Beschl. v. 25.08.2008 – 3 Ss 318/08 – juris [= BA 2008, 388]; OLG Celle, Beschl. v. 15.09.2009 a. a. O.; OLG Frankfurt, Beschl. v. 14.10.2009 – 1 Ss 320/09 – juris [= BA 2010, 30]).

Auch wenn aber ein strafprozessuales Verwertungsverbot unterstellt wird, ist im vorliegenden Verwaltungsverfahren keine entsprechende Bewertung geboten (ebenso Sächsisches OVG, Beschl. v. 01.02.2010 – 3 B 161/08 – juris; OVG Niedersachsen, Urt. v. 14.08.2008 – 12 ME 183/08 – und Beschl. v. 16.12.2009 – 12 ME 234/09 – jeweils juris [= BA 2008, 416 und BA 2010, 143]; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 03.11.2009 – 1 S 205.09 – juris [= BA 2010, 40]; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 29.01.2010 – 10 B 11226/09 – juris [= BA 2010, 264]; BayVGh, Beschl. v. 28.01.2010 – 11 CS 09.1443 –

juris). Für den Bereich des Fahrerlaubnisrechts ist weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung ein ausdrückliches Verwertungsverbot für nicht richterlich angeordnete körperliche Untersuchungen angeordnet. Ebenso wie im Strafprozessrecht kann daher ein solches Verbot nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls unter Abwägung der gegenläufigen Interessen angenommen werden, wobei jedoch in Verwaltungsverfahren, die wie das Fahrerlaubnisrecht der Gefahrenabwehr dienen, nicht ohne weiteres dieselben Maßstäbe wie im repressiven Bereich des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts gelten. Zwar hat die Behörde auch im Verwaltungsverfahren im Rahmen ihrer Ermittlungstätigkeit die sich aus den Gesetzen, allgemeinen Verfahrensgrundsätzen und Grundrechten ergebenden Grenzen zu beachten. Aus diesen können sich durchaus Verwertungsverbote für das Verwaltungsverfahren ergeben. Hierbei ist jedoch zu prüfen, ob der Schutzzweck der jeweiligen Norm das Verwertungsverbot auch für das Verwaltungsverfahren erfordert (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl., § 24 Rdnr. 29a). Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts dürfte der Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO nicht zum rechtsstaatlichen Mindeststandard zählen (BVerfG, Beschl. 28.07.2008 – 2 BvR 784/08 – NJW 2008, 3053, juris [= BA 2008, 386]).

Hinsichtlich des Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass es – anders als das Straf- und Bußgeldverfahren – nicht der Verfolgung und Ahndung begangener Rechtsverstöße dient, sondern dem Schutz Dritter vor den Gefahren, die von einem ungeeigneten Kraftfahrer ausgehen. Im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis hat die Behörde deshalb maßgeblich und mit besonderem Gewicht neben den Grundrechten des Betroffenen weitere hochrangige Rechtsgüter Dritter wie Leben und Gesundheit und das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit vor Fahrerlaubnisinhabern, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben, zu beachten. Dieser Gesichtspunkt rechtfertigt es, auch eine rechtswidrig angeordnete Blutuntersuchung zu berücksichtigen, wenn das Ergebnis eindeutig negativ für den Betroffenen ist. Dieser Gedanke gilt umso mehr, wenn – wie hier – ein eventueller Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften nicht von der Fahrerlaubnisbehörde selbst zu verantworten ist. Geht der Verstoß gegen die strafprozessuale Beweiserhebungsvorschrift nicht von der für das Verwaltungsverfahren zuständigen Behörde aus, kann die für das Strafverfahren gültige Wertung, dass das Interesse des Einzelnen an der Wahrung seiner Rechte zu Lasten des staatlichen Strafverfolgungsinteresses bei groben Verstößen durch die für die Strafverfolgung zuständigen Behörden unter dem Gesichtspunkt einer fairen Verfahrensgestaltung überwiegt, nicht ohne weiteres auf das Fahrerlaubnisentziehungsverfahren übertragen werden. Die Fahrerlaubnisbehörde darf daher im überwiegenden Interesse an dem Schutz hochrangiger Rechtsgüter einer großen Zahl von Verkehrsteilneh-

mern in einem auf Entziehung der Fahrerlaubnis gerichteten Verwaltungsverfahren auch ein unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gewonnenes Ergebnis einer Blutprobenuntersuchung berücksichtigen, wenn aus diesem die fehlende Kraftfahreignung des Betroffenen hervorgeht. Auch eine rechtswidrig angeordnete Blutuntersuchung schafft eine neue Tatsache, die – ebenso wie das negative Ergebnis eines rechtswidrig angeordneten Gutachtens (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.03.1982, BVerwGE 65, 157; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 20.03.2008 – 1 M 12/08 – juris) – zum Schutz der Allgemeinheit vor einem ungeeigneten Kraftfahrer verwertet werden darf.

Für dieses Ergebnis spricht auch, dass weder das Straßenverkehrsgesetz noch die Fahrerlaubnis-Verordnung für die Anordnung von ärztlichen Untersuchungen und Begutachtungen einen der Vorschrift des § 81 Abs. 2 StPO vergleichbaren Richtervorbehalt vorsehen und es einen Wertungswiderspruch bedeutete, wenn Fälle, die ihren Ausgang in einem straf- oder bußgeldrechtlich relevanten Verkehrsverstoß nehmen, anders behandelt würden als solche, in denen die Behörde nach § 11 Abs. 2 FeV aufgrund ihr bekannt gewordener Tatsachen selbst Zweifeln an der Kraftfahreignung eines Betroffenen nachgeht (zum Ganzen Sächsisches OVG, Beschl. v. 01.02.2010 a. a. O.; OVG Niedersachsen, Urt. v. 14.08.2008 a. a. O. u. Beschl. v. 16.12.2009 a. a. O.; OVG Berlin – Brandenburg, Beschl. v. 03.11.2009 a. a. O.; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. v. 29.01.2010 a. a. O.; BayVGH, Beschl. v. 28.01.2010 a. a. O.).

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

64. 1. Der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis ist gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV i. d. F. vom 09.08.2004 bzw. § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV i. d. F. v. 07.01.2009 nicht zum Führen entsprechender Kraftfahrzeuge im Inland berechtigt, wenn auf der Grundlage sich durch Ermittlungen der zuständigen deutschen Behörden und Gerichte ergebender vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen feststeht, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt des Erwerbs der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat hatte.

2. Ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der 2. bzw. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der 3. Führerscheinrichtlinie steht auf der Grundlage vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen fest, wenn bei Heranziehung allein der Informationen, die vom Ausstellermitgliedstaat stammen, das Fehlen eines Wohnsitzes so sehr wahrscheinlich ist, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch zweifelt.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 18. Juni 2010 – 10 A 10411/10.OVG –

Aus den Gründen:

Der Kläger kann nicht verlangen, dass der auf seinem tschechischen Führerschein angebrachte Vermerk der mangelnden Fahrberechtigung aufgrund dieser Fahrerlaubnis in Deutschland entfernt wird.

Der Kläger hat mit dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 2 der Fahrerlaubnisverordnung in der hier noch heranzuziehenden Fassung vom 9. August 2004 – FeV –, soweit diese Regelung mit den europarechtlichen Vorgaben vereinbar ist, keine Fahrberechtigung für das Bundesgebiet erlangt. Nach dieser Bestimmung gilt die grundsätzliche Fahrberechtigung für EU-Fahrerlaubnisinhaber im Bundesgebiet dann nicht, wenn sie zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten. Die Vorschrift stimmt allerdings nur insoweit mit der ihr zugrunde liegenden Richtlinie 91/439/EWG – 2. Führerscheinrichtlinie –, insbesondere Artikel 1 Absatz 2, Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 8 Absatz 4 Satz 1, überein und gelangt daher auch nur insoweit zur Anwendung, als sich der Verstoß gegen das in Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b der 2. Führerscheinrichtlinie geregelte Wohnsitzerfordernis aus dem vom anderen EU-Mitgliedstaat – Ausstellermitgliedstaat – ausgestellten Führerschein oder anderen von diesem Staat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt und dem betreffenden EU-Fahrerlaubnisinhaber in Deutschland – als Aufnahmemitgliedstaat – vor der Führerscheinausstellung die Fahrerlaubnis entzogen oder seine Fahrerlaubnis eingeschränkt, ausgesetzt oder aufgehoben worden war (vgl. hierzu die Urteile des EuGH vom 26. Juni 2008 – C – 329 und 343/06 <Wiedemann u. a. > [BA 2008, 255] und C – 334-336/06 <Zerche u. a.>; ferner Urteil des Senats vom 18. März 2010, BA 2010, 261).

Die genannten Voraussetzungen für eine Nichtanerkennung der tschechischen Fahrerlaubnis seitens der Bundesrepublik Deutschland liegen hier vor.

Dem Kläger wurde mit Strafbefehl des Amtsgerichts ... wegen einer Trunkenheitsfahrt (Blutalkoholkonzentration 1,7 Promille) die Fahrerlaubnis entzogen. Die Maßnahme konnte auch noch im Zeitpunkt des Erwerbs der tschechischen Fahrerlaubnis zum Nachteil des Klägers verwertet werden – und kann es sogar bis heute – (§ 29 Abs. 1 Satz 2, Abs. 5 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG –).

Die Missachtung der Wohnsitzvoraussetzung ist zudem im oben dargestellten Sinne offensichtlich. Die Verletzung des Wohnsitzprinzips ergibt sich aus der im Berufungsverfahren vom Beklagten zu den Akten gereichten Mitteilung der Polizei der Tschechischen Republik, Landkreispolizeidirektion des Pilsner Kreises, vom 04. Mai 2010.

Der Verwertung dieser Auskunft für die Beurteilung, ob der Kläger aufgrund seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland fahrberechtigt ist, steht nicht entgegen, dass sie auf Betreiben des Beklagten gegeben wurde. Der Senat hält insofern nicht mehr an

seiner im Beschluss vom 14. September 2009 – 10 B 10819/09.OVG – geäußerten, auf die Rechtsprechung des EuGH in den Urteilen vom 26. Juni 2008 gestützten gegenteiligen Rechtsauffassung fest.

In der besagten Entscheidung war der Senat davon ausgegangen, dass es dem Aufnahmemitgliedstaat mit Rücksicht auf die den Mitgliedstaaten auferlegte „klare und unbedingte Verpflichtung“ zur gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine „ohne jede Formalität“ sowie die in den Urteilen des EuGH vom 26. Juni 2008 und auch nochmals in dem Urteil vom 09. Juli 2009 – C – 445/08 – (Wierer) [BA 2009, 408] herausgestellten Grundsätze verwehrt sei, bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaates Nachforschungen dazu anzustellen, ob der Betroffene – dessen Führerschein keine Wohnsitzangabe enthält oder sogar einen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat ausweist – bei Erteilung der Fahrerlaubnis dem Wohnsitzerfordernis genüge; eine gleichwohl – „unzulässigerweise“ – angeforderte Auskunft hatte der Senat für unbeachtlich erachtet. Was die in den genannten Entscheidungen hervorgehobenen Grundsätze angeht, hatte sich der Senat insbesondere auf die Aussagen bezogen, dass „die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt (sein), die Beachtung der (in der 2. Führerscheinrichtlinie) aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen (durch den Ausstellermitgliedstaat) nachzuprüfen“, da „der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins als Nachweis dafür anzusehen (sei), dass der Inhaber dieses Führerscheins am Tag der Erteilung des Führerscheins diese Voraussetzungen erfüllte“, und dass, wenn ein „Aufnahmemitgliedstaat triftige Gründe (habe), die Ordnungsgemäßheit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu bezweifeln, er dies dem anderen Mitgliedstaat mitzuteilen“ habe, und für den Fall, dass dieser „nicht die geeigneten Maßnahmen ergreift, gegen diesen Staat ein Verfahren nach Art. 227 EG einleiten“ könne. Zudem hatte er darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung des EuGH Ausnahmen vom allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine – wie die vom EuGH in seinen Entscheidungen vom 26. Juni 2008 „zugelassene“ Nichtanerkennung – restriktiv auszulegen seien. An dieser Rechtsprechung hält der Senat – wie gesagt – nicht mehr fest, nachdem der EuGH als die für die Ausdeutung des Gemeinschaftsrechts maßgebliche Instanz es in der Rechtssache Wierer unter Voranstellung alles dessen in Randnummer 58 gebilligt hat, dass die zuständigen Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaates bei Behörden des Ausstellermitgliedstaates Informationen darüber einholen, ob bei der Erteilung der Fahrerlaubnis gegen das Wohnsitzerfordernis verstoßen wurde – um sodann, wenn ihnen hierauf eine vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Information dahin zugeht, dass der Fahrerlaubnisinhaber zum Zeitpunkt der Führerscheinausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht in diesem Staat hatte, die Anerkennung des Führerscheins versagen zu können. Dieser rechtlichen Bewertung hat sich bereits das Bundesverwal-

tungsgericht in seinem Urteil vom 25. Februar 2010 (NJW 2010, 1828 [= BA 2010, 251]) angeschlossen. Ihr folgt so denn auch der Senat (so auch VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. Oktober 2009, DAR 2010, 38 [= BA 2010, 41]).

Klarstellend sei hierzu allerdings mit Blick darauf, dass in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von der „Aberkennung“ des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, die Rede ist, hervorgehoben, dass – auch – eine erst durch die Recherchen des Aufnahmemitgliedstaates – gegebenenfalls erst lange nach der Fahrerlaubniserteilung – „aufgedeckte“ Verletzung des Wohnsitzerfordernisses mit Rücksicht auf die rechtlichen Gegebenheiten in Deutschland, die Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis bzw. das Fehlen einer Fahrberechtigung in Deutschland in den in § 28 Abs. 4 FeV genannten Fällen kraft Gesetzes – mit der fakultativen Möglichkeit des Erlasses eines diese Rechtslage feststellenden Verwaltungsaktes (vgl. hierzu die das nunmehr ausdrücklich klarstellende Bestimmung des § 28 Abs. 4 Satz 2 der Fahrerlaubnisverordnung in der ab dem 19. Januar 2009 geltenden Fassung) –, die bereits ab der Fahrerlaubniserteilung bestehende Rechtslage, die mangelnde Fahrberechtigung in Deutschland von Anbeginn an, belegt. In dem vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall ging es – wie im Übrigen auch schon in dem der Entscheidung dieses Gerichts vom 11. Dezember 2008 (BVerwGE 132, 315 [= BA 2009, 229]) zugrunde liegenden Verfahren – um die rechtliche Würdigung einer Fahrerlaubnisentziehung in Anwendung des § 11 Abs. 8 FeV, wobei dann im Rahmen dieser Würdigung darauf eingegangen wurde, ob der Fahrerlaubnisentziehung der europarechtliche Anerkennungsgrundsatz entgegensteht.

Die Auskunft der tschechischen Polizei vom 04. Mai 2010 stellt auch eine vom Ausstellermitgliedstaat Tschechische Republik herrührende unbestreitbare Information dahin dar, dass der Kläger zum Zeitpunkt der Ausstellung seines tschechischen Führerscheins nicht seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates hatte.

Dass eine Auskunft der tschechischen Polizei eine der Tschechischen Republik zurechenbare Mitteilung ist, bedarf keiner weiteren Vertiefung.

Mit der Auskunft vom 04. Mai 2010 wird aber auch unbestreitbar darüber informiert, dass der Kläger im Zeitpunkt des Erwerbs der tschechischen Fahrerlaubnis keinen ordentlichen Wohnsitz in der Tschechischen Republik hatte. Für ein „Feststehen aufgrund unbestreitbarer Information“, was das Fehlen eines ordentlichen Wohnsitzes des Betroffenen im Ausstellermitgliedstaat angeht, kann nicht mehr, aber auch nicht weniger als hinsichtlich des Beweismaßes für die richterliche Überzeugungsbildung in einem Prozess verlangt werden, d. h. es muss bei Heranziehung allein der Information das Fehlen eines Wohnsitzes so sehr wahrscheinlich sein, dass kein vernünftiger, die Lebensverhältnisse klar überschauender Mensch noch zweifelt.

Diese Voraussetzungen sind hier gegeben.

Es besteht zunächst kein Anlass, die Richtigkeit der von der tschechischen Polizei mitgeteilten Tatsachen in Zweifel zu ziehen. Es ist daher davon auszugehen, dass im tschechischen Register der Kraftfahrzeugfahrer als Anschrift des Klägers seine Wohnungsanschrift in Deutschland angegeben ist, das tschechische Einwohnermeldeamtsregister keinen Wohnsitz des Klägers in der Tschechischen Republik ausweist und sich auch aus dem tschechischen Register der Ausländerpolizei kein Aufenthalt des Klägers in der Tschechischen Republik ergibt.

Bei dieser Faktenlage, bei einer Zusammenschau des Fehlens von Angaben zum Kläger sowohl im Einwohnermeldeamtsregister als auch im Ausländerpolizeiregister auf der einen Seite und andererseits der Führung des Klägers im Kraftfahrzeugfahrerregister mit seiner deutschen Wohnungsanschrift kann kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass der Kläger im Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung nicht, worauf es nach der Legaldefinition des ordentlichen Wohnsitzes in Art. 9 der 2. Führerscheinrichtlinie ankommt, wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder persönlicher Bindungen mit engem Bezug dorthin in der Tschechischen Republik gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, gewohnt hat – und die Wohnortangabe im Führerschein (Sokolov) falsch ist. Dem Umstand, dass der Kläger mit seiner deutschen Wohnungsanschrift in das Kraftfahrzeugfahrerregister aufgenommen ist, kommt dabei besondere Bedeutung zu. Dem kann nämlich nur zugrunde liegen, dass der Kläger das Verwaltungsverfahren zur Fahrerlaubniserteilung unter Angabe eben dieser Anschrift als der seinigen betrieben hat. Dafür gäbe es aber keinen vernünftigen Grund, wenn er seinerzeit tatsächlich in der Tschechischen Republik seinen Lebensmittelpunkt im oben beschriebenen Sinne gehabt hätte.

Ob – wie das Verwaltungsgericht, dem bei seiner Entscheidungsfindung nur die sich allein dazu verhaltende Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit vom 29. Dezember 2008 vorlag, gemeint hat und wofür durchaus einiges spricht – sich das Fehlen eines ordentlichen Wohnsitzes im Sinne des Art. 9 der 2. Führerscheinrichtlinie allein damit „belegen“ lässt, dass der Betroffene in einem Ausstellermitgliedstaat, in dem die Pflicht zur Anmeldung des Bezugs einer Wohnung besteht, nicht im Melderegister erfasst ist, kann so hier letztlich dahingestellt bleiben.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht
Hermann Möller, Koblenz)

65. *) 1. Für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgrund wiederholt begangener Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV genügen grundsätzlich auch im Ausland begangene Zuwiderhandlungen, wenn diese in

gleichem Maße hinreichend nachgewiesen sind, wie dies bei entsprechenden Zuwiderhandlungen im Inland gefordert werden müsste.

2. Ein Fahrerlaubnisinhaber muss den Entzug der Fahrerlaubnis dann hinnehmen, wenn hinreichend Anlass zu der Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert. Dieses Risiko muss deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 09. Juni 2010 – 11 CS 10.786 –

Zum Sachverhalt:

Der 1963 geborene Antragsteller wendet sich gegen den Sofortvollzug der Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Mit Urteil vom 22. April 1998 entzog das Amtsgericht Starnberg dem Antragsteller seine Fahrerlaubnis und setzte eine Sperrfrist für die Neuerteilung von 18 Monaten fest. Grund für die Verurteilung war eine Alkoholfahrt des Antragstellers am 30. März 1998 gegen 2.15 Uhr mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,48 ‰ im Mittelwert.

Am 09. Februar 2001 erteilte das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, M und L neu.

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2007 übersandte die Deutsche Botschaft in Ankara diesen Führerschein dem Landratsamt und unterrichtete es darüber, dass die türkischen Behörden den Führerschein gemäß Art. 48/5 des (türkischen) Verkehrsgesetzes wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss (2,01 ‰) für die Dauer von sechs Monaten einbehalten hatten. Dem Schreiben war ein Protokoll in türkischer Sprache beigelegt, aus dem der Name des Antragstellers, der Alkoholpromillewert von 2,01, das Datum 11. Juli 2007 und die Uhrzeit 5.23 Uhr zu entnehmen sind.

Auf Antrag wurde dem Antragsteller der Führerschein der Klasse B, BE, M und L am 27. November 2007 neu ausgestellt.

Am 26. November 2008 forderte das Landratsamt S. den Antragsteller zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Kraftfahreignung auf und stützte diese Anordnung auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV. Nachdem der Antragsteller vorgetragen hatte, die Tat vom 11. Juli 2007 sei nicht verwertbar, weil ein Nachweis fehle, dass das Verfahren zur Messung des Alkoholwerts den gesetzlichen Vorgaben entspreche, forderte das Landratsamt ihn am 05. Februar 2009 erneut zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf und stützte diese Aufforderung nunmehr nur noch auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV. Der Antragsteller habe sowohl am 30. März 1998 wie auch am 11. Juli 2007 ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt. Daher sei gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen.

Der Antragsteller lege das geforderte Gutachten innerhalb der ihm gesetzten Frist nicht vor.

Auf Anfrage des Landratsamts bei der Deutschen Botschaft in Ankara, mit welchem Gerät die beim Antragsteller festgestellte Alkoholkonzentration von 2,01 ‰ am Tattag gemessen worden sei, teilte die Botschaft mit, Angaben über das verwendete Gerät seien aus dem Schreiben des türkischen Außenministeriums nicht ersichtlich. Üblicherweise werde ein kleiner Streifen beigelegt, auf dem in der Kopfzeile das verwendete Gerät und Angaben zur letzten Kalibrierung zu ersehen seien. Weiter teilte die Botschaft mit, die ihr durch die türkischen Behörden zugesandten Führerscheine würden grundsätzlich nur bei nachgewiesenen Fahrten unter Alkoholeinfluss einbehalten und zugesandt. Die bei der Messung verwendeten Geräte entsprächen europäischen Standards und würden regelmäßig überprüft und kalibriert.

Nach vorheriger Anhörung des Antragstellers entzog das Landratsamt ihm mit Bescheid vom 12. Januar 2010 unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, L, M und S.

Am 02. Februar 2010 erhob der Antragsteller hiergegen Klage zum Verwaltungsgericht München. Das Verwaltungsgericht lehnte den Antrag mit Beschluss vom 01. März 2010 ab.

Gegen diese Entscheidung legte der Antragsteller Beschwerde ein.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht vorgetragenen Gründe beschränkt ist, hat keinen Erfolg.

Zwar stehen die Erfolgsaussichten der vom Antragsteller gegen den Bescheid des Landratsamtes vom 12. Januar 2010 erhobenen Klage nicht mit Sicherheit fest (1.). Die deshalb vorzunehmende Interessenabwägung führt jedoch zu dem Ergebnis, dass es dem Antragsteller zuzumuten ist, bis zur abschließenden Klärung im Hauptsacheverfahren auf die Fahrerlaubnis zu verzichten (2.).

1. Die Erfolgsaussichten der Klage hängen entscheidend davon ab, ob die auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV gestützte Beibringungsanordnung vom 05. Februar 2009 rechtmäßig war und die Fahrerlaubnisbehörde deshalb gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV aus der Nichtbeibringung des von ihr geforderten Gutachtens auf die Nichteignung des Antragstellers schließen durfte.

Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Die Anwendung der Vorschrift setzt mindestens zwei verwertbare Zuwiderhandlungen voraus (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 13 FeV RdNr.

22). Grundsätzlich genügen hierfür auch im Ausland begangene Zuwiderhandlungen, wenn diese in gleichem Maße hinreichend nachgewiesen sind, wie dies bei entsprechenden Zuwiderhandlungen im Inland gefordert werden müsste (OVG Greifswald, [NJW 2008, 3016]; Hentschel/König/Dauer, a. a. O.).

Im Fall des Antragstellers steht nicht mit Sicherheit fest, ob er neben der Alkoholfahrt am 30. März 1998 mit einer BAK von 1,48 ‰ auch am 11. Juli 2007 in der Türkei eine Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen hat. Das wäre dann zu bejahen, wenn er am 11. Juli 2007 zumindest eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG begangen hätte, d.h. wenn er im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt hätte, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut gehabt hätte, oder eine Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt. Aus den dem Senat vorliegenden Behördenakten geht nicht eindeutig hervor, ob die türkische Polizei beim Antragsteller am 11. Juli 2007 eine BAK von 2,01 ‰ oder eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 2,01 ‰ (das entspricht einer BAK von 4,02 Promille) festgestellt hat. Im Schreiben der Deutschen Botschaft in Ankara an das Landratsamt S. vom 22. Oktober 2007 ist lediglich von „Fahren unter Alkoholeinfluss (2,01 ‰)“ die Rede. Auch im „Führerscheinrücknahmeprotokoll“ der türkischen Polizei, dessen deutsche Übersetzung mittlerweile auch dem Senat vorliegt, wird als Grund für die Rücknahme des Führerscheins nur von „Alkoholpromille 2,01“ gesprochen. Zwar deutet die Verwendung des Begriffs Promille in beiden Schreiben darauf hin, dass damit die BAK bezeichnet werden sollte, weil die AAK üblicherweise in mg/l angegeben wird. Eine zweifelsfreie Gewissheit, dass tatsächlich die BAK gemeint ist, kann daraus aber nicht abgeleitet werden.

Unklar ist damit auch, auf welche Weise der angegebene Messwert ermittelt wurde, und ob die vom OVG Greifswald (a. a. O.) für die Verwertbarkeit einer Atemalkoholmessung genannten Voraussetzungen – falls es sich überhaupt um eine Atemalkoholmessung gehandelt haben sollte – erfüllt sind. Das Verwaltungsgericht wird diese Fragen im Klageverfahren aufzuklären haben, indem es über die Deutsche Botschaft in Ankara bei dem das „Führerscheinrücknahmeprotokoll“ verfassenden türkischen „Verkehrsregisterüberwachungsamtspräsidium“ entsprechende Nachfragen stellt.

2. Die wegen der nicht mit völliger Sicherheit feststehenden Erfolgsaussichten in der Hauptsache vorzunehmende Interessenabwägung hat sich an den Vorgaben zu orientieren, die das Bundesverfassungsgericht im Beschluss vom 20. Juni 2002 (NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]) aufgestellt hat. Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs und der aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbare Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben (vgl. BVerfG vom 16.10.1977 BVerfGE 45, 160/164) gebieten es danach, hohe Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu stel-

len. Ein Fahrerlaubnisinhaber muss den Entzug dieser Berechtigung dann hinnehmen, wenn hinreichend Anlass zu der Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert. Dieses Risiko muss deutlich über demjenigen liegen, das allgemein mit der Zulassung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr verbunden ist (BVerfG vom 20.06.2002, a. a. O.).

Diese Interessenabwägung führt zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse am Sofortvollzug der Fahrerlaubnisentziehung das private Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage überwiegt. Maßgebend für dieses Ergebnis ist zum einen, dass eine erhebliche Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass die türkische Polizei den am 11. Juli 2007 festgestellten Promillewert von 2,01 zutreffend ermittelt hat, zumindest aber vom Antragsteller die in § 24a Abs. 1 StVG bestimmten Alkoholwerte erreicht worden sind. Für den, wie oben dargestellt, wahrscheinlicheren Fall, dass es sich bei dem Promillewert um die beim Antragsteller festgestellte BAK handelt, ist es schwer vorstellbar, dass die türkische Polizei bzw. der von ihr beauftragte Laborarzt unzutreffenderweise eine um mehr als das Vierfache über dem in § 24a Abs. 1 StVG bezeichneten Wert von 0,5 ‰ liegende BAK festgestellt haben sollte. Noch mehr gilt das für den weniger wahrscheinlichen Fall, dass mit dem Promillewert von 2,01 eine beim Antragsteller gemessene AAK gemeint sein sollte, weil dann der in § 24a Abs. 1 StVG bestimmte Wert von 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft um mehr als das Achtfache zu hoch bestimmt worden sein müsste. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Antragsteller weder ausdrücklich bestritten hat, am 11. Juli 2007 in der Türkei eine Alkoholfahrt mit einem Kraftfahrzeug unternommen zu haben, noch irgendwelche Angaben darüber gemacht hat, in welcher Weise die türkische Polizei die ihm angelastete Alkoholkonzentration gemessen hat. Vielmehr hat er sich darauf beschränkt vorzutragen, dass das Vorliegen der vom OVG Greifswald genannten Voraussetzungen für die Verwertbarkeit einer Atemalkoholmessung bei ihm nicht nachgewiesen sei.

Zum anderen ist bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen, dass der Antragsteller am 30. März 1998 nachweislich mit einer BAK von 1,48 ‰, die deutlich über der Grenze der absoluten Fahrunsicherheit von 1,1 ‰ liegt, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat.

Soweit der Antragsteller vorbringt, dass die Entscheidung des Landratsamts aufgrund eines türkischsprachigen Schriftstücks getroffen worden sei, ist dem entgegenzuhalten, dass Grundlage für diese Entscheidung das in deutscher Sprache verfasste Schreiben der Deutschen Botschaft in Ankara vom 22. Oktober 2007 war, das im Übrigen den Inhalt des Protokolls der türkischen Polizei zutreffend wiedergegeben hat, wie dessen sowohl dem Antragsgegner als auch dem Antragsteller vorliegende deutsche Übersetzung zeigt.

66. 1. Die gewohnheitsmäßige Einnahme von Cannabis kann nur dann als regelmäßig im Sinne von Nr. 9.2.1 Anlage 4 zur FeV angesehen werden, wenn sie nicht deutlich seltener als täglich erfolgt.

2. Nr. 9.2 Anlage 4 zur FeV regelt die Auswirkungen der Einnahme von Cannabis auf die Kraftfahreignung abschließend; Nr. 9.4. Anlage 4 zur FeV ist daneben nicht anwendbar.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 01. Juni 2010 – 16 B 428/10 –

Zum Sachverhalt:

Ein Fahrerlaubnisinhaber konsumierte mehrfach, auch phasenweise häufiger sowie zu unterschiedlichen Gelegenheiten Cannabis. Er wurde allerdings nie unter Cannabiseinfluss am Steuer angetroffen. Das medizinisch-psychologische Gutachten stellte einen regelmäßigen Cannabiskonsum fest. Die Straßenverkehrsbehörde entzog daraufhin die Fahrerlaubnis. Das VG bestätigte diese Entscheidung im Eilverfahren unter Hinweis auf den gutachterlich festgestellten regelmäßigen Konsum. Die hiergegen gerichtete Beschwerde des Fahrerlaubnisinhabers hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

Nach summarischer Bewertung erweist sich die angegriffene Ordnungsverfügung als offensichtlich rechtswidrig. Aus dem Umgang des Antragstellers mit Cannabis lässt sich nicht mit hinreichender Sicherheit ableiten, dass dieser ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.

Eine regelmäßige Cannabiseinnahme (Nr. 9.2.1 Anlage 4 zur FeV) lässt sich nach derzeitiger Aktenlage nicht sicher feststellen. In der Rechtsprechung des Senats und des BVerwG ist bislang nicht abschließend geklärt, wann die Einnahme in diesem Sinne „regelmäßig“ ist. Zusammenfassend lässt sich lediglich sagen, dass derjenige, der täglich, nahezu täglich oder gewohnheitsmäßig Cannabis einnimmt, im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne regelmäßig konsumiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.2009 – 3 C 1.08 –, juris Rdn. 14 ff. (= BVerwGE 133, 186 [= BA 2009, 289])).

Auslegungsbedürftig ist vor allem der Begriff des gewohnheitsmäßigen Konsums. Er kann neben dem Begriff des täglichen bzw. nahezu täglichen Konsums nur die Funktion haben, Konsumformen zu erfassen, die eine seltenere Häufigkeit als täglich aufweisen. Aus ihm lässt sich zunächst folgern, dass es für die Regelmäßigkeit unabhängig von der Häufigkeit („täglich“) auch darauf ankommen kann, ob der Konsum regel- bis zwanghaft erfolgt, er sich also als integraler Bestandteil des Alltagslebens des Fahrerlaubnisinhabers darstellt. Das BVerwG stellt den täglichen und den gewohnheitsmäßigen Cannabiskonsums zwar als unterschiedliche Konsumformen nebeneinander, bewertet sie aber gleich. Daraus lässt sich ableiten, dass deutlich unterhalb einer täglichen Cannabiseinnahme bleibende Konsummuster nicht mehr erfasst sein sollen. Insbesondere scheidet es aus, einen Konsum, der einem festen zeitlichen Muster folgt, aber aufs Ganze

gesehen ein seltenes Ereignis bildet, allein wegen dieser Regelmäßigkeit als gewohnheitsmäßig zu bewerten.

Wenn der Normgeber in Anlage 4 zur FeV auf die „Regelmäßigkeit“ des Konsums abstellt, soll damit der besonderen Gefährlichkeit dieser Konsumform Rechnung getragen werden. Wegen der Häufigkeit und der Regel- bzw. Zwanghaftigkeit des Konsums kann beim regelmäßigen Cannabiskonsum nicht davon ausgegangen werden, dass er zuverlässig Drogenkonsum und Kraftfahren auseinanderhalten kann, wiewohl er grundsätzlich dazu bereit sein mag. Der Normzweck der Nr. 9.2 Anlage 4 zur FeV würde verfehlt, wenn man allein auf die Regelmäßigkeit des Konsums – ohne Berücksichtigung auch der Häufigkeit – abstellen wollte. Denn derjenige, der unter Einhaltung eines festen Zeitschemas, insgesamt aber selten Cannabis konsumiert, wird wahrscheinlich seine grundsätzliche Bereitschaft umsetzen können, Cannabiskonsum und Kraftfahren zu trennen. Es spricht sogar manches dafür, dass die Zuweisung fester Zeiten für den Konsum die konsequente Vermeidung von Kraftfahrten unter Cannabiseinfluss eher erleichtert. Das Risiko, dass der regelhaft aber selten Konsumierende ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss führt, obwohl er dieses für sich grundsätzlich ausgeschlossen hat, ist deutlich geringer als bei einem täglichen oder nahezu täglichen Konsumenten. Diese unterschiedlichen Konsumformen dürfen also nicht zu derselben Rechtsfolge führen.

Im Ergebnis folgt daraus, dass die gewohnheitsmäßige Einnahme von Cannabis nur dann als regelmäßig im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne angesehen werden kann, wenn sie nicht deutlich seltener als täglich erfolgt (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 31.03.2009 – 16 B 1611/09 –, auch BayVG, Beschluss vom 04.05.2009 – 11 CS 09.262 –, juris Rdn. 15: kein regelmäßiger Konsum bei maximal vier Konsumvorgängen pro Woche oder höchstens zwanzig Konsumvorgängen pro Monat).

Hiervon ausgehend konsumiert der Antragsteller nach Aktenlage nicht regelmäßig Cannabis. Aus seinen Einlassungen ergibt sich lediglich der von ihm auch mit der Beschwerdeschrift eingeräumte gelegentliche Konsum. Die anamnestic festgestellten Konsumvorgänge belegen – nicht zuletzt wegen ihrer fehlenden Klarheit – nur einen Konsum, der deutlich seltener als täglich erfolgt (2007: zwei Monate „abends drei Joints“, „zum Wochenende samstags und sonntags jeweils einen Joint“; „am 16.04.2009 habe er bis 23.07.2009 Marihuana geraucht“; 25.07.2007: „zwei Tage vorher Marihuana konsumiert“; 19.09.2009: letzter Konsum). Die Frage der Regelmäßigkeit des Konsums ist eine Rechtsfrage, die abschließend von den Gerichten zu beantworten ist. Deswegen hat die im Gutachten geäußerte Bewertung, es handele sich um regelmäßigen Konsum, keine Bindungswirkung. Entgegen der Annahme des VG genügt sie auch nicht, um Regelmäßigkeit ohne eigene Prüfung anzunehmen. Das gilt vorliegend umso mehr, als das Gutachten nicht darlegt, nach welchem Maßstab es

den gelegentlichen vom regelmäßigen Konsum unterscheidet.

Auch die vom VG auf der Grundlage der gutachterlichen Bewertung angenommene missbräuchliche Einnahme von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen (Nr. 9.4 Anlage 4 zur FeV) liegt nicht vor. Nach der Systematik der Nr. 9 Anlage 4 zur FeV ist der Konsum von Cannabis abschließend in den beiden speziellen Vorschriften der Nr. 9.2 geregelt. Der Rückgriff auf die allgemeinere Nr. 9.4 scheidet für diese Droge aus.

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

67. *) 1. Ein festgestellter THC-Wert von 33,0 ng/ml übersteigt den zu § 24a Abs. 2 StVG durch die Grenzwertkommission festgesetzten Wert von 1 ng/g bzw. ml bei weitem und rechtfertigt daher die Annahme eines mangelnden Trennungsvermögens i. S. d. Ziff. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV im Sinne eines zeitnahen Konsums mit entsprechender Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit.

2. Für den Nachweis, dass der Betreffende nunmehr den Konsum von Cannabis und Fahren trennen kann bzw. drogenfrei lebt, schreibt die Fahrerlaubnis-Verordnung zwingend eine medizinisch-psychologische Untersuchung vor (§ 14 Abs. 2 FeV); ein Zertifikat des TÜV Nord über den Nachweis der Drogenabstinenz genügt insoweit nicht.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Beschluss vom 07. Mai 2010 – 7 L 427/10 –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 25. März 2010 wiederherzustellen, ist gemäß § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – zulässig, aber unbegründet.

Die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung fällt zu Lasten des Antragstellers aus, weil die Ordnungsverfügung bei summarischer Prüfung mit großer Wahrscheinlichkeit rechtmäßig ist.

Ausgangspunkt der Betrachtung ist im vorliegenden Fall, dass der Antragsteller am 16. Januar 2010 ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt und dadurch bewiesen hat, dass er zwischen Konsum von Cannabis und Fahren nicht trennen kann (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen <OVG NRW>, Beschluss vom 15. Dezember 2003 – 19 B 2493/03 –).

Der im Blut des Antragstellers nach dem Ergebnis des rechtsmedizinischen Gutachtens von Prof. Dr. N. (Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums C.) vom 19. Februar 2010 festgestellte THC-Wert von 33,0 ng/ml übersteigt den zu § 24a Abs. 2 StVG durch die Grenzwertkommission festgesetzten

Wert von 1 ng/g bzw. ml bei weitem und rechtfertigt daher die Annahme eines zeitnahen Konsums mit entsprechender Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit. Das Erreichen dieses Grenzwertes ist nämlich für die Annahme relevanten Cannabiseinflusses erforderlich, aber auch ausreichend (vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker] mit zahlreichen Nachweisen aus Rechtsprechung und Literatur).

Die weiteren Ergebnisse des Gutachtens legen auch die Annahme nahe, dass der Antragsteller tatsächlich häufiger über einen längeren Zeitraum Cannabis konsumiert hat. Bei ihm ist ein THC-COOH-Wert (THC-Metabolit) von 210 ng/ml festgestellt worden, der ausweislich des Gutachtens für einen regelmäßigen bzw. sogar gewohnheitsmäßigen Konsum spricht.

Das vom Antragsteller nunmehr vorgelegte Zertifikat des TÜV Nord über den Nachweis der Drogenabstinenz vom 01. April 2010 rechtfertigt keine andere Entscheidung. Danach hat er zwar offenbar – wie vorgebracht – seinen Drogenkonsum inzwischen eingestellt. Eine derartige Untersuchung ist aber als Nachweis dafür, dass der Betreffende nunmehr den Konsum von Cannabis und Fahren trennen kann bzw. drogenfrei lebt, alleine nicht geeignet. Insoweit schreibt die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zwingend eine medizinisch-psychologische Untersuchung vor (vgl. § 14 Abs. 2 FeV); diese (auf der Grundlage mehrerer Screenings) vorzulegen, muss der Antragsteller auf ein Wiedererteilungsverfahren verwiesen werden.

Angesichts der im Zeitpunkt der Entziehung feststehenden Ungeeignetheit des Antragstellers bestehen keinerlei Bedenken gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung. Die von ihm ausgehende Gefahr für die Allgemeinheit erscheint zu groß, als dass sie bis zur Entscheidung der Hauptsache hingenommen werden könnte. Vielmehr besteht ein das Suspensivinteresse des Antragstellers überwiegendes öffentliches Interesse daran, ihn durch eine sofort wirksame Maßnahme vorläufig von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen.

68. *) Sind mehrere Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 StVG über eine Person in das Verkehrszentralregister eingetragen, ist die Tilgung einer Eintragung nach § 29 Abs. 6 StVG zwar grundsätzlich erst zulässig, wenn für alle betreffenden Eintragungen die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen. Allerdings hemmen die im Verkehrszentralregister eingetragenen Ordnungswidrigkeiten lediglich die Tilgung von Entscheidungen wegen anderer Ordnungswidrigkeiten, hingegen jedoch nicht die Tilgungsfrist einer eingetragenen Straftat.

Verwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 08. Juni 2010 – 5 V 684/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt im Eilverfahren Rechtsschutz gegen die Anordnung, an einem Aufbauseminar teilzunehmen.

Dem Antragsteller wurde am 31. Januar 1985 die Fahrerlaubnis erteilt. Mit Urteil vom 16. Juni 2004 wurde er aufgrund eines Vorfalls vom 04. Oktober 1998 wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr verurteilt und es wurden zehn Punkte in das Verkehrszentralregister eingetragen. Seit dem Jahr 2007 wurden weitere Verkehrsverstöße des Antragstellers in das Verkehrszentralregister eingetragen. Am 03. Dezember 2009 wies das Kraftfahrt-Bundesamt das Stadtamt B. darauf hin, dass der Antragsteller insgesamt 16 Punkte erreicht habe. Mit Verfügung vom 03. Mai 2010 ordnete das Stadtamt B. die Teilnahme des Antragstellers an einem Aufbauseminar an. Zur Begründung wurde ausgeführt, der Antragsteller sei aufgrund der bisher im Straßenverkehr begangenen Zuwiderhandlungen mit Schreiben vom 02. November 2004 verwahrt worden. Die Punktzahl des Antragstellers betrage nunmehr 16 Punkte. Ergänzen sich 14, aber nicht mehr als 17 Punkte, habe die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar anzuordnen. Gegen die Verfügung legte der Antragsteller am 28. Mai 2010 Widerspruch ein. Darin machte er geltend, die Punkteeintragung hinsichtlich der Verurteilung wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr sei seit dem 25. Juni 2009 tilgungsreif. Bei der Verurteilung handele es sich weder um eine Alkohol- noch um eine Drogenstrafat, noch sei die Fahrerlaubnis entzogen oder eine Sperre verhängt worden.

Der Antragsteller hat am 31. Mai 2010 einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs gestellt. Er wiederholt seine Ausführungen aus dem Widerspruchsverfahren. Ergänzend trägt er vor, die am 24. Juni 2004 eingetragene Straftat sei am 25. Juni 2009 tilgungsreif geworden, so dass die Eintragung nach einer Überlieferfrist von 12 Monaten am 25. Juni 2010 zu löschen sei.

Aus den Gründen:

Der Antrag hat Erfolg. Er ist zulässig und begründet.

Rechtsgrundlage für die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar ist § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde gegenüber dem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der 14 oder mehr Punkte im Verkehrszentralregister hat, die Teilnahme an einem Aufbauseminar anzuordnen. Diese Voraussetzungen sind nicht erfüllt, denn zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses der Verfügung des Stadtmtes vom 03. Mai 2010 (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.09.2008, Az. 3 C 34/07) betrug der Punktestand des Antragstellers nicht 14 oder mehr Punkte, weil die am 16. Juni 2004 abgeurteilte Straftat bereits tilgungsreif und damit unverwertbar war.

Der Punktestand des Antragstellers erreichte ausweislich des Auszuges aus dem Verkehrszentralregister nach Eintragung einer Ordnungswidrigkeit wegen

Geschwindigkeitsübertretung am 04. April 2008 einen Punktestand von 14 Punkten. Mit Eintragung vom 19. Mai 2009 wegen einer Überholverbotsmissachtung erreichte der Antragsteller einen Punktestand von 15 und mit Eintragung wegen einer Geschwindigkeitsübertretung vom 10. November 2009 insgesamt 16 Punkte. Nach Eintragung des mit zehn Punkten geahndeten gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr hatte das Stadtamt B. den Antragsteller mit Schreiben vom 02. November 2004 gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 StVG verwahrt. Nach dieser Norm hat die Fahrerlaubnisbehörde den Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu verwarnen und ihn auf die Möglichkeit der Teilnahme an einem Aufbauseminar hinzuweisen, wenn sich acht, aber nicht mehr als 13 Punkte, ergeben. Nach § 4 Abs. 5 StVG wird der Punktestand auf 13 reduziert, wenn der Betroffene 14 oder 18 Punkte erreicht oder überschreitet, ohne dass die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 ergriffen hat. Aufgrund der entsprechenden schriftlichen Verwarnung hat sich der Punktestand des Antragstellers folglich nicht reduziert.

Die anlässlich der Verurteilung vom 16. Juni 2004 eingetragenen Punkte waren bei Erlass der Verfügung vom 03. Mai 2010 jedoch bereits tilgungsreif. Nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVG betragen die Tilgungsfristen für die im Verkehrszentralregister gespeicherten Eintragungen fünf Jahre bei Entscheidungen wegen Straftaten mit Ausnahme von Entscheidungen wegen Straftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, den §§ 316 und 323a des Strafgesetzbuches und Entscheidungen, in denen die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuchs oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 des Strafgesetzbuchs angeordnet worden ist. Die Eintragung wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr beruht auf §§ 315b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 3, 315 Abs. 3 Nr. 1 b, 56 Abs. 1, 53 StGB. Die Tilgungsfrist beträgt somit gemäß § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVG fünf Jahre. Die Tilgungsfrist beginnt bei strafgerichtlichen Verurteilungen nach § 29 Abs. 4 Nr. 1 StVG mit dem Tag des ersten Urteils. Das Urteil erging am 16. Juni 2004, so dass Tilgungsreife mit Ablauf des 15. Juni 2009 vorlag.

Entgegen der Auffassung der Antragsgegnerin hemmen die im Verkehrszentralregister für den Antragsteller eingetragenen Ordnungswidrigkeiten nicht die Tilgungsfrist der eingetragenen Straftat. Sind mehrere Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 StVG über eine Person in das Verkehrszentralregister eingetragen, ist die Tilgung einer Eintragung nach § 29 Abs. 6 StVG zwar grundsätzlich erst zulässig, wenn für alle betreffenden Eintragungen die Voraussetzungen der Tilgung vorliegen. Dies war vorliegend der Fall, denn für den Antragsteller wurden innerhalb der für die am 16. Juni 2004 abgeurteilte Straftat geltenden fünfjährigen Tilgungsfrist weitere Ordnungswidrigkeiten in das Verkehrszentralregister eingetragen. Die Tilgungsfrist der letzten Eintragung vom 10. November 2009 (rechtskräftig seit 27. November 2009) wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit läuft nach

§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG erst zwei Jahre nach Rechtskraft der Bußgeldentscheidung ab. Eintragungen von Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten hindern nach § 29 Abs. 6 Satz 3 StVG jedoch nur die Tilgung von Entscheidungen wegen anderer Ordnungswidrigkeiten, so dass die ab dem Jahr 2007 eingetragenen Ordnungswidrigkeiten nicht die Tilgung der am 16. Juni 2004 abgeurteilten Straftat hindern (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., 2009, § 29 StVG Rdnr. 8; Bouska/Laeveren, Fahrerlaubnisrecht, 4. Aufl., 2004, § 29 StVG Rdnr. 19). Die am 16. Juni 2004 abgeurteilte Straftat war somit tilgungsreif und nicht mehr verwertbar. Damit ergab sich im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Verfügung für Maßnahmen nach § 4 StVG lediglich ein Punktestand von sechs Punkten.

69. *) Der Besitz einer Ecstasy-Tablette hat nicht zwingend die Anordnung einer ärztlichen Begutachtung zur Überprüfung der Fahreignung zur Folge, da der Gesetzgeber mit § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV gezeigt hat, dass er in diesem Fall die Anordnung einer ärztlich Untersuchung in das Ermessen der Behörde stellt. Werden jedoch neben der Ecstasy-Tablette im Rahmen einer Hausuntersuchung auch Konsumutensilien für Betäubungsmittel sichergestellt, so begründen diese Umstände in ihrer Gesamtschau die Annahme, dass der Betroffene selbst auch diese Betäubungsmittel konsumiert und führen daher zwingend zu der Anordnung einer ärztlichen Begutachtung.

Verwaltungsgericht Augsburg,
Urteil vom 19. Juli 2010 – Au 7 K 09.888 –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten um die Rechtmäßigkeit der Entziehung einer Fahrerlaubnis.

1. Die Fahrerlaubnisbehörde des Beklagten erhielt mit Schreiben vom 26. März 2008 eine Mitteilung der Kriminalpolizeiinspektion ..., wonach der Kläger im Verdacht stehe, im Zeitraum vom 15. Juli 2007 bis zum 08. September 2007 in fünf Fällen zwischen 5 und 12 g Kokain erworben zu haben. Das Kokain habe teilweise dem Eigenkonsum gedient. Bei einer Wohnungsdurchsuchung seien Konsumutensilien aufgefunden worden.

Mit Verfügung der Staatsanwaltschaft vom 05. April 2008 wurde das Ermittlungsverfahren gegen den Kläger hinsichtlich des Erwerbs von Kokain in 8 Fällen gemäß § 170 Abs. 2 StPO eingestellt, da einziges Beweismittel Telefonüberwachungsprotokolle seien, welche aber nicht verwertet werden könnten, da dem Kläger keine Katalogtat nach § 100a StPO nachweisbar sei. Soweit dem Kläger zur Last gelegt wurde, eine Ecstasy-Tablette aufbewahrt zu haben, wurde gemäß § 153a Abs. 1 StPO von der Erhebung der öffentlichen Klage gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von 100,00 € abgesehen.

Mit Schreiben vom 23. Oktober 2008 forderte die Fahrerlaubnisbehörde des Beklagten den Kläger auf, bis zum 09. Dezember 2008 ein Gutachten mit zwei Urin- oder einer Haaranalyse eines Arztes einer Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen. Zur Begründung wurde ausgeführt, in der Wohnung des Klägers seien eine Ecstasy-Pille und Konsumutensilien sichergestellt worden. Daher bestünde die Möglichkeit, dass der Kläger unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen könnte. Das Gutachten sollte die Frage klären, ob der Kläger Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnehme, die die Fahreignung nach Anlage 4 FeV in Frage stellen würden. Die Frage, ob eine Einnahme von Betäubungsmitteln vorliege, sei mit mindestens zwei Urinanalysen zu klären.

Mit Schreiben vom 04. November 2008 teilte der Prozessbevollmächtigte des Klägers der Fahrerlaubnisbehörde des Beklagten mit, dass nach § 14 Abs. 1 S. 2 FeV bei widerrechtlichem Besitz von Betäubungsmitteln die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens nur bei Hinzutreten weiterer Umstände, die eine Klärung geboten erscheinen ließen, möglich sei. Solche weiteren Umstände würden aber nicht angegeben.

2. Mit Bescheid des Beklagten vom 09. Juni 2009 wurde dem Kläger die Fahrerlaubnis entzogen. Dagegen richtet sich die vom Kläger erhobene Klage.

Aus den Gründen:

I. Die zulässige Anfechtungsklage ist nicht begründet, da der Bescheid des Beklagten vom 09. Juni 2009 rechtmäßig ist und den Kläger nicht in seinen subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung <VwGO>).

1. Die Aufforderung der Beklagten, ein ärztliches Gutachten vorzulegen, konnte auf § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV gestützt werden. Danach kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens angeordnet werden, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat.

Diese Voraussetzung ist bei dem Kläger durch den Besitz der Ecstasy-Tablette erfüllt. Zwar handelt es sich bei § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV um eine Ermessensvorschrift. Die Fahrerlaubnisbehörde hat jedoch im Rahmen der Gutachtensanforderung ausgeführt, es bestehe die Möglichkeit, dass der Kläger unter dem Einfluss von Drogen am Straßenverkehr teilnehmen würde bzw. dass sein Konsumverhalten zum Ausschluss der Fahreignung führen könnte.

2. Selbst wenn man jedoch diese Ausführungen nicht als ordnungsgemäße Ausübung des eingeräumten Ermessens ansehen, sondern darin einen Ermessensfehler sehen würde, so könnte die Anforderung des ärztlichen Gutachtens jedenfalls auf § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV gestützt werden. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder die Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen an, dass ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV) beizubringen ist, wenn

Tatsachen die Annahme begründen, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt.

Allein der Besitz der Ecstasy-Tablette stellt zwar keine Tatsache dar, die die Annahme der Einnahme von Betäubungsmitteln begründen kann, da der Gesetzgeber mit § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV gezeigt hat, dass er in diesem Fall die Anordnung einer ärztlichen Untersuchung nicht zwingend vorsieht, sondern diese vielmehr in das Ermessen der Behörde stellt.

Vorliegend wurde jedoch bei dem Kläger nicht nur eine Ecstasy-Tablette gefunden, sondern im Rahmen der Hausdurchsuchung konnten auch Konsumutensilien für Betäubungsmittel in der Wohnung des Klägers sichergestellt werden. Diese Umstände begründen in ihrer Gesamtschau die Annahme, dass der Kläger selbst auch diese Betäubungsmittel konsumiert und führen daher zwingend zu der Anordnung einer ärztlichen Begutachtung. Die vorliegenden Verdachtsmomente gehen damit insbesondere über die bloße Vermutung eines Drogenkonsums, die für sich genommen als Rechtfertigung für eine Gutachtensaufforderung nicht ausreichen würde, hinaus (BayVGH vom 17.08.2009 – 11 CS 09.1063 [BA 2009, 442] in einem ähnlich gelagerten Fall). Andererseits steht es nicht mit hinreichender Sicherheit fest, dass der Kläger tatsächlich Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes konsumiert hat, was zu einem Entzug der Fahrerlaubnis ohne vorheriges Gutachten berechtigen würde (vgl. § 46 Abs. 1 i. V. mit § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV und Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV). Hierfür wäre ein Nachweis etwa in Form einer positiven Blut- oder Urinprobe zu fordern, der vorliegend nicht erbracht wurde, so dass es bei einem konkreten und hinreichenden Verdacht des Betäubungsmittelkonsums bleibt, der die Gutachtensbeibringungsaufforderung rechtfertigt (BayVGH vom 17.08.2009 – a. a. O.).

Bei der Behauptung des Klägers, die Konsumutensilien hätten dem Gast einer Party gehört, handelt es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine Schutzbehauptung. Dem braucht jedoch nicht näher nachgegangen zu werden, weil der Drogenkonsum zur Anforderung eines ärztlichen Gutachtens nicht sicher feststehen muss. Ausreichend ist schon, dass konkrete Tatsachen die Annahme von Drogenkonsum begründen. Dies ist – wie oben dargelegt – der Fall.

Da es sich bei § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV um eine gebundene Entscheidung handelt, ist es unerheblich, ob die Behörde ausreichende Ermessenserwägungen bei der Anforderung des Gutachtens angestellt hat.

Das ärztliche Gutachten ist demnach zu Recht angefordert wurde. Daher durfte die Behörde aus dessen Nichtvorlage gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen.

70.1. Bei langjähriger und hochdosierter Methadonsubstitution ist eine medizinisch-psychologische Begutachtung des Fahrerlaubnisinhabers

auch dann erforderlich, wenn dessen behandelnder Arzt einen entsprechenden Therapieerfolg bestätigt und negative Auswirkungen der Substitution auf die Fahreignung verneint.

***) 2. Bei Methadon handelt es sich um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (vgl. Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG), weshalb dessen Einnahme die Kraftfahreignung gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 grundsätzlich ausschließt; auf die Frage, ob der Betroffene unter dem Einfluss dieses Betäubungsmittels ggf. ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, kommt es dabei nicht an.**

Verwaltungsgericht Osnabrück,
Beschluss vom 17. Juni 2010 – 6 B 42/10 –

Aus den Gründen:

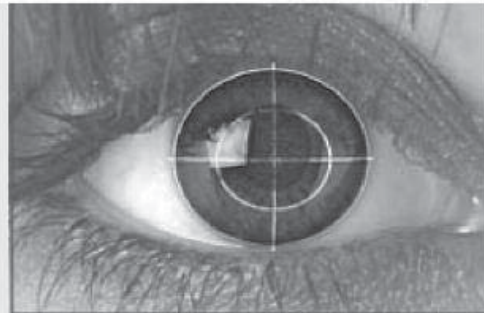
Nach §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 Satz 1 FeV ist, ohne dass der Behörde insoweit Ermessen eingeräumt ist, die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ungeeignet in diesem Sinne ist gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere derjenige, bei dem Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen; von letzterem dürfte im Fall des Antragstellers zum jetzigen Zeitpunkt auszugehen sein. Nach seinem eigenen Vorbringen war der Antragsteller in der – allerdings schon lange zurückliegenden – Vergangenheit von Hartdrogen abhängig und hat sich deshalb im Jahre 1995 einer Methadon-Behandlung unterzogen, die bis heute andauert. Da es sich auch bei Methadon um ein Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes handelt (vgl. Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG), schließt dessen Einnahme die Kraftfahreignung des Antragstellers gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 ebenfalls grundsätzlich aus, weil es demjenigen, der als Drogenabhängiger mit Methadon substituiert wird, regelmäßig an der im Straßenverkehr erforderlichen hinreichend beständigen Anpassungs- und Leistungsfähigkeit fehlt (vgl. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, 6. Aufl., Leitsätze zu Nr. 3.12.1, S. 44) und trotz der Methadon-Behandlung die Opiatabhängigkeit des Betroffenen zumindest auf psychischer Ebene weiter bestehen bleibt (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, 2. Aufl., Kap. 3.12.1, S. 173); auf die Frage, ob der Betroffene unter dem Einfluss dieses Betäubungsmittels ggf. ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, kommt es dabei nicht an (vgl. VGH München, B. v. 22.03.2007 – 11 CS 06.3306 –, juris; OVG Saarlouis, B. v. 27.03.2006 – 1 W 12/06 –, NJW 2006, 2651 [= BA 2007, 59]; OVG Bremen, B. v. 16.03.2005 – 1 S 58/05 –, NordÖR 2005, 263; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., § 2 StVG Rn. 17k).

Besondere Umstände, die Anlass zu einer Abweichung von der in Ziff. 9.1 aufgestellten Regelvermutung geben könnten (vgl. insoweit Nr. 3 der Vorbemerkung zu Anlage 4), sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Zwar ist in Fällen der Methadonsubstitution in seltenen Ausnahmefällen eine positive Eignungs-

beurteilung möglich, wenn dies durch besondere Umstände des Einzelfalles gerechtfertigt ist. Dazu gehören u. a. eine mehr als einjährige Methadonsubstitution, eine psychosoziale stabile Integration, die – durch geeignete, regelmäßige und zufällige Kontrollen während der Therapie nachgewiesene – Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiv wirkender Substanzen einschließlich Alkohol seit mindestens einem Jahr, der Nachweis für Eigenverantwortung und Therapie-Compliance sowie das Fehlen einer Störung der Gesamtpersönlichkeit, wobei gerade den Persönlichkeits- und Leistungs- sowie den verhaltens- und sozialpsychologischen Befunden erhebliche Bedeutung für die Begründung einer positiven Regelausnahme zukommt (vgl. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Leitsätze zu Nr. 3.12.1, S. 44). Dieser Fragenkomplex kann regelmäßig nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung beantwortet werden (vgl. OVG Lüneburg, B. v. 03.04.2000 – 12 M 1216/00 –, www.dbovg.niedersachsen.de; OVG Saarlouis, a. a. O.; OVG Hamburg, B. v. 06.12.1996 – Bs VI 104/96 –, juris), so dass gegen die diesbezügliche Gutachtenanordnung der Antragsgegnerin vom 01.03.2010 keine durchgreifenden Bedenken bestehen. Gegenstand einer solchen Begutachtung

haben dabei im vorliegenden Fall insbesondere auch die von der Antragsgegnerin konkret aufgeworfenen Fragen zu sein, ob die mittlerweile rd. 15-jährige und seit vielen Jahren mit einer – auch nach Mitteilung des behandelnden Arztes des Antragstellers – im Vergleich zu anderen Patienten sehr hohen Dosierung durchgeführte Methadonbehandlung als solche Beeinträchtigungen der Fahreignung bzw. der allgemeinen Leistungsfähigkeit zur Folge, möglicherweise sogar toxische Wirkungen hat und ob die in der Strafanzeige der Polizei vom 10.12.2009 vermerkten Verhaltensauffälligkeiten und Stimmungsschwankungen – wie der Antragsteller geltend macht – allein durch die konkrete Situation bedingt waren oder ihre Ursache ggf. in der langjährigen, hoch dosierten Methadonbehandlung haben. Da sich der Antragsteller einer medizinisch-psychologischen Begutachtung bislang (während der gesamten Dauer seiner Methadonbehandlung) nicht unterzogen hat, kann eine Ausnahme von der o. g. Regelvermutung ungeachtet dessen, dass im Laufe des vorliegenden Verfahrens zumindest eine mehr als einjährige Methadonsubstitution sowie eine entsprechend lange Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen als Methadon nachgewiesen worden ist, derzeit nicht bejaht werden.

6. GEMEINSAMES SYMPOSIUM



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSMEDIZIN E.V. (DGVM)
UND
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

„TAGESSCHLÄFRIGKEIT – GEFAHREN UND
KONSEQUENZEN FÜR DEN STRASSENVERKEHR“

1. BIS 2. OKTOBER 2010

TÜBINGEN



www.conventus.de/verkehr2010

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial:	<p>PROF. DR. BARBARA WILHELM Tagungspräsidentin DGVM & DGVP-Symposium Tübingen 2010, Tübingen</p> <p>PROF. DR. VOLKER DITTMANN Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Basel</p> <p>PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Berlin</p>	Sup II - 8
Abstracts*):	<p>Vorträge der Sitzung 2: Begutachtung und Rehabilitation</p> <p>Die Beurteilungskriterien – Wissenschaftlichkeit versus Umsetzung im StVG und der FeV R. MATTERN, W. SCHUBERT, Heidelberg, Berlin</p> <p>Vorträge der Sitzung 3: Möglichkeiten der Prävention schläfrigkeitsbedingter Verkehrsunfälle</p> <p>Prävention schläfrigkeitsbedingter Verkehrsunfälle in Deutschland – Welchen Beitrag kann die Pupillographie leisten? B. WILHELM, Tübingen</p> <p>Zur Gestaltung der Autobahn im Spannungsfeld zwischen Ablenkung und Monotonie E. STEPHAN, Köln</p>	<p>Sup II - 9</p> <p>Sup II - 10</p> <p>Sup II - 11</p>

*) Die Anordnung der hier zur Veröffentlichung eingereichten Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

Vorträge der Sitzung 4: Gemeinsame Sitzung mit der Deutschen Gesellschaft für Schlafmedizin: Tagesschläfrigkeit und Unfallhäufigkeit beim obstruktiven Schlafapnoe-Syndrom

Unfallhäufigkeit und Fahrtauglichkeit bei obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom

M. ORTH, Mannheim Sup II - 12

Vorträge der Sitzung 5: Neuere Ansätze zur Schläfrigkeitsdetektion

Ein neuer Ansatz für die Messung extremer Schläfrigkeit

M. GOLZ, Schmalkalden Sup II - 13

Videoanalyse als Methode zur Beurteilung von Fahrerschläfrigkeit

A. MUTTRAY, O. WEIRICH, L. HAGENMEYER, B. GEIBLER, Mainz, Stuttgart Sup II - 14

„Du hörst dich müde an“ – Automatische Detektion schläfrigkeitssensitiver Stimmqualitäts- und Artikulationsmerkmale

J. KRAJEWSKI, S. SCHNIEDER, D. SOMMER, M. GOLZ, Wuppertal, Schmalkalden Sup II - 15

Poster-Session 1: Freie Themen

P 1 – Evaluation des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs im Rahmen der Mehrphasenausbildung in Österreich

M. NECHTELBERGER, R. SCHEIBLECKER, F. NECHTELBERGER, Wien Sup II - 15

P 2 – Das Drogen-Screening in Urin- und Haarproben im Rahmen der MPU – Untersuchungsergebnisse nach Anwendung der neuen Grenzwerte

T. NADULSKI, B. DUFAUX, R. AGIUS, H.-G. KAHL, Bad Salzufen Sup II - 16

P 3 – Bedeutung des Nachweises von Ethylglucuronid in Urin- und Haarproben für die Alkohol-Abstinenzkontrolle

T. NADULSKI, B. DUFAUX, R. AGIUS, H.-G. KAHL, Bad Salzufen Sup II - 17

P 4 – Fahrtauglichkeit bei Patienten mit frontotemporaler Demenz und Alzheimer Demenz J. ERNST, S. KRAPP, T. SCHUSTER, H. FÖRSTL, A. KURZ, J. DIEHL-SCHMID , München	Sup II - 17
P 5 – Leistungsfähigkeit der Teilsysteme im Straßenverkehr J. BÖNNINGER, M. GOLZ, L. HOFMANN, U. SCHÜPPEL, T. TRAUTMANN , Dresden	Sup II - 18
P 6 – Veränderung der visuellen Wahrnehmung durch endogene und exogene Faktoren L. BALIGAND, V. KIELSTEIN, I. BÖCKELMANN, S. DARIUS , Magdeburg	Sup II - 19
P 7 – Zur Wirksamkeit des § 70-Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer IFT in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie GmbH G. RUDINGER, N. HILGER, B. KOLLBACH , Bonn, Berlin	Sup II - 20
P 8 – Analytische Befunde bei Substitutionspatienten zur Funktion des Haares als Expositionsmarker G. SKOPP, A. KNIEST, K. MANN, D. HERMANN , Mannheim, Heidelberg	Sup II - 21
P 9 – Welche Rolle spielt der Einfluss von psychotropen Substanzen auf die Fahrtüchtigkeit von älteren Kraftfahrern in Hamburg? S. IWERSEN-BERGMANN, A. MUELLER, H. ANDRESEN , Hamburg	Sup II - 21
P10 – Detektion des Alkohol-Einflusses auf den freien Stand mit Neuronalen Netzen D. SOMMER, T. SCHNUPP, M. GOLZ , Schmalkalden	Sup II - 22
Poster-Session 2: Schläfrigkeitsdetektion	
P11 – Eine neue Test-Methodik zur Erfassung von Vigilanz M. BERG, W. SCHUBERT , Berlin	Sup II - 23
P12 – Measurement of circadian rhythms in heart rate data C. HEINZE, U. TRUTSCHEL, M. GOLZ, J. FUCHS, D. SOMMER, J. HAUEISEN , Schmalkalden, Stoneham/Massachusetts, Ilmenau	Sup II - 24

- P13 – „Du bist müde! Halt an...“ – „Nein, so müde bin ich gar nicht.“
K. REINPRECHT, E. MUHRER,
M. VOLLRATH, Braunschweig Sup II - 25
- P14 – „Keep it simple?“ – Spurhaltemaße und Lenkbewegungen zur aufwandsarmen Bestimmung von Fahrerschlaftrigkeit
J. KRAJEWSKI, C. HEINZE, T. SCHNUPP, D. SOMMER,
T. LAUFENBERG, M. GOLZ, Wuppertal, Schmalkalden Sup II - 25
- P15 – Anwendung Computergestützter Intelligenz auf Daten der Kompensatorischen Verfolgungsaufgabe zur Detektion von Schlaftrigkeit
T. SCHNUPP, C. SCHENKA, J. KRAJEWSKI,
M. GOLZ, Schmalkalden, Wuppertal Sup II - 26
- P16 – Mikroschlafdichte: Ein neues Maß zur Quantifizierung starker Schlaftrigkeit
D. Sommer, M. Golz, Schmalkalden..... Sup II - 27
- P17 – Fatigue Monitoring Technologies:
 Zur Einschätzung des Fahrerzustandes
D. SOMMER, M. GOLZ, U. TRUTSCHEL, Schmalkalden..... Sup II - 28
- P18 – Visualisierung der ermüdenden Alkoholwirkung per PST
F. PRIEMER, T. KELLER,
F. MONTICELLI, München, Salzburg Sup II - 29
- P19 – Wie einschlafgefährdet sind Busfahrer im Reisefernverkehr? Beobachtungen aus einer Feldstudie
G. BRITTA, L. HAGENMEYER, K. MEINKEN,
A. MUTTRAY, Mainz, Stuttgart Sup II - 30
- P20 – Der Einfluss von Medikamentösen Therapieänderungen und der STN (sub-thalamic nucleus) Stimulation auf die Fahrfähigkeiten von Parkinson Patienten
W. H. ZANGEMEISTER, L. MAINTZ, J. HIERLING,
C. BUHMANN, Hamburg Eppendorf Sup II - 30
- Poster-Session 3: Prävention schlaftrigkeitsbedingter Unfälle / Freie Themen**
- P21 – Multimodaler Ansatz zur Prävention schlaftrigkeitsbedingter Unfälle von Berufskraftfahrern
S. ELLER, V. WIENHAUSEN-WILKE, Gerlingen Sup II - 31

P22 – Die Prävention schläfrigkeitsbedingter Unfälle am Arbeitsplatz LKW W. JANKOWSKI , Essen	Sup II - 32
P23 – Eine Erhebung von körperlichen sowie fahrspezi- fischen Anzeichen für akute Müdigkeit am Steuer sowie eine Analyse der eingeleiteten Gegenmaßnahmen der FahrerInnen F. TORNER, B. SCHÜTZHOFER , Wien	Sup II - 33
P24 – Der Einfluss mangelnder Aktivierung bei Verkehrsunfällen B. PUND, M. JÄNSCH , Hannover	Sup II - 34
P25 – Aufmerksamkeit, Verkehrslage und Unfallrisiko K.-F. VOSS , Hannover	Sup II - 35
P26 – Müdigkeitswarnung zwischen Akzeptanz und Nutzen K. REINPRECHT, E. MUHRER, M. SCHRÖDER, M. VOLLRATH , Braunschweig	Sup II - 36
P27 – Seminare für BerufskraftfahrerInnen zum Thema „Müdigkeit“ – das Projekt „ERIC“ C. TURETSCHKE , Wien	Sup II - 36
P28 – Erste Erfahrungen mit PST-Messungen im Rahmen von Verkehrskontrollen bei Berufskraftfahrern in Deutschland T. PETERS, C. GRÜNER, I. ZÖLLNER, P.M. BITTIGHOFER, W. DAUB, W. DAUENHAUER, W. DURST, P. EDINGER, E. HÄRTIG, C. HENKEL-HANCOCK, G. HORRAS-HUN, I. HÜGLE, C. HÜTTER, H. NETZEL, J. SCHAAF, H. WAGNER, R. HAGEN, B. WILHELM , Baden-Württemberg, Tübingen, Böblingen, Stuttgart-Vaihingen, Linz	Sup II - 37
P29 – Ergonomie und Lichtverhältnisse in der LKW-Fahrerkabine – die Vigilanz fordernd oder fördernd? H.-P. DANCKWORTH, L. TOPPEL , Dernbach / Westerwald....	Sup II - 38

Vorträge der Sitzung 7: Freie Themen

Sekundenschlaf bei Flugzeugführern – Ein Sicherheitsrisiko?
M. J.A. VON MÜLMANN, Frankfurt a.M. Sup II - 39

Die Einführung eines Verkehrscoachings in Österreich
A. KALTENEGGER, Wien Sup II - 40

Mögliche Ursachen für Schläfrigkeitsunfälle auf Autobahnen
W. MÖHLER, Aachen Sup II - 41

Willkommen zum 6. Gemeinsamen Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin in Tübingen!

Das Symposium soll Sie mit vielen Kolleginnen und Kollegen aus den unterschiedlichsten Fachbereichen in einen anregenden und ergebnisreichen Gedankenaustausch bringen. Dies geschieht Mitten im Herzen unserer 931 Jahre alten schönen Universitätsstadt in historischer Kulisse. Wieder steht das gesamte Spektrum der Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie auf dem Programm. Wir erwarten zahlreiche Teilnehmer, da in diesem Jahr erstmals die Jahrestagung der DGVM mit dem Symposium zusammenfällt.

Erstmals haben unsere beiden Gesellschaften als Schwerpunktthema Tagesschläfrigkeit, Gefahren und Konsequenzen für den Straßenverkehr gewählt. Wir möchten damit ein Signal setzen und der Bedeutung, die Schläfrigkeit als Unfallursache hat, intensiv Rechnung tragen. Damit öffnet sich unser Symposium auch nachdrücklich dem Gebiet der Schlafforschung und Schlafmedizin. Die Vielfalt der eingereichten Beiträge zeigt, dass sich eine ganze Reihe von Verkehrspsychologen und Verkehrsmedizinern bereits mit dem Thema Schläfrigkeit wissenschaftlich und politisch beschäftigt und etliche Gäste aus anderen Bereichen der Medizin und Psychologie die Diskussion bereichern werden.

Schläfrigkeit am Steuer ist eine der häufigsten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle, zu deren Prävention noch ein enormer Handlungsbedarf besteht. Nationale und europäische Daten schläfrigkeitsbedingter Verkehrsunfälle sowie deren auslösende Faktoren, Möglichkeiten der Prävention und technische Lösungen werden diskutiert. Schläfrigkeit am Steuer kann sowohl gesunde Menschen als auch Patienten mit Schlafstörungen betreffen. In der Begutachtung zur Kraftfahrereignung geht es vor allem um die Erkennung von Erkrankungen, die zu chronischer Tagesschläfrigkeit führen können. Die Neuauflage der Begutachtungsleitlinien trägt dieser Tatsache mit einem neuen Kapitel „Tagesschläfrigkeit“ Rechnung. Deshalb liegt ein weiterer Schwerpunkt des Symposiums auf Testverfahren zur Erfassung von Schläfrigkeit und daraus resultierenden Leistungseinschränkungen, sowie den Erfahrungsaustausch zur Begutachtung schwieriger Fälle. Einen weiteren Schwerpunkt stellt die Gestaltung des Verkehrsraumes zur Vermeidung von Monotoniebedingungen auf Bundesautobahnen dar.

Unser Dank gilt dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. und insbesondere dem Präsidenten des B.A.D.S., Herrn Dr. Gerhardt und der Schriftleitung der Zeitschrift „Blutalkohol“, Herrn Prof. Dr. Püschel und Herrn Prof. Dr. Scheffler sowie Frau Dr. Halecker für die Bereitstellung eines Abstract-Supplementheftes in der September-Ausgabe der Zeitschrift „Blutalkohol“.

PROF. DR. BARBARA WILHELM
Tagungspräsidentin

PROF. DR. VOLKER DITTMANN
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.

*Klinikum der Universität Heidelberg, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Heidelberg¹)
DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrspsychologie, Berlin²)*

R. MATTERN¹), W. SCHUBERT²)

Die Beurteilungskriterien zur medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Wissenschaftlichkeit versus Umsetzung im StVG und der FeV

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sehen vor, die Kraftfahrereignung überprüfen zu lassen, wenn Tatsachen bekannt wurden, die Bedenken an der Kraftfahrer-Eignung begründen oder wenn die Fahrerlaubnis nach Entzug wegen erwiesener Nichteignung neu erteilt werden soll. Die Verwaltungsentscheidung kann sich auf ärztliche oder medizinisch-psychologische Gutachten stützen; Gegenstand solcher Gutachten ist die Einschätzung der aktuellen und zukünftigen Kraftfahrereignung. Die Begutachtung darf nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen durchgeführt werden.

Damit steht die Begutachtung der Kraftfahrereignung als Aussage über die zukünftige Verkehrsbewährung im Verkehr im Spannungsfeld von Recht auf Mobilität, vorbeugender Gefahrenabwehr, Rechtssicherheit, Einzelfallgerechtigkeit, Verhältnismäßigkeit, Bestimmtheit und wissenschaftlich belegbarer Evidenz.

Gesetze und Verordnungen legen in verfassungsrechtlich legitimierten Verfahren allgemeine und konkrete verbindliche Regeln fest (z. B., dass ein Kraftfahrer ungeeignet ist, wenn er missbräuchlich Alkohol konsumiert, wenn er ständig einen Diastolischen Blutdruck über 130 mmHg aufweist oder wenn er Betäubungsmittel im Sinne des BtMG einnimmt (ausgenommen gelegentlicher Cannabiskonsum bei Fähigkeit der Trennung von Konsum und Fahren)).

Der Ausschluss ungeeigneter Fahrer folgt aus dem Schutzauftrag des Staates, Verkehrsteilnehmer vor erhöhten Unfallrisiken durch ungeeignete Kraftfahrer zu schützen.

Das zukünftige Unfallrisiko eines einzelnen Kraftfahrers, dessen Eignung begutachtet werden soll, aber auch sein Risiko, durch Fahrunsicherheit wegen unzureichender Eignung eine gefährliche Verkehrssituation herbei zu führen, kann kaum mit wissenschaftlichen Erkenntnissen zutreffend bestimmt werden:

Erkenntnisse zu erhöhten Unfallrisiken bestimmter – als ungeeignet geltender – Kraftfahrer beziehen sich immer auf retrospektiv beobachtete Kollektive definierter Gruppen: Wenn z. B. als wissenschaftlich erwiesen gelten sollte, dass erstmals alkoholauffälliger Kraftfahrer innerhalb von 5 Jahren zu 40 % rückfällig werden, heißt dies gleichzeitig, dass ein aktuell zu untersuchender Kraftfahrer rückfällig werden kann oder nicht: Seine statistische Chance, nicht rückfällig zu werden, ist sogar größer als sein Rückfallrisiko. Deshalb eignet sich das Gruppenrisiko, das dem Gesetzgeber Anlass für seine Regelung gab, nicht zur Beurteilung des Einzelfalls.

Die Gutachter könnten prüfen, ob aus retrospektiven Untersuchungen wissenschaftlich belastbare Merkmale bekannt sind, die den Rückfälliger zuverlässig vom Nicht-Rückfälliger unterscheiden lassen, welche Merkmale bei dem zu Begutachtenden zweifelsfrei festzustellen sind und welche Prognose (einschließlich Irrtumsrisiko) deshalb gestellt werden kann. Das ist sehr schwierig, auch weil die wissenschaftliche Datenlage mager ist.

Besser gelingt es, durch Untersuchung zu beurteilen, ob Krankheiten, missbräuchlicher Konsum oder abweichende Verhaltenseigenschaften, die Eignungszweifel oder Eignungsausschluss begründeten, durch Therapie oder Spontanverlauf beseitigt sind und in absehbarer Zukunft auch bleiben.

Auch das ist nicht einfach – und wenn es nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen erfolgen soll, müssen diese Grundsätze allen Gutachtern bekannt sein.

Dazu dienen Leitlinien – und als Richtlinien ihrer konkreten Umsetzung – Beurteilungskriterien.

Für Wissenschaft sind Wissenschaftler zuständig – aber nicht jede Äußerung eines Wissenschaftlers, sei es im Vortrag oder in einer Publikation, hält der kritischen Überprüfung Stand. Jeder ist berechtigt, Äußerungen eines Wissenschaftlers kritisch zu überprüfen; vor allem ist es aber Aufgabe der Wissenschaftsgemeinschaft und der wissenschaftlichen Fachgesellschaften: Sie haben festzustellen, was unumstritten ist, welcher Grad an Evidenz einer Erkenntnis zukommt und zu welchen Fragestellungen unterschiedliche Auffassungen bestehen, die derzeit nicht entscheidbar sind.

Die Arbeitsgemeinschaft wissenschaftlicher medizinischer Fachgesellschaften (AWMF) hat Methoden erarbeitet, die Qualität wissenschaftlicher Erkenntnisse und den Grad ihrer Evidenz explizit benennen.

Die Begutachtungsleitlinien der Kraftfahrer-Eignung berufen sich bisher nicht auf die Qualitätsanforderungen der AWMF; sie sind auch nicht explizit Empfehlungen der wissenschaftlichen Fachgesellschaften.

Die Beurteilungskriterien zur medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik sind von zwei der zuständigen wissenschaftlichen Fachgesellschaften (DGVM und DGVP) herausgegeben. Präsidiumsmitglieder einer dritten wissenschaftlichen Fachgesellschaft, der deutschen Gesellschaft für forensische und toxikologische Chemie (GTFCh), haben mitgearbeitet und sollten zukünftig ihre Verantwortung durch Mitherausgeberschaft unterstreichen.

Die Verantwortung wissenschaftlicher Fachgesellschaften für Begutachtungs-Leitlinien und Beurteilungskriterien besteht u. a. darin, den Stand der Wissenschaft einem breiten Anwenderfeld zur Kenntnis zu bringen, aber auch, Änderungen wissenschaftlicher Erkenntnis rechtzeitig wahrzunehmen und ihre Relevanz zu prüfen. Die

Fachgesellschaften übernehmen die Pflicht zur Weiterentwicklung und zur zeitnahen Verbreitung neuer Erkenntnisse, z. B. durch Informationsschreiben, aber auch durch öffentliche Symposien.

Trotzdem werden Empfehlungen von Fachgesellschaften – hier unterliegen sie ähnlichen Einschränkungen wie Gesetze und Verordnungen – nicht jede Einzelfallgestaltung umfassend regeln können. Es bedarf der sachkundigen Anwendung und Interpretation durch erfahrene und fortgebildete Gutachter.

In diesem Feld der Ermessensspielräume ist mit Interpretationsunterschieden zu rechnen, die – wenn nicht anders klärbar – nach rechtsstaatlichen Regeln zu entscheiden sind, z. B. durch Gerichtsverfahren, zu denen Wissenschaftler als Experten geladen werden, durchaus als Gutachter und Gegengutachter. Nicht immer erweist sich dabei die wissenschaftliche Wahrheit: Wenn sie auch unter Wissenschaftlern umstritten bleibt, wird nach Beweislast entschieden.

Solche Fälle geben Anlass zur konstruktiven wissenschaftlichen Debatte. Als mögliche Folgen solcher Debatten kommen aus Sicht der DGVM, der DGVP und der GTFCh – abgestimmt auf Symposien und in den Fachkreisen – Anpassungen der Beurteilungskriterien in Betracht, die Weiter- oder Neuentwicklung von Methoden, vielleicht auch die wissenschaftlich begründete Anerkennung, dass eine Entscheidung nach dem Stand der Erkenntnis nicht möglich ist.

Schlüsselwörter

Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien – Begutachtungs-Leitlinien

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Rainer Mattern
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: rainer_mattern@med.uni-heidelberg.de

STZ eyetrial am Department für Augenheilkunde, Universität Tübingen

B. WILHELM

Prävention schlafrigkeitsbedingter Verkehrsunfälle in Deutschland – welchen Beitrag kann die Pupillographie leisten?

Einleitung: Seit einigen Jahren ist bekannt, welche verheerende Rolle Schlafmüdigkeit als Ursache schwerer LKW-Unfälle spielt. Zum einen existieren jedoch wenige Untersuchungen, die sich mit konkreten Erfassungen des Problems bei Fahrern befassen, zum anderen kommen politische Entscheidungen in Richtung Prävention schlafmüdigkeitsbedingter Unfälle erst allmählich in Gang. Während bei Kontrollen des fließenden Verkehrs Fahrzeugzustand, Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten geprüft werden, bleibt der aktuelle Zustand des Fahrers hinsichtlich seines Wachheitsgrades derzeit noch unberücksichtigt.

Methoden: Der Pupillographische Schlafmüdigkeitstest (PST, AMTech Dossenheim) ist ein validiertes und normiertes Verfahren, welches aus der Schlafforschung kommt und dessen Robustheit in Feldstudien am Arbeitsplatz sowie Autobahnraststätten und ähnlichen Kontrollsituationen gezeigt wurde. Die mobile Geräteausführung (F2D) ist dafür anwendbar.

Ergebnisse: In Deutschland liegen bisher Ergebnisse von freiwilligen Schlafmüdigkeitsmessungen aus punktuellen Messaktionen an deutschen Autobahnen sowie zwei auf den Berufskraftfahrer fokussierten Studien, eine davon unter Beteiligung von dem Autobahnpolizeirevier Stuttgart-Vaihingen und weiteren Partner, vor. Der Anteil auffallend schlafmüdigere Fahrer lag dabei zwischen 5 und 25 %. Eine umfangreiche oberösterreichische Pilotanwendung fand bei jedem vierten bis fünften LKW- und Busfahrer extreme Tagesschlafmüdigkeit.

Diskussion: Eine wichtige Voraussetzung für die sinnvolle Anwendung und Verlässlichkeit der Pupillographie bei Verkehrskontrollen ist die Schulung in den Prinzipien der Messung sowie die fundierte Einweisung in die Gerätebedienung und die Gewährleistung, dass nur geschultes polizeiliches Personal die Messungen durchführt.

Weitere, regional übergreifende pupillographische Studien mit stärker repräsentativem Charakter sind wünschenswert. Multimodale Studienkonzepte für die weitere wissenschaftliche Absicherung des Verfahrens (u. a.

Definition von Grenzwerten) im Hinblick auf den Zusammenhang der pupillographischen Messwerte mit Fahrfehlern wurden bereits von Verkehrsmedizinern und Schlafforschern erarbeitet und können bei entsprechender Förderung umgesetzt werden.

Mit dem PST könnten im Rahmen von Verkehrskontrollen schläfrige Fahrer identifiziert und zu einer Schlafpause angehalten werden. Stärkere Sanktionen sind nicht zu befürchten und der Zeitbedarf für diese wirksame Gegenmaßnahme gegen Fahrerschlaftrigkeit ist gering. Dennoch ginge davon ein erheblicher Sicherheitsgewinn für den Betroffenen selbst und den fließenden Verkehr aus. Der Einsatz der Pupillographie könnte so bei Verkehrskontrollen eine wirksame Präventionsmaßnahme gegen Sekundenschlaf-Unfälle darstellen.

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Barbara Wilhelm
Schleichstr. 12–16
72076 Tübingen
Email: barbara.wilhelm@stz-eyetrial.de

Universität Köln, Psychologisches Institut, Köln

E. STEPHAN

Die Gestaltung von Autobahnen im Spannungsfeld von Ablenkung und Monotonie

Einleitung: Planung und Bau von Autobahnen hat aus planerischer und technischer Perspektive in der Bundesrepublik ein außergewöhnlich hohes Sicherheitsniveau erreicht. Dabei wurde seit Jahrzehnten gemäß der Prämisse geplant und gebaut, dass die Fahrer dem fließenden Verkehr zu Gunsten der Verkehrssicherheit umso mehr Aufmerksamkeit widmen werden je weniger sie durch Straßenführung und die Gestaltung der Fahrbahnränder abgelenkt werden. Bei kritischer Betrachtung erweist sich diese grundlegende Prämisse allerdings als Fiktion. Werden an die Fahrer durch Straßenführung und Steuerung des Kraftfahrzeuges nur sehr geringe Anforderungen gestellt und bietet die Gestaltung des Seitenstreifens der Fahrbahn keine die Aufmerksamkeit weckenden Reize, wird keineswegs für den fließenden Verkehr eine besonders hohe Aufmerksamkeit gesichert. Viel eher tritt das Gegenteil ein: Erleben von Monotonie und daraus resultierend Schläfrigkeit, Tagträumerei und „automatisches Fahren“. Auswirkungen, die die Verkehrssicherheit nicht fördern, sondern gefährden. Daher erscheint es notwendig, die Auswirkungen der „traditionellen“ – reizarmen – Autobahngestaltung, ihre Vorteile und Risiken für die Verkehrssicherheit empirisch zu überprüfen.

Methoden: Eine objektive Messung der durch Straßenführung und Anforderungen des aktuell fließenden Verkehrs gegebenen Anforderungen, und damit der Unter- oder Überforderung von Fahrern auf einem jeweils gegebenen Autobahnabschnitt, kann durch die Bearbeitung einer Zweitaufgabe parallel zum Führen eines Kraftfahrzeuges erfolgen. Das Kölner Verfahren zur Messung der Belastung im Verkehr (K-VEBIS) ermöglicht eine solche objektive und zugleich exakte Messung. Je häufiger die Zweitaufgabe parallel zum Führen eines Kraftfahrzeuges auf einem Autobahnabschnitt erfolgreich bewältigt wird, desto geringer sind die parallel gegebenen Anforderungen an den Fahrer. Werden solche Ergebnisse auf der Basis der Messungen bei 20 und mehr Fahrern je überprüfem Autobahnabschnitt abgesichert, so können die Ergebnisse als Kriterium für die Beurteilung herangezogen werden, auf welchen Autobahnabschnitten zu wenig Ablenkung (also Monotonie) und auf welchen Abschnitten zu viel Ablenkung (also Überforderung, z. B. an Baustellen) gegeben sind. Begleitet werden müssen diese Messungen von Fahrverhalten und Zweitaufgabe durch parallele Videoaufnahmen des fließenden Verkehrs – aus der Perspektive des Fahrers –, da nur so die Auswirkungen der Gestaltung des Verkehrsraumes auf das Führen des Kraftfahrzeuges und die parallele Bewältigung der Zweitaufgabe angemessen gewürdigt werden können. Ergänzt werden können die objektiven Daten durch standardisierte Interviews bei UntersuchungsteilnehmerInnen und anderen Autobahnutzern.

Ergebnisse: Bei 200 FahrerInnen wurden insgesamt 14.000 Fahrkilometer gemessen. Einbezogen waren Abschnitte auf vier Autobahnen (A4, A31, A57, A42) mit sehr unterschiedlichen Charakteristika des Verkehrsraumes aber auch der Verkehrsdichte. Die Ergebnisse sprechen für Reduzierung der Leistungsfähigkeit bei Monotoniebedingungen im Verkehrsraum. Die Leistungsfähigkeit bei der Zweitaufgabe sank insbesondere bei der

Kombination von geringem Verkehr und Monotoniebedingungen im Verkehrsraum. Diese Ergebnisse werden durch insgesamt 400 standardisierte Interviews gestützt.

Diskussion: Die eingesetzte Messmethodik (K-VEBIS) ermöglichte es zuverlässig, objektiv und valide, Autobahnabschnitte zu identifizieren, bei denen die Gefahr von Monotonieerleben und in der Folge Tagträumerei, Schläfrigkeit und nachlassende Aufmerksamkeit bei einem Großteil der Verkehrsteilnehmer zu Lasten der Verkehrssicherheit empirisch belegbar ist.

Monotone Bedingungen im Verkehrsraum und damit nachteilige Wirkungen für die Verkehrssicherheit können allerdings durch besonders dichten Verkehr kompensiert werden. Besonders nachteilig für das Aufrechterhalten der Aufmerksamkeit der FahrerInnen ist die Kombination von geringen Anforderungen durch den fließenden Verkehr und monotone Bedingungen der Straßenführung und der Gestaltung der Seitenstreifen der Autobahn. Die empirischen Ergebnisse durch objektive Leistungsmessung und die Ergebnisse der standardisierten Interviews sprechen dafür, in Zukunft gerade bei längeren monotonen Autobahnabschnitten die Aufmerksamkeit der Fahrerinnen durch „ablenkende“ aber damit auch in positiver Weise stimulierende Reize zu wecken und aufrechtzuerhalten.

Insoweit bedarf es eines Paradigmenwechsel bei den zu beachtenden Kriterien für die Gestaltung des Verkehrsraumes, der sich in der Formel zusammenfassen lässt:

Mehr Sicherheit durch wohldosierte Ablenkung an den empirisch als monoton identifizierten Autobahnabschnitten.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Egon Stephan
Herbert-Lewin-Straße 2
50931 Köln
Email: egon.stephan@uni-koeln.de

Therapienkrankenhäuser und St. Hedwig-Klinik GmbH, Pneumologie, Pneumologische Onkologie, Schlaf- und Beatmungsmedizin, Mannheim

M. ORTH

Unfallhäufigkeit und Fahrtauglichkeit bei obstruktivem Schlafapnoe-Syndrom

Müdigkeit bei der Teilnahme am Straßenverkehr kann zu Sekundenschlaf mit konsekutiven katastrophalen Unfällen führen. Das obstruktive Schlafapnoe-Syndrom (OSAS) stellt die häufigste Schlafstörung für die Verursachung müdigkeitsbedingter Unfälle dar. Epidemiologische Untersuchungen an Berufskraftfahrern haben ergeben, dass die Prävalenz des OSAS bei dieser Berufsgruppe ca. 16 % beträgt und somit im Vergleich zur Normalbevölkerung um den Faktor 4 erhöht ist. Zusätzlich klagen 25 % der befragten Berufskraftfahrer über pathologische Tagesmüdigkeit. Bei Patienten mit OSAS ist die Unfallhäufigkeit um das 2–7fache im Vergleich zu Gesunden erhöht. Unter einer adäquaten Therapie kann eine Normalisierung der Unfallhäufigkeit erzielt werden.

In zunehmendem Maße sind Schlafmediziner insbesondere im Rahmen von gutachterlichen bzw. arbeitsmedizinischen Fragestellungen aufgefordert, die Fahrtüchtigkeit von Patienten mit OSAS aber auch anderen Schlafstörungen zu beurteilen. Hierzu stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung:

1. Anamnese
2. neurophysiologische – bzw. psychologische Untersuchungsmethoden
3. Fahrsimulatoruntersuchungen.

Anamnestic Angaben können von motivationalen Faktoren (z. B. drohender Führerscheinverlust bzw. Rentenbegehren) beeinflusst werden. So konnte gezeigt werden, dass 2/3 der von OSAS-Patienten verursachten Unfälle bzw. Beinahe-Unfälle zunächst verschwiegen werden.

Zu den neurophysiologischen Untersuchungsmethoden zählen u. a. die Pupillographie, der Multiple-Schlaf-Latenztest (MSLT) und der Maintenance-of-Wakefulness Test (MWT). Im Hinblick auf die Beurteilung des Therapieerfolges bei müdigkeitsbedingten Erkrankungen stellt der MWT, der beurteilt, wie lange der Patient wachbleiben kann, im Vergleich zum MSLT die aussagekräftigere Untersuchungsmethode dar.

Neurophysiologische Untersuchungen testen die verschiedenen Aufmerksamkeitskomponenten, die u. a. beim Steuern eines Fahrzeuges erforderlich sind. Hierzu gehören die einfache Aufmerksamkeit (z. B. Bremsreaktion), die geteilte Aufmerksamkeit (z. B. Stadtverkehr, Beifahrer) und die Vigilanz (z. B. lange, monotone Autobahnfahrt). Insbesondere bei letztgenannter Situation treten Unfälle gehäuft auf. Normierte Daten zum Vergleich liegen für nahezu alle neuropsychologischen Untersuchungsverfahren vor. Der Nachteil besteht darin, dass jeweils nur eine Aufmerksamkeitskomponente getestet werden kann, beim Steuern eines Fahrzeuges je nach Situation aber alle Komponenten gefordert sind.

Fahrsimulatoruntersuchungen sollten so realitätsnah wie möglich gestaltet werden und alle relevanten Aufmerksamkeitsaspekte testen. Es stehen zahlreiche Modelle zur Verfügung. In eigenen Untersuchungen konnte mit dem Modell C.A.R.[®] (Dr. Ing. R. Foerst, Gummersbach) bei OSAS-Patienten eine im Vergleich zu Gesunden deutlich erhöhte Häufigkeit von Unfällen und Konzentrationsfehlern sowie eine signifikante Absenkung der Fehler in der simulierten Fahrsituation nach 14 Tagen und 6 Wochen nachgewiesen werden.

Alle genannten Untersuchungsmethoden dienen dem Zweck, die Frage nach der Fahrtauglichkeit bei Erkrankungen mit pathologischer Schläfrigkeit zu beantworten. Die Erkenntnis, dass Tageschläfrigkeit einen Risikofaktor im Straßenverkehr darstellt, hat inzwischen zu einer Neuerung der Fahrerlaubnisverordnung geführt (15.07.2007), wonach nicht behandelte Personen mit Schlafstörungen und messbar auffälliger Tagesschläfrigkeit künftig nicht mehr tauglich zum Führen von Fahrzeugen sind. Bedingte Fahrtauglichkeit besteht unter der Voraussetzung, dass keine messbar auffällige Tagesschläfrigkeit mehr vorliegt.

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Maritta Orth
Bassermannstr. 1
68165 Mannheim
Email: Maritta.Orth@ruhr-uni-bochum.de

Fachhochschule Schmalkalden, Fakultät Informatik, Schmalkalden

M. GOLZ

Ein neuer Ansatz für die Messung extremer Schläfrigkeit

Mit der Quantifizierung der Schläfrigkeit in monotonen, ereignisarmen Situationen, die fortwährende Aufmerksamkeit abfordern, haben sich viele Autoren beschäftigt. Dabei standen vor allem Schläfrigkeiten mit geringer und mittlerer Ausprägung im Fokus, weil sie für viele Anwendungen benötigt werden. Eine reliable und valide Methode zur Überwachung der Schläfrigkeit konnte bisher noch nicht gefunden werden.

Anhand eines Überblicks zu aktuellen Geräten werden verschiedene Ansätze beleuchtet.

Der Bereich der extremen Schläfrigkeit bietet deutliche Verhaltensmerkmale, die sogenannten Mikroschlafepisoden (MS). Wir demonstrieren, dass sich MS anhand des EEG und EOG zuverlässig detektieren lassen mit einer Genauigkeit von 97 %. Aus der fortwährenden Anwendung dieses MS-Detektors über die gesamte Aufzeichnungsdauer lässt sich ein neuer Parameter, die MS-Dichte, konstruieren. Sie ist der relative Anteil von MS-ähnlichen Zuständen im EEG und EOG, der in festgelegten Mittelungsintervallen berechnet wird.

Validationsuntersuchungen zeigten, dass die MS-Dichte sowohl mit hoher Sensitivität als auch hoher Spezifität geschätzt wird.

Im Rahmen einer Pilotstudie konnte gezeigt werden, dass die MS-Dichte stark mit der Standardabweichung der lateralen Position des Fahrzeuges, die eine unabhängige Variable der Fahrleistungsfähigkeit ist, korreliert. Auch die von vielen Autoren als Referenzgröße verwendete Selbsteinschätzung der Schläfrigkeit auf der Karolinska Sleepiness Scale korreliert stark mit der MS-Dichte. Darüber hinaus wird ein Zusammenhang der MS-Dichte mit dem Auftreten von Unfällen vorgestellt.

Die vorgestellte Methodik ist zwar aufwendig, dafür erlaubt sie über größere intra- und inter-individuelle Unterschiede hinweg eine zuverlässige Quantifizierung der Schläfrigkeit. Wir schlagen vor, die Messgröße als Referenzgröße zu verwenden.

renzgröße im Labor einzusetzen, um andere Methoden der Schläfrigkeitsüberwachung zu validieren. So können bspw. Gerätelösungen zur Überwachung von Schläfrigkeit oder neu vorgeschlagene Parameter überprüft werden.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Martin Golz
Blechhammer 4-9
98574 Schmalkalden
Email: m.golz@fh-sm.de

*Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin, Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz¹),
Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement, Universität Stuttgart²)*

A. MUTTRAY¹), O. WEIRICH¹), L. HAGENMEYER²), B. GEIBLER¹)

Videoanalyse als Methode zur Beurteilung von Fahrerschläfrigkeit

Einleitung: Fahrerschläfrigkeit ist eine bedeutende Unfallursache. In einer grundlegenden Arbeit mit Simulatorfahrern als Probanden schlugen Wierwille und Ellsworth (1994) ein Verfahren zur Bewertung von Fahrerschläfrigkeit mittels Videoanalyse vor. Unsere Fragestellung lautete, ob die Methode so auch für Fahrer im realen Straßenverkehr anwendbar ist und ob sie reliabel und valide ist.

Methoden: In Vorversuchen wurde die Wierwille-Methode erprobt und modifiziert. In Experiment (E) 1 wurden drei verschiedene Algorithmen für die Auswertung von Videofilmen erarbeitet und von einem Bewerter miteinander verglichen (Muttaray et al. 2007). In E2 analysierten drei geschulte Bewerter je zweimal im Abstand von einem Monat dreihundert einminütige Videosequenzen von Reisebus- und Simulatorfahrern. Als Maß für die Übereinstimmung der Algorithmen bzw. der Videoscores von Bewertern wurden in beiden Experimenten die Kappa-Maße (mit klassierten Daten) berechnet sowie Bland-Altman-Diagramme erstellt. E3 war eine Pilotstudie zur Validierung. 20 Probanden fuhren nachts 30 Minuten auf einem einfachen PC-gestützten Fahrsimulator einen monotonen Kurs. Davor wurden die Schläfrigkeit mit der KSS und der Pupillenunruheindex (PUI, n = 18) gemessen. Während der Fahrt wurden Videoaufnahmen von Fahrern und Fahrkurs angefertigt und das EEG abgeleitet. Für die 30 einminütigen Segmente wurden jeweils der Schläfrigkeitsscore, das Schlafstadium im EEG (AASM-Manual) und die Zahl der Fahrfehler ermittelt. Die Effekte potentieller Einflussgrößen auf die Zielgröße Fahrfehler wurden mit einem generalisierten gemischten Poissonmodell untersucht.

Ergebnisse: In den Vorversuchen erwies sich eine Ordinalskala von 0 bis 4 mit 16 Intervallen von 0,25 als günstig (Muttaray et al. 2007). E1 ergab, dass die vollständige Betrachtung aller Videosegmente mit normaler Geschwindigkeit im Vergleich zu vermeintlich zeitsparenden Methoden keinen wesentlichen Mehrbedarf an Zeit bedeutete. E1 und E2 ergaben eine gute Intra- und Inter-Rater-Reliabilität (Kappa stets > 0,6, gute Übereinstimmungen in den Bland-Altman-Diagrammen). In E3 war der Videoscore für Fahrerschläfrigkeit eindeutig die stärkste Einflussgröße (p < 0,001). Einen schwächeren Einfluss wiesen der Kaffeekonsum (p = 0,063) und das EEG-(Schlaf)Stadium (p = 0,089) auf. KSS-Score, Alter, Geschlecht, Rauchen und PUI (in einem zweiten Modell, n = 18) waren nicht mit der Zahl der Fahrfehler assoziiert.

Diskussion: Bei gut trainierten Bewertern besitzt die von uns weiter entwickelte Methode eine gute Intra- und Inter-Rater-Reliabilität. Die Pilotstudie deutet auf eine möglicherweise gute Validität hin. Weitergehende Untersuchungen an einem Fahrsimulator zur Frage der Validität sind in Vorbereitung.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Axel Muttaray
Obere Zahlbacher Straße 67
55131 Mainz
Email: amuttaray@uni-mainz.de

Universität Wuppertal, Experimentelle Wirtschaftspsychologie, Wuppertal¹⁾
Fachhochschule Schmalkalden, Neuroinformatik, Schmalkalden²⁾

J. KRAJEWSKI¹⁾, S. SCHNIEDER¹⁾, D. SOMMER²⁾, M. GOLZ²⁾

„Du hörst dich müde an“ – Automatische Detektion schläfrigkeitssensitiver Stimmqualitäts- und Artikulationsmerkmale

Ziel des vorliegenden Beitrags ist die Entwicklung und Validierung eines phonetisch-akustischen Messverfahrens zur stimmbasierten Schläfrigkeitsdetektion. Die Vorzüge dieses automatisierten Messansatzes liegen in der belastungsarmen, sensorapplikationsfreien Handhabung. Das hier gewählte Stimmanalyseprozedere folgt dem aus der Sprachemotionserkennung entlehnten Standardvorgehen: (a) Aufnahme des Testsatzes, (b) Berechnung von 170 Prosodie, Artikulation und Stimmqualität beschreibenden Kennzahlen, (c) Maschinelles Lernen und (d) Evaluation. In einer Schlafdeprivationsstudie (N = 32; 20.00–04.00) wurden insgesamt 380 simulierte Fahrerassistenzsätze aufgezeichnet. Als externer Validierungsanker diente der aus einem selbst- und zwei fremdberichten fusionierte Karolinska Sleepiness Scale (KSS) Schläfrigkeitswert. Als besonders schläfrigkeitssensitiv erwiesen sich die Merkmale: Cepstrum-Koeffizienten, Formantbandbreiten, Intensität und Slope des Fundamentalfrequenzverlaufs. Die über lineare Regression vorhergesagte stimmbasierte Schläfrigkeitsmessung erreichte eine signifikante Validitätskorrelation von $r = .58^*$.

Schlüsselwörter

Phonetisch-akustische Merkmale – Mustererkennung – Signalverarbeitung – Support Vector Machine – Schläfrigkeitsmessung

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Jarek Krajewski
Gausstr. 20
42097 Wuppertal
Email: krajewsk@uni-wuppertal.de

AAP – Angewandte Psychologie und Forschung GmbH, Wien

M. NECHTELBERGER, R. SCHEIBLECKER, F. NECHTELBERGER

Evaluation des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs im Rahmen der Mehrphasenausbildung in Österreich

Fragestellung: Nach der klassischen Führerschein-Ausbildung sind Österreichs Führerscheinneulinge verpflichtet, im Rahmen einer 3 stufigen Post Graduate Ausbildung zwei Feedbackfahrten mit speziell ausgebildeten Fahrlehrern sowie ein Fahrsicherheitstraining inklusive zweistündigem verkehrspsychologischen Gruppengesprächs zu absolvieren. Im Rahmen des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs sind die für Fahranfänger typischen Unfalltypen, insbesondere der Alleinunfall und die zugrunde liegenden Unfallrisiken, wie beispielsweise Selbstüberschätzung, geringe soziale Verantwortungsbereitschaft oder Auslebenstendenzen unter aktiver Mitarbeit der Teilnehmer zu erarbeiten. Darüber hinaus hat auch eine individuelle Risikobetrachtung zu erfolgen, wobei die Teilnehmer dahin gehend anzuleiten sind, sich über potentiell unfallkausale persönliche Schwächen im Allgemeinen, aber vor allem auch im speziellen Zusammenhang mit situationsspezifischen Außenreizen (die zu erhöhter Irritierbarkeit, erhöhter Impulsivität, situationsspezifischer reaktiver Aggressivität oder Selbstüberforderung führen können) sowie mit Alkohol- oder Suchtmittelmissbrauch bewusst zu werden und darauf aufbau-

end individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien zu erarbeiten. Die Studie soll das Gruppengespräch evaluieren und die Wirksamkeit aufzeigen.

Methoden: Anhand einer Pretest-Posttest Evaluation werden sowohl Wissenszuwächse als auch Einstellungsänderungen und Meinungen der Jugendlichen zum gegenständlichen Thema erfragt.

Ergebnisse: Durch zwei zeitlich versetzte Evaluationen mit hinreichend großen Stichproben (2003, 2009) kann der positive Aspekt der verkehrspsychologischen Kurse auf die Führerscheinneulinge belegt werden (Wissen, Einstellung, Zufriedenheit mit dem Training).

Schlussfolgerungen: Das verkehrspsychologische Gruppengespräch im Rahmen der Führerscheinausbildung ist in Österreich ein wichtiges Instrument, um präventiv Unfallzahlen zu senken und eine sichere Mobilität der Fahranfänger zu gewährleisten.

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. Dr. Martin Nechtelberger
Mariahilfergürtel 37/2/5
1150 Wien
Email: martin.nechtelberger@aap.co.at

Labor Krone, Forensische und Klinische Toxikologie, Bad Salzuflen

T. NADULSKI, B. DUFAUX, R. AGIUS, H.-G. KAHL

Das Drogen-Screening in Urin- und Haarproben im Rahmen der MPU – Untersuchungsergebnisse nach Anwendung der neuen Grenzwerte

Im Zuge des Inkrafttretens der 2. Auflage der Beurteilungskriterien für die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) im Jahre 2009 wurden auch neue Grenzwerte für den Nachweis von Drogenwirkstoffen in Urin- und Haarproben im Rahmen der Chemisch-Toxikologischen Untersuchung festgelegt. Nach einem Jahr der Anwendung dieser neuen Grenzwertregelung kann statistisch gezeigt werden, dass die Zahl der positiv getesteten Probanden für alle Drogenwirkstoff-Gruppen deutlich gestiegen ist. Im Vergleich mit Untersuchungsergebnissen aus dem Geltungszeitraum der alten Nachweisgrenzen (01/2009–06/2009, n = 3536) kann sowohl für Urin- als auch für Haarproben gezeigt werden, dass die Absenkung der Nachweisgrenzen bzw. Cut-off-Werte zu einer statistisch signifikanten Erhöhung der Aufdeckung eines zurückliegenden Drogenkonsums im vermeintlichen Abstinenzzeitraum geführt hat (07/2009–12/2009, n = 5058). So stieg die Zahl der positiven Cannabis-Befunde im Urin um 60 %, die von Amphetaminen um das 7-fache, für Cocain und Opiate jeweils um das 3-fache.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Thomas Nadulski
Siemensstr. 40
32105 Bad Salzuflen
Email: tnadulski@laborkrone.de

Labor Krone, Forensische und Klinische Toxikologie, Bad Salzflen

T. NADULSKI, B. DUFAUX, R. AGIUS, H.-G. KAHL

Bedeutung des Nachweises von Ethylglucuronid in Urin- und Haarproben für die Alkohol-Abstinenzkontrolle

Sowohl im Zusammenhang mit medizinisch-psychologischen Untersuchungen (MPU), als auch bei Fragestellungen des Workplace Drug Testing sowie im Rahmen von allgemeinen Therapiekontrollen bei Abstinenzprogrammen gewinnt die Untersuchung von Ethylglucuronid als sicherer und signifikanter Marker für einen zurückliegenden Alkoholkonsum bzw. Missbrauch stetig an Bedeutung. Dabei kommt je nach Fragestellung die Untersuchung von Urin- und/oder Haarproben auf Ethylglucuronid in Betracht. Wir diskutieren nach einer bereits 5-jährigen Laborerfahrung auf dem Gebiet des EtG-Nachweises und nach statistischer Auswertung von insgesamt 4900 Urinproben und 750 Haarproben des Jahres 2009 Grenzwerte und Befundinterpretation sowie mögliche Fehlerquellen beim EtG-Nachweis im Rahmen der MPU.

Hierbei stellt sich die Befundverteilung wie folgt dar: EtG < 7.0 pg/mg Haar (81 %), EtG 7–29 pg/mg Haar (9 %), EtG 30–49 pg/mg Haar (4 %) und EtG > 50 pg/mg Haar (6 %). Die positiv-Rate von EtG im Urin (> 0,1 mg/L) betrug ~ 1,9 %.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Thomas Nadulski
Siemensstr. 40
32105 Bad Salzflen
Email: tnadulski@laborkrone.de

*TU München, Klinik und Poliklinik für Psychiatrie und Psychotherapie, München¹),
TU München, Institut für Medizinische Statistik und Epidemiologie der TU München, München²)*

J. ERNST¹), S. KRAPP¹), T. SCHUSTER²), H. FÖRSTL¹), A. KURZ¹), J. DIEHL-SCHMID¹)

Fahrtauglichkeit bei Patienten mit frontotemporaler Demenz und Alzheimer Demenz

Hintergrund: In den letzten Jahren haben sich verschiedene Autoren mit Beeinträchtigungen bezüglich der Fahrtauglichkeit von Patienten mit Demenz befasst. Die meisten Untersuchungen wurden an Patienten mit Alzheimer-Demenz (AD) durchgeführt. Wenig ist bekannt über das Fahrverhalten und Unfallrisiko bei Patienten mit frontotemporaler Lobärdegeneration (FTLD).

Fragestellung: Die Untersuchung auftretender Veränderungen im Fahrverhalten bei Patienten mit Alzheimer-Demenz (AD) und Demenz bei frontotemporaler Lobärdegeneration (FTLD) mittels Angehörigeninterviews.

Patienten und Methoden: Angehörige von 30 Patienten mit FTLD (20 mit frontotemporaler Demenz, 10 mit semantischer Demenz) und 26 mit AD wurden mittels eines standardisierten Fragebogens zu Veränderungen im Fahrverhalten befragt. Das Interview enthielt Fragen zu Fahrverhalten, Übertretungen der Verkehrsregeln, Unfällen, Einsichtigkeit und zuletzt zu den Konsequenzen, die sich daraus ergaben.

Ergebnisse: 90 % der Patienten mit FTLD und 58 % der Patienten mit AD hatten im Rahmen ihrer Erkrankung Veränderungen in ihrem Fahrverhalten gezeigt. Bei den Patienten mit AD fielen in erster Linie zunehmende Schwierigkeiten auf, sich zu orientieren. Die Patienten mit FTLD zeigten hingegen einen aggressiven, risikofreudigen Fahrstil mit auffällig häufigen Übertretungen der Verkehrsregeln. 36.7 % der Patienten mit FTLD hatten seit Beginn der Erkrankung einen Unfall verschuldet, verglichen mit 19.2 % der Patienten mit AD. Während die meisten der Patienten mit AD sich einsichtig hinsichtlich ihres veränderten Fahrverhaltens zeigten, sah der Großteil der Patienten mit FTLD nicht ein, das Autofahren aufzugeben.

Schlussfolgerung: Patienten mit FTLD sollten frühestmöglich im Krankheitsverlauf das Autofahren einstellen. Bei Patienten mit leichtgradiger AD muss individuell abgewogen werden.

Schlüsselwörter

Frontotemporale Demenz – Alzheimer-Demenz – Fahrverhalten – Unfälle – Vergleichende Studie

Anschrift für die VerfasserDr. Julia Ernst
Möhlstr. 26
81675 München
Email: j.ernst@lrz.tum.de*FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH, Dresden*

J. BÖNNINGER, M. GOLZ, L. HOFMANN, U. SCHÜPPEL, T. TRAUTMANN

Leistungsfähigkeit der Teilsysteme im Straßenverkehr

In den nächsten Jahrzehnten wird ein technischer Wandel im Bereich der Automobilität beginnen, wie er in seiner Tragweite vergleichbar ist mit der Einführung des Automobils selbst.

Durch die Bundesregierung wird die Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebskonzepten enorme Unterstützung erfahren, z. B. sollen bis 2020 insgesamt 1 Mio. Elektrofahrzeuge in den Verkehr gebracht werden. Weitaus häufiger werden Hybrid-Fahrzeuge auf unseren Straßen zu finden sein, die im Jahr 2030 bis zu 50 % des Fahrzeugbestandes ausmachen können. Mit der Modernisierung der Antriebskonzepte werden sich auch sicherheitsrelevante Assistenzfunktionen im Fahrzeug weiter durchsetzen.

Sicherheitsfunktionen wie ABS und ESP, die bereits heute Folgen von Fahrfehlern ausgleichen, werden um Funktionen ergänzt, die z. B. beim Verlassen der Fahrspur warnen, die den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug halten und autonom bremsen, falls eine Fahrerreaktion ausbleibt. Die Entwicklung dieser Funktionen sind konsequente Schritte zur Umsetzung der „Vision Zero“, der Umsetzung des Grundrechts auf Unversehrtheit, auch im automobilen Verkehr.

Mit Hilfe der technischen Weiterentwicklung wird der sensomotorische Fähigkeitsbereich des Fahrers erweitert, sodass dieser bei der Bewältigung dieser unfallträchtigen Fahrmanöver unterstützt wird, um Unfälle im besten Fall zu vermeiden oder mindestens deren Folgen zu verringern. Die automatische Notbremse wird bereits heute vor allem in Nutzfahrzeugen verbaut, um die Unfallzahlen und Unfallfolgen im Längsverkehr zu verringern. Funktionen, welche Einbiegen/Kreuzen-Unfälle verhindern können, wie z. B. Kreuzungsassistenten, sind hingegen nur als Prototypenentwicklung im Verkehr.

Mit der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik wird auch die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Fahrer weiterentwickelt. Dazu wurde im Projekt DDS 21 der FSD ein Versuch unternommen, ob unter Einbeziehung vorhandener Fahrzeugzustandsdaten unsichere Fahrweisen detektiert werden können, die dem Fahrer auch zurückgemeldet werden könnten.

Schlüsselwörter

Fahrzeugtechnik – Fahrerassistenzsysteme – Handlungsausführung – Fahrleistung

Anschrift für die VerfasserDipl.-Ing. Jürgen Bönninger
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden
Email: juergen.boenninger@fsd-web.de

*Otto-von-Guericke Universität, Bereich Arbeitsmedizin, Magdeburg¹),
Klinik an der Sternbrücke GmbH, Klinik für Abhängigkeitserkrankungen und psychosomatische Störungen,
Magdeburg²)*

L. BALIGAND¹), V. KIELSTEIN²), I. BÖCKELMANN¹), S. DARIUS¹)

Veränderung der visuellen Wahrnehmung durch endogene und exogene Faktoren

Im Straßenverkehr werden hohe Anforderungen an das optische System gestellt. Reize müssen nicht nur aus dem zentralen, sondern besonders auch aus dem peripheren Gesichtsfeld wahrgenommen werden. Eine schnelle und der Situation angemessene Reaktion sollte die Folge des visuellen Reizes sein. Endogene Faktoren, wie z. B. Alter, und exogene Faktoren, z. B. Alkohol, können sowohl das Gesichtsfeld einschränken als auch die Reaktionszeit verlängern.

Ziel dieser Arbeit ist es, die Einflüsse von Alter einerseits und von Alkohol andererseits auf die periphere Wahrnehmung und die visuelle Reizverarbeitung zu überprüfen.

In der Studie wurden das Gesichtsfeld und optische Wahrnehmungsleistungen von 70 Probanden untersucht. Diese können in drei Gruppen eingeteilt werden. In der Kontrollgruppe (I) untersuchten wir 31 Probanden im Alter von $24,2 \pm 2,4$ (19 bis 30) Jahren. Der Gruppe der älteren Arbeitnehmer (II) im Durchschnittsalter von $50,2 \pm 8,1$ (39 bis 70) Jahren wurden 28 Probanden zugeordnet. Um den Einfluss von Alkohol zu überprüfen, wurden 11 Patienten der Suchtklinik (III) im Alter von $44,6 \pm 10,2$ (26 bis 59) Jahren unmittelbar nach dem Entzug einbezogen.

Die Untersuchung des Gesichtsfeldes erfolgte monokular mit einem automatischen Perimeter „Medmont M700. Das Gesichtsfeld wurde weiterhin mit den Verfahren „Neglect und „Visuelles Scanning aus der Testbatterie zur Aufmerksamkeitsprüfung (TAP) geprüft. Zur Erfassung der optischen Wahrnehmungsleistungen und Reaktionszeit wurden die Tests „Periphere Wahrnehmung und „Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest aus dem Wiener Testsystem verwendet.

Im Vergleich der Gruppen I und II konnte gezeigt werden, dass Jüngere ein größeres Gesichtsfeld aufweisen ($172,8 \pm 9,5$ Grad) als Ältere ($163,7 \pm 5,0$ Grad, $p < 0,05$). In den Tests „Neglect und „Visuelles Scanning wurden längere Reaktionszeiten der Gruppe II deutlich ($p < 0,05$).

Im Vergleich der Gruppen I und II mit der Gruppe III wurden keine signifikanten Unterschiede der Leistungsparameter aus den Test des TAP- und Wiener System gefunden.

Durch die Untersuchungen lässt sich zeigen, dass der endogene Faktor Alter Einfluss auf das periphere Sehen und die Reizverarbeitung nimmt. Alkoholiker nach Ende ihrer Entwöhnung zeigen keine Auffälligkeiten in den optischen Wahrnehmungsleistungen, sie wären somit als fahrtauglich einzustufen. Es sind weitere Untersuchungen an einer größeren Stichprobe erforderlich, in denen auch einem Dosis-Wirkungs-Zusammenhang nachzugehen wäre.

Schlüsselwörter

periphere Wahrnehmung – Verkehrsauffassungstest – Neglect – Alter – Alkohol

Anschrift für die Verfasser

Lelia Baligand
Leipzigerstraße 44
39120 Magdeburg
Email: l.baligand@gmx.de

*Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Zentrum für Evaluation und Methoden, Bonn¹),
DEKRA Akademie GmbH, MPD, Berlin²)*

G. RUDINGER¹), N. HILGER¹), B. KOLLBACH²)

Zur Wirksamkeit des § 70-Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer IFT in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie GmbH

Als Beleg der Beeinflussung auffälliger Kraftfahrer zu verkehrssicherem Verhalten ist die Evaluation und die periodische Re-Evaluation für die Anerkennung gemäß § 70 der FeV gesetzlich vorgeschrieben. Denn diese zielgruppenspezifischen Nachschulungsprogramme entfalten als Rechtsfolge die Wiederherstellung der Kraftfahreignung ohne erneute medizinisch-psychologische Begutachtung (MPU).

Das IFT-Kursprogramm wurde vor gut 30 Jahren vom Institut für Therapieforschung München im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelt. Es hat seither seine Wirksamkeit in Evaluationsstudien mehrfach unter Beweis gestellt und ist in allen Bundesländern als § 70-Kurs anerkannt. Anlassgebend für die erneute Re-Evaluation war sowohl die in Anerkennungsbescheiden für § 70-Kurse geforderte Re-Evaluationsfrist als auch die von der BASt geforderte Weiterentwicklung des IFT-Kursprogramms durch die DEKRA Akademie GmbH als akkreditiertem Träger der Kursstelle (DEKRA Akademie GmbH, 2003).

Zentrale Fragestellung der Re-Evaluation war, ob das Kursprogramm IFT auch unter besonderer Berücksichtigung der Weiterentwicklung seine Wirksamkeit zur Senkung der Wiederauffälligkeit alkoholauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis belegen kann. Hierzu wurde in enger Anlehnung an die Kriterien des „Leitfadens der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV (Verkehrsblatt 2002) eine Re-Evaluationsstudie durchgeführt. Im Beitrag werden ausgewählte Ergebnisse dieser 2009 vorgelegten Studie vorgestellt. Die Beurteilung des Kriteriums der Legalbewährung von 435 IFT-Teilnehmern über die im Verkehrszentralregister eingetragenen erneuten Alkoholverstöße fällt mit einer Rückfallquote von 6,7 % in einem 3-Jahreszeitraum nach Neuerteilung positiv aus. Der Referenzwert von 18,8 % wird deutlich unterschritten. Zur Erfassung der weiteren Evaluationskriterien, Veränderungen von Einstellung, berichtetem Verhalten, Wissenszuwachs und Akzeptanz der Maßnahme, wurden Daten von 568 Teilnehmern aus 89 Kursen mittels Prä-Post-Befragung ohne Kontrollgruppe erhoben. Neben einigen Vorschlägen zur weiteren Verbesserung des IFT-Kursprogramms kommt die Re-Evaluation zu dem Ergebnis, dass die Wirksamkeit des IFT-Kurses auch unter dem veränderten Kurskonzept als bestätigt gelten kann.

Erneut zeigte sich, dass die Maßnahme des Driver Improvements bei klarer Zielgruppendefinition und nach Eingangsdagnostik wirksam zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Abschließend werden die Ergebnisse der Re-Evaluation im Zusammenhang mit den derzeit in Deutschland zur Anerkennung von Kursprogrammen führenden Bedingungen und Qualitätsstandards sowie mit den Empfehlungen des Workpackages 5 der DRUID-Studie diskutiert.

Schlüsselwörter

Fahren unter Alkoholeinfluss – Verkehrssicherheit – Rehabilitation – Evaluation – Alkohol

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Georg Rudinger
Oxfordstr. 15
53111 Bonn
Email: rudinger@uni-bonn.de

*Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Forensische Toxikologie, Heidelberg¹),
Zentralinstitut für Seelische Gesundheit, Suchtmedizin, Mannheim²)*

G. SKOPP¹), A. KNIEST²), K. MANN²), D. HERMANN²)

Analytische Befunde bei Substitutionspatienten zur Funktion des Haares als Expositionsmarker

Fragestellung: Die Idealvorstellung der Einlagerung körperfremder Substanzen in das Haar geht davon aus, dass diese über den Follikel in das wachsende Haar aufgenommen werden, dort während der Keratinisierung fixiert bleiben und mit dem Wachstum der Faser weiter transportiert werden. Hieraus ergibt sich die Hypothese, dass eine gewisse Beziehung zwischen der Höhe der Fremdstoffbelastung und der resultierenden Haarkonzentration besteht.

Methoden: Haare von mit Methadon (n = 18) und Buprenorphin (n = 18) substituierten Personen wurden mit GC/MS bzw. LC/MS/MS auf Methadon und EDDP bzw. auf Buprenorphin und Norbuprenorphin untersucht. Es standen Angaben zur Dosierung der Medikamente, für die Buprenorphin-Gruppe auch anthropometrische Daten zur Verfügung.

Ergebnisse: Bei der mit Methadon gestützten Therapie war Methadon der Hauptanalyt, bei der Gabe von Buprenorphin war Norbuprenorphin Hauptanalyt. Für beide Substitutionsmedikamente ergab sich ein Trend zwischen der Tagesdosis und dem Analysenwert im Haar, eine enge Korrelation fand sich nicht ($r_{\text{Methadon}} = 0,60$, $r_{\text{EDDP}} = 0,49$, $r_{\text{Buprenorphin}} = 0,57$, $r_{\text{Norbuprenorphin}} = 0,56$). Wurden in der Buprenorphin-Gruppe die Tagesdosen auf das Körpergewicht und die Auswertung auf den Summenparameter (Konzentrationen an Buprenorphin und Norbuprenorphin) bezogen, stieg die Korrelation für nicht kosmetisch behandelte Haare auf $r = 0,89$. Es werden weitere Parameter mit Einfluss auf das Ergebnis der Haaranalyse diskutiert.

Schlussfolgerung: Bei der Begutachtung von Analyseergebnissen an Haaren sollte im Einzelfall große Zurückhaltung geübt werden, da zahlreiche Einflussparameter häufig nicht bekannt sind und daher nicht in die Beurteilung mit einbezogen werden können.

Schlüsselwörter

Haaranalyse – Dosis-Konzentrations-Beziehung – Methadon – Buprenorphin – Einflussfaktoren

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Gisela Skopp
Voss-Str. 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin, Toxikologie, Hamburg

S. IWERSEN-BERGMANN, A. MUELLER, H. ANDRESEN

Welche Rolle spielt der Einfluss von psychotropen Substanzen auf die Fahrtüchtigkeit von älteren Kraftfahrern in Hamburg?

Fragestellung: Der demographische Wandel bedingt, dass zukünftig mit einem weiter steigenden Anteil der über 60 Jahre alten Fahrerlaubnisinhaber zu rechnen ist. Die Altersgruppe der Senioren weist aufgrund altersbedingt zunehmender Morbidität einen höheren Bedarf an Medikamenten auf, der im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit relevant sein könnte.

Methoden: Es wurden daher von Hamburger Verkehrsfällen mit einem Untersuchungsauftrag auf „andere berauschende Mittel“ die ärztlichen Untersuchungsprotokolle und die Blutbefunde der Jahre 2003–2009 für Kraftfahrer ≥ 60 Jahre ausgewertet, um zu überprüfen, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfang ältere Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr medikamenten- oder drogenbedingt auffällig werden.

Ergebnisse: Der Anteil der älteren Kraftfahrer im Untersuchungskollektiv ist relativ niedrig. Insgesamt handelt es sich um 106 von insgesamt 11.357 Fällen. Verglichen mit einer ähnlichen Untersuchung, die die Jahre 1991–2000 umfasste, hat der relative Anteil von polizeilicherseits im Hinblick auf eine mögliche Beeinflussung durch psychotrope Substanzen überprüften älteren Straßenverkehrsteilnehmern somit von 2 % auf 0,93 % abgenommen. Überproportional häufig war ein Unfallgeschehen der Untersuchungsanlass (54 Fälle). Obwohl nur in 43 Fällen tatsächlich ein positiver Medikamentennachweis geführt wurde, war in 66 Fällen die Aufnahme von verschiedensten Medikamenten angegeben worden. Hier handelte es sich um Hormonpräparate, Antihypertonika, Asthmatherapeutika, Diuretika, nichtsteroidale Antirheumatika, pflanzliche Arzneimittel wie z. B. Baldrian, Vitaminpräparate, Urikostatika, Schlafmittel, Magentherapeutika, Lithium, Bromazepam, Codein, Zopiclon, Antidepressiva, Prostatamittel und Zytostatika. Der Grad der Auffälligkeit, der bei der anlassbezogenen ärztlichen Untersuchung dokumentiert wurde, korrelierte dabei nicht mit einem tatsächlichen Substanznachweis. Obwohl in 8,5 % der Proben Drogen nachgewiesen wurden, kommt den zentralwirksamen Arzneimitteln, insbesondere der Gruppe der Benzodiazepine (Nachweishäufigkeit 22,6 %), die größere Bedeutung zu. Sie wurden überproportional häufig bei Unfällen nachgewiesen. Der Großteil der positiven Benzodiazepinbefunde im Blut weist auf eine nicht therapiegemäße Einnahme hin (hohe Dosis, Kombination mit Alkohol und/oder anderen Medikamenten).

Schlussfolgerung: Angesichts der Vielzahl von Benzodiazepinverordnungen an Senioren spricht die geringe Fallzahl auffällig gewordener älterer Kraftfahrer dafür, dass die große Mehrheit der Senioren mit zentralwirksamen Arzneimitteln im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr sehr verantwortungsbewusst umgeht.

Schlüsselwörter

ältere Kraftfahrer – Fahrtüchtigkeit – Medikamente – Drogen – Unfälle

Anschrift für die Verfasser

Dr. Stefanie Iwersen-Bergmann
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: s.iwersen-bergmann@uke.uni-hamburg.de

Fachhochschule Schmalkalden, Informatik, Schmalkalden

D. SOMMER, T. SCHNUPP, M. GOLZ

Detektion des Alkohol-Einflusses auf den freien Stand mit Neuronalen Netzen

In einer Posturographie-Studie wurden insgesamt 49 freiwillige, gesunde Personen (Alter zwischen 19 und 28 Jahren) instruiert, in Romberg-Stellung möglichst geringe Schwankungen zuzulassen. Gemessen wurde jeweils unmittelbar vor und 40 Minuten nach Alkoholaufnahme (100 g Alkohol in einem 500 ml Mischgetränk). Es wurde untersucht, wie gut sich zwischen den beiden Bedingungen 0 versus 40 Minuten nach Alkoholaufnahme die Posturographie unterscheiden lässt. Hierfür wurden die mediolateralen und antero-posterioren Bewegungen des Fußkraft-Schwerpunktes (centre of foot pressure, COFP) aufgezeichnet und von beiden Signalkomponenten die spektralen Leistungsdichten geschätzt. Anschließend wurden verschiedene Künstliche Neuronale Netze der Kategorie des Wettbewerbslernens angewendet und empirische Optimierungen von freien Parametern vorgenommen, von denen sich die Anzahl der Neuronen als wichtigster freier Parameter herausstellte. Als beste Methode der Diskriminanzanalyse stellte sich das Netz vom Typ Lernende Vektor-Quantisierung heraus, das mittlere Richtigglassifikationsraten (accuracy, ACC) von 95,3 % erzielte. Die ACC-Standardabweichung lag bei

2,5 %. Damit ergab sich eine relativ hohe und gering streuende Genauigkeit. Eine Weiterentwicklung der Methodik hin zu einer verbesserten Differenzierung verschiedener Einflüsse auf den freien Stand und auch auf Einflüsse mit geringer Wirkung sollte in Zukunft angestrebt werden.

Anschrift für die Verfasser

Dr. David Sommer
Blechhammer 4-9
98574 Schmalkalden
Email: d.sommer@fh-sm.de

*I.T.E.A – Institut für Testentwicklung und -anwendung., FE, Berlin¹),
DEKRA Automobil GmbH, Fachbereich Verkehrspsychologie, Berlin²)*

M. BERG¹), W. SCHUBERT²)

Eine neue Test-Methodik zur Erfassung von Vigilanz

Vigilanz wird hier verstanden als die Fähigkeit, bei sehr monotoner Anforderung in einem schwellennahen Wahrnehmungsbereich die räumlich fokussierte Aufmerksamkeit aufrecht zu erhalten. Diese Fähigkeit ist unter anderem wichtig für die Verkehrssicherheit, man denke an lange Fahrten auf leeren Autobahnen bei Dämmerung. Testanforderungen verlangen in der Regel, bei einer Abfolge von gleichförmigen Reizen nur (selten) auf geringfügig abweichende Reize zu reagieren.

Das nach dem Konstituentenansatz (Berg, 1993) konstruierte und in der Erprobung befindliche Testverfahren Corporal -V wurde über die Variation schwierigkeitsstiftender Aufgabenvariablen zunächst intern validiert. Erste Daten mit dem neuen Test zeigen, dass die Differenz zwischen der (horizontalen) Standard-Bewegung der Testfigur und der (seltenen) Erweiterung dieser Bewegung die Vigilanz-Leistung (Sensitivität d' im Sinne der Signalerkennungstheorie) entscheidend beeinflusst und dadurch auch eine Optimierung der Testlänge und somit der Zeitökonomie erlaubt.

Darüber hinaus ist es mit diesem Vigilanz-Test aber auch möglich, Beeinträchtigungen besser als bisher einzugrenzen, nämlich durch interne Vergleiche innerhalb des Test-Systems Corporal mit unterschiedlichen, aber vergleichbaren kognitiven Anforderungen. So, wie z. B. die Minderleistung in einem Gedächtnistest nicht unbedingt durch ein Gedächtnisdefizit verursacht sein muss (auch ein Aufmerksamkeitsdefizit kann die Ursache sein), ist auch bei einer verminderten Leistung in einem Vigilanz-Test eine Verursachung durch andere Defizite nicht auszuschließen. Schon mit einem Subsystem minimalen Umfangs (Vigilanz etwa im Vergleich zu räumlich fokussierter Aufmerksamkeit) wird die Diagnostik präziser als bisher möglich.

Schlüsselwörter

Vigilanz – Test – Methodik – Verkehrssicherheit – Signalerkennungstheorie

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. Michael Berg
Kavalierstraße 17
13187 Berlin
Email: itea@aol.com

*Fachhochschule Schmalkalden, Fakultät für Informatik, Schmalkalden¹),
Circadian Technologies Inc., Stoneham/Massachusetts, USA²),
Technische Universität Ilmenau, Institut für Biomedizinische Technik und Informatik, Ilmenau³)*

C. HEINZE¹), U. TRUTSCHEL²), M. GOLZ¹), J. FUCHS¹), D. SOMMER¹), J. HAUEISEN³)

Measurement of circadian rhythms in heart rate data

In today's industry, working schedules and other complex influences conflict with physiological rhythms, in particular with the human sleep-wake cycle (SWC). In order to ensure sustained wakefulness and performance during work time as well as to support worker's long-term health, it's desirable to forecast the human SWC by individualized biomathematical models. This way, potential conflicts of work duty with physiological rhythms can be anticipated and managed in advance. Such models require objective markers in order to determine parameters such as circadian phase and period length of an individual's SWC.

We analyze the suitability of ECG-based parameters as circadian markers. Three subjects participated in a field survey in which a continuous ECG was recorded for 50 hours during normal every-day routine. In addition, the participants recorded a subjective Visual-Analogue Scale (VAS) of their alertness every 15 minutes. Each subject conducted the survey three times. These data may contain indications of inter- as well as intra-individual differences.

Heart rate (HR) measures were derived from recorded ECGs, such as:

- time domain: heart rate, standard deviation, pNN50, zero-crossings
- time-frequency domain: low and high frequency band
- wavelet space: coefficients of discrete wavelet transform
- phase space: 2- and 3-dimensional phase space diagrams.

All HR measures were computed over successive overlapping windows. In addition to these short-term segments, power spectra, using Fourier Transform and Maximum Entropy Estimation, over entire recordings were computed.

For all three subjects, the VAS of alertness shows a clear circadian rhythm with a peak around late morning and a steep decrease in the late evening. For HR measures, the most pronounced circadian behaviour can be seen in: heart rate (peak around 12 am, trough around 4 am), power of low frequency band (reduced during night time) and the semi-minor axis (SD1) of a fitted ellipse, which displays an inverse polarity with a peak around 5 am.

Spectral analysis reveals a dominant 24-hour component in all 50-hour RR intervals. This is also confirmed by fitted cosine curves to heart rate and SD1 series. There're also indications of 4- and 8- hour subharmonic components, i. e. ultradian rhythms, but their assessment is ambiguous.

To conclude, several HR measures display clear circadian characteristics and appear promising. Their suitability as circadian markers should be validated against physiological measures, e. g. core body temperature. Furthermore, the circadian stability of HR measures should be evaluated under conditions of sleep deprivation or time shift.

Schlüsselwörter

circadian rhythm – heart rate variability – spectral analysis – state space – poincaré plot

Anschrift für die Verfasser

Christian Heinze
Am Schwimmbad
98574 Schmalkalden
Email: c.heinze@fh-sm.de

TU Braunschweig, Lehrstuhl für Kognitions- und Ingenieurpsychologie, Braunschweig

K. REINPRECHT, E. MUHRER, M. VOLLRATH

„Du bist müde! Halt an...“ – „Nein, so müde bin ich gar nicht.“

Fragestellung: Bei der Entwicklung von Müdigkeitswarnsystemen wird eine Referenz benötigt, um die entsprechenden Methoden zu optimieren. Selbstberichte sind problematisch, da diese möglicherweise ihre Müdigkeit unterschätzen. Bei Beobachtungen stellt sich die Frage, ob die relevanten Zustände auch entdeckt werden. Ein wichtiges Kriterium ist die müdigkeitsbedingte Verschlechterung der fahrerischen Leistung. In dem vorliegenden Beitrag wird untersucht, wie diese verschiedenen Möglichkeiten zu bewerten sind, um die sicherheitsrelevanten Aspekte von Müdigkeit möglichst gut einzuschätzen.

Methoden: Um der Frage nach der Übereinstimmung von Selbst- und Fremdbeurteilung des Müdigkeitsstatus nachzugehen, wurde eine Fahrsimulatorstudie durchgeführt. Die Teststrecke bestand aus einer zweistündigen Nachtfahrt, wobei die Hälfte davon auf einer Autobahn, die Hälfte auf einer Landstraße gefahren wurde. Alle Fahrversuche fanden ab 20 Uhr statt. Die Stichprobe bestand aus 23 Testfahrern (10 Männer, 13 Frauen) mit einem Durchschnittsalter von 41.8 Jahren ($SD = 13.5$). Für die Selbstbewertung wurde im Zehnminutenrhythmus eine Müdigkeitsskala in die Simulation eingeblendet, anhand derer die Fahrer ihren Müdigkeitsstatus angeben sollten. Für die Fremdbewertung wurden aus dem gesamten Video der Fahrt alle zehn Minuten zweiminütige Videos extrahiert (Time-Sampling-Methode), die im Anschluss an die Fahrt von den Beurteilern bewertet wurden. Bei der Fremdbewertung wird anhand objektiv ersichtlicher Müdigkeitsmerkmale (Lidschlussverhalten, Manierismen, Sitzposition...) eine Müdigkeitsstufe von geschulten Beobachtern zugeordnet.

Ergebnisse: Der Vergleich der Methoden der Selbst- mit der Fremdbewertung sowie das Fahrverhalten unter unterschiedlichen Müdigkeitsstufen werden vorgestellt. Es zeigt sich, dass Fahrer ihre Müdigkeit häufiger geringer einschätzen, als dies bei der Fremdbewertung der Müdigkeit der Fall ist. Mit Hilfe der Fahrdaten wird diskutiert, wie diese Unterschiede zu bewerten sind.

Schlussfolgerungen: Um Systeme zu optimieren, die die Müdigkeit von Fahrern bei der Fahrt entdecken sollen, ist es wesentlich, den Aspekt der Müdigkeit zu erfassen, der zu Leistungsbeeinträchtigungen führt. Aus dem hier dargestellten systematischen Vergleich lassen sich Hinweise geben, wie und mit welcher Güte dies möglich ist.

Schlüsselwörter

Müdigkeitserkennung – Fahrsimulator – Fahrerverhalten – Fremdbeobachtung – Fahrerassistenz

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Klaus Reinprecht
Gaußstraße 23
D-38106 Braunschweig
Email: k.reinprecht@tu-bs.de

*Universität Wuppertal, Experimentelle Wirtschaftspsychologie, Wuppertal¹⁾
FH Schmalkalden, Neuroinformatik, Schmalkalden²⁾*

J. KRAJEWSKI¹⁾, C. HEINZE²⁾, T. SCHNUPP²⁾, D. SOMMER²⁾, T. LAUFENBERG¹⁾, M. GOLZ²⁾

„Keep it simple?“ – Spurhaltemaße und Lenkbewegungen zur aufwandsarmen Bestimmung von Fahrerschläfrigkeit

Die kontinuierliche Erfassung von Fahrerschläfrigkeit im Alltagseinsatz erfordert eine robuste, auch in schwierigen Umweltbedingungen arbeitende, messgenaue Sensorik. Darüber hinaus sollte sie aus Fahrerperspektive keinen Zusatzaufwand vor, während oder nach der Messung z.B. in Form von Sensorapplikation, Ein-

schränkung der Sitzmobilität oder Wartungsarbeiten verursachen. Neben akustischen Verfahren könnten insbesondere lenkradbewegungs- und spurhaltebasierte Ansätze diese Anforderungen bewältigen. Wichtige Entwicklungsdesiderate dieser Schläfrigkeitmessansätze liegen jedoch in ihren bislang belästigend hohen „falschen Alarmraten“. Die breite Ausschöpfung der im Lenkrad- und Spurhaltesignal enthaltenen Informationen über Signalverarbeitungs- und Mustererkennungsstrategien eröffnet in dieser Hinsicht vielversprechende Perspektiven.

Zwölf Probanden fahren innerhalb einer Nachtfahrt-Simulationsstudie (01–08 Uhr) in sieben 40-Min. Sessions. Neben Spurhaltemaßen und Lenkradbewegungen werden Videoaufnahmen und elektrophysiologische Signale (EEG, EOG) erfasst. Als Abschätzung des echten Schläfrigkeitswerts wird alle 4 Min. der selbst- und fremdberichtete KSS verwendet. Um die in den Signalen enthaltene Information möglichst vollständig auszuschöpfen, werden die 975 jeweils 4 Min. langen Fahrsignale über 1251 elementar-statistische, spektrale und nicht-lineare Dynamiken erfassende Signalfeatures beschrieben und über ein Standard-Mustererkennungsprozedere zu Schläfrigkeits-Prognosewerten verdichtet.

Die Fehlerrate bei der Klassifikation von starker vs. moderater Müdigkeit lag für das Lenkradbewegungssignal bei 13.9 % und verbesserte sich durch die Fusion mit Spurhalteinformation auf 13.2 %. Spurhaltemaße liefern somit über die besonders aufwandsarm zu erfassende Lenkradbewegung hinaus keinen relevanten Detektions-Mehrwert.

Schlüsselwörter

Lenkbewegung – Spurhaltemaße – Schläfrigkeitsdetektion – Signalverarbeitung – Computational Intelligence

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Jarek Krajewski
Gausstr. 20
42097 Wuppertal
Email: krajewsk@uni-wuppertal.de

*Fachhochschule Schmalkalden, Fakultät Informatik, Schmalkalden¹),
Universität Wuppertal, Experimentelle Wirtschaftspsychologie, Wuppertal²)*

T. SCHNUPP¹), C. SCHENKA¹), J. KRAJEWSKI²), M. GOLZ¹)

Anwendung Computergestützter Intelligenz auf Daten der Kompensatorischen Verfolgungsaufgabe zur Detektion von Schläfrigkeit

Fragestellung: Die kompensatorische Verfolgungsaufgabe (Compensatory Tracking Task, CTT) wurde von Scott Makeig und Keith Jolley unter der Zielstellung entwickelt, schläfrigkeitsbedingte Einbrüche sowie Fluktuationen der Vigilanz zu detektieren. Die Aufgabe des Probanden besteht darin, den Cursor mit einer bildschirmmittigen Zielmarke (target) zur Deckung zu bringen. Der Cursor wird durch zwei Störgrößen so beeinflusst, dass dem Probanden eine Vorhersage der Bewegungsrichtung nicht möglich ist. Die erste Störgröße, die „buffeting force“, ist jeweils in X- und Y-Richtung eine Überlagerung von sechs Sinusschwingungen mit zufälligen Phasenwinkeln. Die zweite Störgröße wirkt radial und stößt den Cursor vom Zentrum ab. Gemessen wird der Cursor-Target Abstand als kontinuierliches Signal. Dieser Beitrag untersucht mit einer Pilotstudie, welche Detektionsgenauigkeit durch den Einsatz computergestützter Intelligenz erzielt und ob die Testdauer von 10 Minuten verkürzt werden kann.

Methoden: An einer Pilotstudie nahmen 10 junge, gesunde Freiwillige im Alter von 19 bis 28 Jahren teil. Nach Abschluss des Trainings wurden zwei Referenzmessungen mit geringer Wachzeit (time-since-sleep, TSS) von 2 bis 4 h durchgeführt. In einer späteren Versuchsnacht wurde stündlich eine CTT absolviert. Die aufgezeichneten Signale wurden sowohl im Zeit- als auch im Frequenzbereich analysiert. Vorerst wurden die Messungen zu zwei Klassen zugeordnet: Klasse „wach“, falls $2 \text{ h} < \text{TSS} < 4 \text{ h}$, sowie Klasse „schläfrig“, falls $17 \text{ h} < \text{TSS} < 19 \text{ h}$. Die übrigen Messungen wurden in dieser Analyse nicht betrachtet. Die nichtlineare Diskriminanzanalyse wurde mit

Support-Vektor Maschinen (SVM) durchgeführt und die Korrektklassifikationsrate (ACC, accuracy) mit der nahezu unverzerrten leave-one-out Validierung geschätzt. Kürzere Testdauern wurden durch eine Verkürzung der aufgezeichneten Signale simuliert.

Ergebnisse: Die Analyse im Spektralbereich war erfolgreicher als jene im Zeitbereich. Es konnten um ~ 4 % erhöhte ACC erreicht werden. Die höchste ACC wurde erreicht, wenn die spektralen Leistungsdichten in empirisch optimierten, äquidistanten Bändern gemittelt und die Parameter der SVM sorgfältig optimiert wurden. Die Messdauer im Bereich von 6 bis 8 min hat keinen entscheidenden Einfluss auf die Ergebnisse. Als optimal erwies sich eine Messdauer von 6 Minuten. Die höchste ACC lag bei 96,9 %.

Schlussfolgerungen: Es konnte gezeigt werden, dass sowohl die Anwendung von Methoden der Computergestützten Intelligenz als auch die simulierte Verkürzung der Testdauer zu einer hohen Genauigkeit der Schläfrigkeitsdetektion führen. Umfangreichere Studien müssen zeigen, wie stabil diese Ergebnisse sind und wie hoch sowohl die inter- als auch die intra-individuelle Variabilität ist. Außerdem ist noch offen, ab welchem Schläfrigkeitsgrad der CTT anspricht. Der praktische Einsatz des CTT ist durch das zuvor erforderliche Training limitiert. Bei den hier untersuchten Probanden stellte sich nach 3–5 Trainingssitzungen von je 2 Minuten eine Sättigung der Lernkurve ein.

Schlüsselwörter

Compensatory Tracking Task – Schläfrigkeit – Adaptive Signalanalyse – Computergestützte Intelligenz – Support-Vektor Maschinen

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Informatiker Thomas Schnupp
Am Schwimmbad
98574 Schmalkalden
Email: t.schnupp@fh-sm.de

Fachhochschule Schmalkalden, Informatik, Schmalkalden

D. SOMMER, M. GOLZ

Mikroschlafdichte: Ein neues Maß zur Quantifizierung starker Schläfrigkeit

Einleitung: Bislang gibt es noch keine etablierte Variable, um Fahrermüdigkeit zu bestimmen. Aufgrund vielfältiger Verhaltensmerkmale und hoher inter-individueller Unterschiede gehen die Ansätze verschiedener Autoren stark auseinander. Im Gegensatz zur mittleren Müdigkeit existiert bei starker Müdigkeit ein unmissverständliches Anzeichen, das Auftreten von Mikroschlaf (MS). Es lässt sich zeigen, dass MS mit Methoden der Computergestützten Intelligenz aus Biosignalen zuverlässig erkannt wird.

Frage: Kann die Mikroschlaf-Detektion zur Quantifizierung starker Fahrermüdigkeit eingesetzt werden?

Material: Die Analysen basieren auf Biosignalen (EEG, EOG) und Videoaufnahmen von 10 gesunden, jungen Erwachsenen, die jeweils 70 Nachtfahrtsitzungen in unserem Fahrsimulationslabor absolviert haben. Trainierte Befunder haben visuell insgesamt 2290 MS-Beispiele markiert. Hierbei wurden nur evidente Ereignisse berücksichtigt, die durch verlängerte Lidschlüsse, Kopfnicken oder Abkommen von der Fahrbahn gekennzeichnet waren. Unsicher einschätzbare Phasen wurden ignoriert. Anschließend wurde die gleiche Anzahl an Gegenbeispielen (Nicht-MS) markiert. Die Fahrer waren auch hier ermüdet, konnten aber die Fahraufgabe noch erfüllen.

Methoden: Zur Klassifikation der beiden Ereignistypen wurden Support-Vektor Maschinen eingesetzt, die Korrektklassifikationsraten von 2 % erzielen konnten. Mit den genannten Beispielen wurden jedoch nur 15 % der gesamten Fahrtzeit eingeschätzt. In den restlichen 85 % befanden sich die Fahrer in relativ lang andauerndem Nicht-MS oder in unsicher einschätzbaren Phasen. Um insbesondere für letztere auch eine Quantifizierung zu erhalten, wurden für den kompletten Datensatz (100 % der Fahrtzeit) die Klassifikatoren kontinuierlich eingesetzt, jedoch nur im Recall-, nicht im Trainings-Modus.

Ergebnisse: Eine anschließende Validation zeigte, dass die Klassifikatoren sowohl eine hohe Sensitivität als auch Spezifität aufwiesen. Aus den Ausgangsvariablen der kontinuierlichen Klassifikation kann nun die MS-Dichte als relativer Anteil von MS-ähnlichen Zuständen im EEG / EOG in festgelegten Mittlungsintervallen berechnet werden. Sowohl die Anzahl der detektierten MS-ähnlichen Phasen als auch deren Länge beeinflussen diese neue Variable. Es zeigte sich, dass die MS-Dichte stark mit unabhängigen Variablen der Fahrleistungsfähigkeit und der Selbsteinschätzung der Schläfrigkeit auf der Karolinska Sleepiness Scale korreliert.

Fazit: Trotz erheblicher intra- und inter-individueller Unterschiede sowohl im Verhalten als auch in der Charakteristik des EEG / EOG wurden hohe Korrelationen zu beiden Variablen gefunden. Damit konnte gezeigt werden, dass eine Quantifizierung starker Fahrermüdigkeit auf Grundlage einer automatischen und kontinuierlichen Detektion von MS möglich ist.

Anschrift für die Verfasser

Dr. David Sommer
Blechhammer 4-9
98574 Schmalkalden
Email: d.sommer@fh-sm.de

Fachhochschule Schmalkalden, Informatik, Schmalkalden

D. SOMMER, M. GOLZ, U. TRUTSCHEL

Fatigue Monitoring Technologies: Zur Einschätzung des Fahrerzustandes

Einleitung: Geräte zur Überwachung der Fahrermüdigkeit (FMT, Fatigue Monitoring Technologies) haben die Aufgabe, gefährliche Zustände von Aufmerksamkeitsdefiziten während des Fahrens festzustellen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. In einem jüngst veröffentlichten Forschungsbericht von Caterpillar Machine Research wurden über 35 FMT-Lösungen berichtet, von denen 22 kommerziell verfügbar waren. Die meisten Geräte verwenden Messgrößen des Fahrerverhaltens wie bspw. Lidschlagvariablen. Als Alternative messen 5 Geräte nicht direkt sondern indirekt das Verhalten über Variablen der Fahrleistung wie bspw. die Standardabweichung der lateralen Position in der Fahrspur, des Lenkwinkels und der longitudinalen Geschwindigkeit.

Fragestellung: In diesem Beitrag wird basierend auf solchen Variablen der Frage nachgegangen, wie gut sich die Fahrermüdigkeit unter den idealen Bedingungen eines Fahrsimulators schätzen lässt. Dabei soll insbesondere die intra-individuelle Streuung geschätzt werden.

Probanden und Messungen: Hierfür wurden Probanden angeworben, die bereit waren, insgesamt 10 Nächte in unserem Fahrsimulationslabor mit Realfahrzeug zu verbringen. Die Probanden absolvierten alle zwei Wochen jeweils eine Untersuchungsnacht, so dass ihr Schlaf-Wach-Zyklus nicht nachhaltig beeinflusst wurde. Hier berichten wir über vorläufige Ergebnisse eines einzigen Probanden (männlich, 26 Jahre alt). In jeder der 10 Nächte absolvierte er unter partieller Schlafdeprivation stündlich zwischen 1:00 und 7:00 Uhr jeweils 40 Minuten lange Fahrsimulationssitzungen. Die selbst berichtete Schläfrigkeit auf der Karolinska Sleepiness Scale (KSS) wurde alle 2 Minuten per Mikrofon abgefragt.

Auswertungsmethoden: Zwei Klassen wurden anhand der KSS-Werte eingeteilt ($KSS \leq 7$, müde, aber keine Probleme wach zu bleiben und $KSS \geq 8$, sehr müde, Probleme wach zu bleiben). Von allen Fahrleistungs-Variablen wurden bandgemittelte, logarithmierte Leistungsdichten im Spektralbereich berechnet. Diese waren anschließend die Eingangsvariablen von Support-Vektor Maschinen. Durch Kreuzvalidierung konnte die intra-individuelle Variabilität geschätzt werden. Hierbei wurde der komplette Datensatz einer Untersuchungsnacht als Testmenge verwendet, während die Datensätze der anderen neun Untersuchungs Nächte als Trainingsmenge dienten. Dies wurde so oft wiederholt, bis jeder Datensatz als Testmenge den verbleibenden neun Datensätzen als Trainingsmenge gegenüberstand.

Ergebnisse: Mittlere Richtigklassifikationsraten (accuracy, ACC) von 85 bis 90 % wurden erzielt. Davon abweichend wurden für zwei Untersuchungs Nächte eine deutlich schlechtere ACC erreicht. Die Ursachen hierfür konnten nicht aufgedeckt werden. Vermutungen, dass eventuell vorübergehende technische Veränderungen am Fahrsimulator eine Rolle gespielt haben, konnten im Nachhinein nicht mehr überprüft werden.

Schlussfolgerungen: Im Vergleich zur inter-individuellen Streuung, die durch ACC von 60 bis 90 % geschätzt wurde, ist die intra-individuelle deutlich geringer. Sie ist jedoch selbst unter kontrollierten experimentellen Be-

dingungen sehr empfindlich von diesen abhängig. Es zeigt sich, dass allein auf Basis von Fahrleistungsvariablen eine robuste und genaue Schätzung der Fahrermüdigkeit noch nicht erreichbar ist. Deshalb wird empfohlen, weitere Messgrößen zu integrieren, die den Fahrerzustand besser abbilden.

Schlüsselwörter

Fahrerzustand – Fahrermüdigkeit – Fahrsimulator

Anschrift für die Verfasser

Dr. David Sommer
Blechhammer 4–9
98574 Schmalkalden
Email: d.sommer@fh-sm.de

*Hochschule Nürtingen, Institut für forensisches Sachverständigenwesen (IfoSA), München¹
Paris Lodron Universität Salzburg, Institut für Gerichtliche Medizin, Salzburg²*

F. PRIEMER¹), T. KELLER²), F. MONTICELLI²)

Visualisierung der ermüdenden Alkoholwirkung per PST

Bekanntermaßen ist ein mehrstündiger Gaststättenabend mit entsprechendem Alkoholgenuss ermüdend.

In der bereits durchgeführten Studie von Priemer et al. (1998) war bei 15 von 17 Probanden dieser Effekt nach 4–5 Stunden Daueralkoholisierung durch das Auftreten von langsamen Pupillenoscillationen (sleepiness waves), gemessen mit dem CIP (AMTech) einerseits festzustellen, andererseits war dieser Effekt nach Abfallen der Alkoholisierung reversibel.

Die Ergebnisse dieser und einer aktuellen Serie von 12 Probanden, diesmal gemessen und hinsichtlich Pupil Unrest Index (PUI) ausgewertet mit dem F2D (AMTech), werden vorgestellt und hinsichtlich der Relevanz für den Straßenverkehr diskutiert.

Schlüsselwörter

Alkoholwirkung – Pupillenoscillationen

Anschrift für die Verfasser

Dr. Fritz Priemer
Dall Armistr. 16
80638 München
Email: dr.f.priemer@gmx.de

Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin, Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz¹),
Institut für Arbeitswissenschaft und Technologiemanagement, Universität Stuttgart²)

B. GEIBLER¹), L. HAGENMEYER²), K. MEINKEN²), A. MUTTRAY¹)

Wie einschlafgefährdet sind Busfahrer im Reisefernverkehr? Beobachtungen aus einer Feldstudie

Einleitung: Schläfrigkeit und Einschlafen am Steuer sind wesentliche Ursachen für schwere Verkehrsunfälle. Unsere Fragestellung lautete: Wie groß ist das Ausmaß an Schläfrigkeit bei Busfahrern, die im Reisefernverkehr tätig sind?

Methoden: Die Messungen wurden während regulärer Dienstfahrten vorgenommen. Ziele waren Städte innerhalb Europas. Der überwiegende Teil der Fahrten erfolgte zumindest teilweise nachts. In die Studie eingeschlossen wurden 45 männliche Busfahrer (MW = 44 Jahre, SD = 9,7 Jahre). Vor Fahrtbeginn und nach Fahrtende wurde der Pupillographische Schläfrigkeitstest (PST) durchgeführt, bei dem im Sitzen spontane Pupillenoszillationen in Dunkelheit über 11 Minuten mittels Infrarot-Videographie aufgezeichnet werden. Ergebnisparameter bei der mobilen Geräteversion ist der relative Pupillenunruheindex (PUI [min⁻¹]) als Maß für die Schwankungen der Pupillenweite. Ein hoher PUI zeigt ein niedriges zentralnervöses Aktivierungsniveau an und wird üblicherweise als ein Maß für die Schläfrigkeit angesehen. Da viele Probanden während der Messung einschliefen und dieses einen Schlafdruck anzeigt, wurde eine Differenzierung vorgenommen: Je nach Zeitpunkt des Einschlafens wurde ein fiktiver PUI-Wert zwischen 3 und 4 min⁻¹ vergeben. Jeweils nach der PST-Messung wurde die subjektive Schläfrigkeit mit der Karolinska Schläfrigkeitsskala (KSS) gemessen. Die Studie wurde von der zuständigen Ethikkommission gebilligt.

Ergebnisse: Die PST-Messungen von 42 Fahrern konnten ausgewertet werden. 12 von 42 Fahrern (29 %) schliefen während der PST-Messung ein: 2 Fahrer nur bei der Messung vor der Fahrt, einer sowohl vor als auch nach der Fahrt und 9 Fahrer nur bei der Messung nach der Fahrt. Bei weiteren 8 Fahrern lag der relative PUI oberhalb der 97,7 Perzentile eines externen Vergleichskollektivs. Der mediane Score der KSS betrug vor Fahrtantritt 3 (3. Quartil = 4), nach Fahrtende 5 (3. Quartil = 7). Subjektiv schätzten sich die Fahrer nach der Fahrt schläfriger ein als vor der Fahrt ($p < 0,0001$, Wilcoxon-Test).

Schlussfolgerungen: Bei etwa einem Viertel der Reisebusfahrer ergaben sich Hinweise auf eine vermehrte Schläfrigkeit und Einschlafgefährdung. Wegen der positiven Selektion der Stichprobe ist zu vermuten, dass in der Grundgesamtheit der Reisebusfahrer ein deutlich höheres Ausmaß an Schläfrigkeit vorliegt.

Danksagung: Die Studie wurde von der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin gefördert.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Britta Geißler
Obere Zahlbacher Straße
55131 Mainz
Email: geisslbr@uni-mainz.de

Neurologische Univ.-Klinik Hamburg Eppendorf

W. H. ZANGEMEISTER, L. MAINTZ, J. HIERLING, C. BUHMANN

Der Einfluss von Medikamentösen Therapieänderungen und der STN (sub-thalamic nucleus) Stimulation auf die Fahrfähigkeiten von Parkinson Patienten

PKW-Fahren ist für Parkinson(PD)-Patienten eine ganz wesentliche alltägliche Aufgabe. Krankheitsspezifische Defizite können hier in unterschiedlich ausgeprägter Weise zu Einschränkungen und Fahrfehlern führen.

Dazu gehören: Eingeschränkter Aufmerksamkeitsfokus, verlängerte senso-motorische Überleitungs-Reaktionszeiten, Tremor, Bewegungsverlangsamung mit Rigidität und Hypometrie; insbesondere können auch hypometrische Sakkaden (schnelle Willkür-Augenbewegungen) und gestörte Blickfolge-Bewegungen mit ungenauer statischer und dynamischer Fixation zu Schwierigkeiten führen.

Mittels eines Gazetrackers (Infrarotsystem mit freier Kopf-Augen-Bewegung) haben wir die Kopf-Augen-Blick-Koordination zusammen mit den Steuer-, Blinker-, Gas/Bremse-Bewegungen im Fahrsimulator bei 20 vergleichbaren Gesunden und bei 20 Parkinsonpatienten aufgezeichnet, davon 10 mit STN Stimulator, Altersmittel 63,4 Jahre, davon 4 Patientinnen. Die PD Klassifizierung erfolgte gemäß UPDRS sowie Hoehn und Yahr scale, MMST, Demtect. Mittlere Krankheits-Symptomdauer war 5 Jahre ($\pm 0,8$ J.). Alle Patienten waren unter L-Dopa Medikation. Nach einigen Basisprüfungen der Oculomotorik konnten die Patienten 5 Minuten am Fahrsimulator üben, um dann einen 5-minütigen Simulationskurs zu durchfahren (Bessier, 3D-Fahrschule). Dabei wurde verglichen zwischen Medikation on, off, und on bzw. Stimulation on, off, und on. Die umfangreichen Daten wurden mithilfe einer Spezialsoftware (Fa. Mangold: Interact & Dataview) ausgewertet nach Fehlerklassen.

Folgende Defizite wurden dabei gefunden: 1. Generell zu langsames Fahren, insbesondere wenn schwierigere Situationen vorkamen, z. B. Linksabbiegen, mit teilweise gleichzeitigem Bremsen und Gasgeben. 2. Verlängerte Reaktionszeiten insbesondere beim Bremsen zusammen mit verlängerten sakkadischen Reaktionszeiten, 3. Inakkurate statische und dynamische (= Folgebewegungs-) Fixation mit der Folge des Blickzielverlustes, Reaktionsverlängerung, und Mittellinienüberfahren. 4. Erschwertes Kurvenfahren, insbesondere im Kreisverkehr, 5. Zu häufige und ineffiziente Steuerbewegungen vorzugsweise in der Off-kondition. 6. Räumliche Einengung des Aufmerksamkeitsfensters mit gelegentlichem Nicht-Beachten von Verkehrsgebotszeichen (bis hin zu Rot-Überfahren).

Wie erwartet fielen die Defizite deutlich mehr auf in der jeweiligen Off-Kondition. Allerdings hatten eine Reihe von Patienten auch in der On-Kondition noch Schwierigkeiten, fehlerfrei zu fahren. Als erste Schlussfolgerung ist aus unseren Ergebnissen abzuleiten, dass ein ggf. zu wiederholendes Fahrtraining mit Fahr-Überprüfung bei Parkinsonpatienten anzustreben ist.

Das Poster wird anhand von Abbildungen typische Situationen zeigen.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Wolfgang H. Zangemeister
 Martinistr.52
 20251 Hamburg
 Email: whiz@uke.uni-hamburg.de

Klinik Schillerhöhe, Schlaflabor, Gerlingen

S. ELLER, V. WIENHAUSEN-WILKE

Multimodaler Ansatz zur Prävention schläfrigkeitsbedingter Unfälle von Berufskraftfahrern

Fragestellung: Mindestens 15 – 20 % der Verkehrsunfälle in Deutschland sind auf Schläfrigkeit zurückzuführen. Unter allen Verkehrsteilnehmern sind Berufskraftfahrer besonderen Belastungen ausgesetzt (z. B. Stress, Schichtdienst und gleichzeitige Monotonie bei langen Autobahnfahrten). Kann die Schlafmedizin durch das Screening und die Sensibilisierung einer besonders exponierten Berufsgruppe frühzeitig Risikopersonen benennen und durch konsequente Therapie verheerende Folgen verhindern?

Methode: Teilnehmer: 28 männliche LKW-Fahrer Durchschnittsalter 44,5 Jahre (20 – 57 Jahre) Mittlerer BMI: 27,6; Schichtdienst: 25 % Nachtdienst; Kooperationspartner: internationales Logistikunternehmen. Drei Schwerpunkte:

- 3 Schulungseinheiten à 45 Minuten, Alertness-Management, Kleingruppen, Lernzielkontrolle
- Schlafmedizinisches Screening (Apnoe Screening, ESS, PSQI, Pupillografie, Quatember Maly, körperliche Untersuchung, berufsbezogene Anamnese)
- Risikoprofilorientierte, individuelle Beratung, zügige Therapieeinleitung, enge Kooperation mit Fachärzten.

Ergebnisse:

- Deutlicher Wissenszuwachs zum Thema Schlaf (19,5 % versus 75 % richtig beantwortete Fragen nach Schulung)
- Beträchtlicher Konsum „gängiger Stimulanzien“ (Kaffeekonsum bei 96 % der Fahrer, Mittel 5,8 Tassen sowie 65 % Raucher im Kollektiv)
- Schlafdauer 6,4 Stunden, eigene Schlafgütereinschätzung Note 2,7
- Anamnestisch Schnarcher 78 %, AHI 9,25/h, kontrollbedürftig 18
- Leicht erhöhter mittlerer PUI, 6,9 mm/min (Pupillografie)
- Hervorragende Reaktionszeit (Quatember Maly) bei geringer subjektiver Schläfrigkeit (ESS)
- Therapie: Rückenlagmeidung 46 %, Polysomnografie erforderlich 10,7 %, Lebensstiländerung 58 %, Schlafhygiene 43%

Schlussfolgerungen: Berufskraftfahrer wiesen überdurchschnittlich schnelle Reaktionszeiten auf, aber leichte Überschätzungen der eigenen Wachheit. Fast die Hälfte der Fahrer zeigten lageabhängig Atemregulationsstörungen, in 10,7% der Fälle war eine Polysomnografie erforderlich. Die Schulungsmaßnahmen erfuhren eine hohe Akzeptanz mit sehr gutem Wissenszuwachs. Um am Arbeitsplatz Straße das Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit und Produktivität zu erreichen, sind neben strukturierten Schulungen gezielte schlafmedizinische Untersuchungen hilfreich.

Schlüsselwörter

Prävention – LKW-Fahrer – Alertness-Management – Pupillografie – Schläfrigkeit

Anschrift für die Verfasser

Dipl. Psych. Sabine Eller
Solitudestr. 18
70839 Gerlingen
Email: sabine.eller@web.de

Gesundheitswerk Ruhr, Konzeptentwicklung, Essen

W. JANKOWSKI

Die Prävention schläfrigkeitsbedingter Unfälle am Arbeitsplatz LKW

Nicht erholsamer Schlaf ist Ursache und Folge einer Vielzahl von körperlichen und seelischen Störungen mit Krankheitswert. Die gesetzlichen Krankenkassen haben zu § 20 SGB V Präventionsfelder und methodische Herangehensweisen für die Primärprävention beschrieben. Das Störungsbild „Nicht Erholsamer Schlaf“ korrespondiert zwar mit den durch die GKV definierten Handlungsfeldern, ist diesen aber nicht explizit zugeordnet. Ursache hierfür ist nicht zuletzt ein erst allmähliches Bewusstwerden des Faktors Schläfrigkeit als ursächlich für erhebliche Leistungseinschränkungen und viele schwerwiegende Erkrankungen wie z. B. Schlaganfälle oder Depressionen.

Die Prävention schläfrigkeitsbedingter Unfälle setzt primär-, sekundär- und tertiärpräventives Handeln voraus. Im Bereich der Verkehrssicherheit zeigt sich die Notwendigkeit, dem Störungsbild „Nicht erholsamer Schlaf“ insgesamt mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden als von der im Wesentlichen auf das organische Geschehen ausgerichteten Schlafmedizin bisher geleistet wird. Die Eingliederung des Handlungsfeldes „Nicht Erholsamer Schlaf“ in allgemeine Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung und in spezielle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr ist nicht zuletzt auch wirtschaftliche und u. U. haftungsrechtliche Notwendigkeit. Im Fokus primärpräventiver Maßnahmen stehen v. a. Schlafstörungen der Gruppen 1 B und 1 C nach ICSD

1. Dyssomnien
1. B. Extrinsische Schlafstörungen
1. Inadäquate Schlafhygiene

2. Umweltbedingte Schlafstörung
3. Schlafmangelstörung
4. Schlafstörung aufgrund mangelnder Schlafdisziplin
5. Einschlafstörung durch Fehlen des gewohnten Schlafrituals
1. C. Störungen des zirkadianen Rhythmus
1. Schlafstörung bei Schichtarbeit
2. Unregelmäßiges Schlaf-Wach-Muster
3. Schlaf-Wach-Störung bei Abweichung vom 24-Stunden-Rhythmus

Die Arbeitssituation in speziellen Anwendungsbereichen wie dem Transportwesen lässt eine Teilnahme an Präsenzkursen nach dem üblichen Schema (x-mal wöchentlich zu festen Zeiten in den Abendstunden) nur selten zu. Alternativ hierzu wurde eine Online-Version entwickelt, die den GKV-Kriterien zu § 20 SGB V entspricht. Damit wird auf Nachfragen aus sicherheitsrelevanten Arbeitsfeldern wie dem Straßen-, Schienen-, und Luftverkehr eingegangen.

Basisdaten für die methodische Entwicklung einer primärpräventiven Maßnahme werden über die Störungsanalyse Erholsamer Schlaf SES® (Multifaktorielle Analyse subjektiv wahrgenommener Schlafstörungen) erfasst. Das Kursprogramm in der Online-Version kann über den Bord-Computer abgerufen und damit jederzeit an jedem Ort durchgearbeitet werden. Unter Lizenz stehen adjuvante Maßnahmen (Entspannungsübungen, Ratgeberfunktionen usw.) online zu Verfügung.

Schlüsselwörter

Sekundenschlaf – Online-Schlaftraining – Primärprävention – Gesundheitsmanagement – Haftung

Anschrift des Verfassers

Walter Jankowski
Hüttmannstr. 71
45143 Essen
Email: info@optinet-nrw.de

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Verkehrspsychologische Forschung, Wien

F. TORNER, B. SCHÜTZHOFFER

Eine Erhebung von körperlichen sowie fahrspezifischen Anzeichen für akute Müdigkeit am Steuer sowie eine Analyse der eingeleiteten Gegenmaßnahmen der FahrerInnen

Die präsentierte Studie beinhaltet die Auswertung einer Fragebogenerhebung von N = 161 Personen (KursteilnehmerInnen von Rehabilitationsmaßnahmen von im Straßenverkehr auffällig gewordenen LenkerInnen) zum Thema „Müdigkeit am Steuer“. Die Notwendigkeit, jenes Phänomen näher zu untersuchen, sehen die Studienautoren in den relativ hohen Prozentzahlen jener tödlichen Unfälle, die auf die akute Übermüdung der LenkerInnen zurückzuführen sind (beispielsweise spricht der österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz-Betreiber ASFINAG von 16 Prozent). In der aktuellen Befragung gaben 26,7 % aller LenkerInnen an, dass sie bereits am Steuer eingeschlafen sind, bzw. einen Sekundenschlaf beim Autofahren erlitten haben. Aus verkehrspsychologischer Sicht zeigte sich ein ambivalentes Ergebnis: Positiv zu werten ist zwar die durchaus realistische und adäquate Einschätzung des Gefahrenmoments „Müdigkeit am Steuer“, jedoch muss aus den Ergebnissen auch ein massiver Handlungsbedarf hinsichtlich einer notwendigen Bewusstseinsbildung bezüglich effektiver Gegenmaßnahmen (Strategien, um einen drohenden Sekundenschlaf zu verhindern) abgeleitet werden. Jene Erkenntnis bezieht sich auf die Vielzahl der angegebenen Strategien, welche fälschlicherweise als effektive Gegenmaßnahmen eingeschätzt und auch tatsächlich während der Fahrt angewendet wurden. Zudem belegt die Studie, dass sich Müdigkeit am Steuer eindeutig in körperlichen und fahrspezifischen Symptomen zeigt. Hinsichtlich mehrerer

Symptome weisen LenkerInnen, die am Steuer eingeschlafen sind auch signifikant stärkere Ausprägungen bezüglich der Symptomatik auf, als FahrerInnen, die „nur müde unterwegs gewesen sind“. Jene Symptome, welche als Warnsignale für einen drohenden Sekundenschlaf interpretiert werden können, werden vorgestellt und die Ergebnisse in Bezug auf andere Studien kritisch diskutiert.

Schlüsselwörter

Müdigkeit am Steuer – Sekundenschlaf – Anzeichen und Warnsignale – Gegenmaßnahmen – Bewusstseinsbildung

Anschrift für die Verfasser

Mag. Felix Torner
Schottenfeldgasse 28/8
1070 Wien
Email: f.torner@sicherunterwegs.at

*TÜV Hessen, Hannover¹⁾
Medizinische Hochschule, Hannover²⁾*

B. PUND¹⁾, M. JÄNSCH²⁾

Der Einfluss mangelnder Aktivierung bei Verkehrsunfällen

Nach der Einführung einer statistisch repräsentativen Unfallursachen-Datenerhebung mittels GIDAS (German In-Depth-Accident-Study) im Jahre 1999 wurde in mehreren Schritten eine Methodik zur Analyse von verkehrspsychologisch erklärbaren menschlichen Ursachen entwickelt. Seit Anfang des Jahres 2008 wird die Methode ACASS (Accident Causation Analysis with Seven Steps) bei den Erhebungen am Unfallort in Hannover und Dresden eingesetzt. Das sequenzielle Grundmodell geht von hierarchisch aufgebauten Analyseschritten aus, die menschliche Grundfunktionen repräsentieren. Mit der Kernmethode des Beteiligteninterviews werden Hypothesen über den Einfluss menschlicher Merkmale geprüft, die sich auf die Prozesskette vom Informationszugang bis zur Ausführung der (Notfall-)Handlung beziehen.

Im Schritt der Informationsaufnahme wurde ein Indikator zur Erklärung einer mangelnden Beobachtungsqualität aufgenommen, in dem sich Unfallursachen einer zu niedrigen psycho-physischen Aktivierung widerspiegeln (z. B. Beanspruchung, Müdigkeit, Einfluss von Krankheiten/Medikamenten).

Im Rahmen einer im Jahr 2009 erstellten Studie zur Verkehrssicherheit auf der Autobahn A2 in Niedersachsen wurde retrospektiv mittels ACASS das Profil der Unfallursachen bei Unfällen mit Todesfolge auf der A2 analysiert und der Einfluss von Faktoren aus dem Bereich der zu niedrigen Aktivierung dargestellt. Als Datenbasis für die Analyse dienten die Dokumente aus den Gerichtsakten der Staatsanwaltschaften zu 35 Unfällen mit Todesfolge. Außergewöhnlich häufig wurden hier mit 64 % menschliche Ursachenfaktoren aus der Kategorie 2 (Informationsaufnahme) ermittelt. Bei Unfällen mit Todesfolge zum Unfallhergang ist der Anteil von Ursachencodes, bei der keine detaillierte Angabe zu Ursachenfaktoren gemacht werden konnte, vergleichsweise hoch. Bei immerhin 12 von 29 Ursachencodes innerhalb der Kategorie Informationsaufnahme lag eine detaillierte Codierung vor. 9 dieser 12 Codes ging auf eine zu niedrige Aktivierung des Beteiligten als Einflusskriterium innerhalb der Kategorie Informationsaufnahme zurück, so dass konstatiert werden kann, dass eine zu niedrige Aktivierung von Beteiligten zu den Hauptursachen von tödlichen Unfällen auf der A2 gehört. Innerhalb des Kriteriums der zu niedrigen Aktivierung wurde die Müdigkeit als häufigster Indikator, gefolgt von Alkohol- und Drogengebrauch genannt.

Bei den 17 Codes der Kategorie Informationsaufnahme ohne detaillierte Ursachenkodierung konnte mangels Befragungsmöglichkeit keine eindeutige Zuordnung zu einem Einflusskriterium vorgenommen werden (z. B. unbremstes Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug). Hier kann davon ausgegangen werden, dass der Beteiligte abgelenkt, übermüdet oder/und anderweitig (gesundheitlich oder durch Rauschmittel) in der Informationsaufnahme eingeschränkt war. Ein noch größerer Einfluss der Müdigkeit ist bei tödlichen Unfällen von

LKW-Fahrern wahrscheinlich: Nahezu alle menschlichen Ursachen (83 %) sind hier auf einen Fehler im Bereich der Informationsaufnahme zurückzuführen. Auch wenn nur in 2 Einzelfällen detailliertere Angaben zu den Ursachenfaktoren innerhalb der Kategorie Informationsaufnahme vorlagen, ist der Einfluss von Müdigkeit durchaus wahrscheinlich, da sich über die Hälfte der von Lkw verursachten Unfälle mit Todesfolge in den frühen Morgenstunden zwischen 5 und 9 Uhr ereigneten.

In der Präsentation werden die Ergebnisse der Studie anschaulich dargestellt und den aktuellen GIDAS-Erhebungen unter spezieller Betrachtung der Ursachen-Indikatoren einer mangelnden Aktivierung gegenübergestellt.

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Bernd Pund
Bahnhofstraße 4, 30159 Hannover
Email: bernd.pund@tuevhessen.de

Förderung der Verkehrssicherheit, Hannover

K.-F. VOSS

Aufmerksamkeit, Verkehrslage und Unfallrisiko

Fragestellung: Bislang war man der Auffassung, dass Verkehrsteilnehmer mit einem erhöhten Unfallrisiko unterwegs sind, wenn das persönliche Befinden die Aufmerksamkeit beeinträchtigt. Mehrere Untersuchungen sprechen jedoch dafür, dass die Verkehrssicherheit bei abhängigen Verkehrsbewegungen größer ist als bei unabhängigen. Das unterstützt die Vermutung, dass z. B. die Aufmerksamkeit als „Gegenspieler der Schläfrigkeit“ entsprechend verteilt ist. Es soll untersucht werden, ob das Risiko unabhängig von der Verkehrslage ist, oder ob es mit dem Anteil abhängiger Verkehrsbewegungen zunimmt oder abnimmt.

Methode: Um andere Faktoren konstant zu halten, wird die Untersuchung auf LKW und auf Autobahnen beschränkt. Der Sicherheitsstandard der Lkws hat sich im Untersuchungszeitraum im Vergleich zu anderen Fahrzeugen wenig verändert, und Autobahnen sind bis auf Ausnahmen im Vergleich zu anderen Straßenklassen einheitlich in Bezug auf Querschnitt, Beschilderung und Gestaltung der Ein- und Ausfahrten etc..

So wird die Entwicklung der Anzahl der LKW-Unfälle über Erhebungszeiträume mit unterschiedlichen Verkehrsbelastungen ermittelt, sowie die entsprechende Fahrleistung und die jeweilige Verkehrsbelastung.

Aus der Anzahl der LKW-Unfälle und der entsprechenden Fahrleistung wird das Unfallrisiko ermittelt. Als Indikator für die Verkehrslage wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) verwendet. Damit steht für jeden Erhebungszeitraum ein Wertepaar zur Verfügung. Diese Daten führen zum Ergebnis der Untersuchung.

Ergebnis: Die Entwicklung des Unfallrisikos kann exakt mit einer logistischen Regression beschrieben werden. Das heißt, dichter Verkehr stellt als Folge einer erhöhten Aufmerksamkeit ein relativ geringes Unfallrisiko dar, während eine geringe Verkehrsbelastung ein hohes Risiko bedeutet. Mithin schätzen die meisten Autofahrer und einige Behörden das Unfallrisiko bei einer geringen Verkehrsbelastung nicht korrekt ein, da sie dichten Verkehr mit einem hohen Unfallrisiko verknüpfen. Vielmehr stellt die freie Straße das wesentliche Risiko dar, da sich dort u. a. eine Schläfrigkeit entwickeln kann. Die Folge ist dann, dass der Fahrer Hindernisse – wie etwa ein Stauende – nicht rechtzeitig oder gar nicht erkennt. Dem wäre nun vorzubeugen durch Bildung von Konvois, durch Förderung der Aufmerksamkeit, Vermeiden von allem, was zur Ablenkung führen kann und durch Sensoren, die dem Fahrer ein Stauende melden.

Anschrift des Verfassers

Dr. Karl-Friedrich Voss
Hamburger Allee 41
30161 Hannover
Email: dr.voss@verkehrspsych-praxis.de

*Technische Universität Braunschweig, Kognitions- und Ingenieurpsychologie, Braunschweig¹,
Georg August Universität Göttingen, Institut für Psychologie, Göttingen²)*

K. REINPRECHT¹), E. MUHRER¹), M. SCHRÖDER²), M. VOLLRATH¹)

Müdigkeitswarnung zwischen Akzeptanz und Nutzen

Fahrerassistenzsysteme, die Müdigkeit detektieren, bieten mittlerweile nahezu alle Fahrzeughersteller an. Die meisten Systeme weisen mittels visuellem HMI den Fahrer darauf hin, dass er müde ist und eine Pause machen sollte. Im Gegensatz zu anderen Assistenzsystemen wird dem Fahrer eine Rückmeldung über seinen Zustand gegeben. Dies beinhaltet, dass der Fahrer jederzeit für sich entscheiden kann, ob dieser Zustand auch tatsächlich zutrifft oder nicht, und ob er der Empfehlung des Systems Folge leisten wird. In besonderem Maße ist der Nutzen für die Verkehrssicherheit somit eine Funktion der Akzeptanz. Große Diskrepanzen zwischen selbst wahrgenommenem und vom System rückgemeldetem Müdigkeitszustand könnten dazu führen, dass das System vom Fahrer als fehlerhaft eingestuft und ignoriert bzw. deaktiviert wird. Übereinstimmungen zwischen eigener Wahrnehmung und Systemrückmeldung könnten zwar zu einer hohen Akzeptanz und dem Bewusstsein führen, dass das System funktioniert, der Nutzen ist jedoch fraglich, wenn sich der Fahrer über seinen Zustand ohnehin im Klaren ist.

Wann und wie soll man nun dem Fahrer vermitteln, dass er zu müde ist, um seine Fahrt fortzusetzen? Müssen erst rechtliche Konsequenzen folgen, damit diese Fahrerassistenzsysteme ihre „Wirkung entfalten können? Um diesen Fragestellungen nachzugehen, wurde in der Abteilung Kognitions- und Ingenieurpsychologie der TU Braunschweig ein Fragebogen zum Thema „Gestaltung von Müdigkeitswarnungen beim Autofahren und deren Folgen für die Akzeptanz entwickelt. Dabei wurden Aspekte wie „Einstellung zur Müdigkeitswarnung“ sowie „Veränderung dieser Einstellungen unter veränderten rechtlichen Konsequenzen“, „Zeitpunkt der Müdigkeitswarnung“ und „Gestaltung der Müdigkeitswarnung“ untersucht. Die Stichprobe bestand aus 134 Personen (91 Frauen, 43 Männer) zwischen 17 und 69 Jahren mit einem Durchschnittsalter von 30.8 Jahren (SD = 12.0). Die Befragung wurde teilweise als Face To Face-Interview, teilweise als Online-Umfrage realisiert.

In Bezug auf die Ergebnisse wird der Nutzen von Müdigkeitswarnungen deutlich, wenn man betrachtet, dass 36.6 % der Befragten bereits Erfahrung mit Sekundenschlaf hatten. Während sich 66.4 % mit System zwar sicherer fühlen würden als ohne, bewerten nur 37.4 % der Befragten die Möglichkeit einer Müdigkeitswarnung als sehr gut bis gut, während 16.7 % der Befragten eine Warnung für nicht notwendig erachten. Diese Ergebnisse sowie oben angeführte Schwerpunkte des Fragebogens werden im Detail vorgestellt und Schlussfolgerungen für die Gestaltung abgeleitet.

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Klaus Reinprecht
Allerstraße 42
38106 Braunschweig
Email: k.reinprecht@tu-bs.de

FACTUM – INFAR, Wien

C. TURETSCHKE

Seminare für BerufskraftfahrerInnen zum Thema „Müdigkeit“ – das Projekt „ERIC“

Müdigkeit kann als eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr angesehen werden (DLR, 2010). In Österreich werden 4,3 % der Verkehrsunfälle mit Müdigkeit in Verbindung gebracht, wobei eine Dunkelziffer von 35 % angenommen wird (ÖAMTC, 2010). Laut einer Studie durchgeführt von der BASt ist jeder fünfte LKW-Unfall (über 7,5 t) auf Übermüdung zurückzuführen (BASt, 2010).

Diese Zahlen waren Anlass dafür, sich im Rahmen des EU-Projekts ERIC neben dem Thema „Fahrphysik“, besonders dem Problem „Müdigkeit im Straßenverkehr“ zu widmen. In vier Ländern (Deutschland, Spanien, Polen und Österreich) wurde unter der Leitung des DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) eine vom DVR entwickelte Lern-CD eingesetzt, um vorwiegend BerufskraftfahrerInnen für die Problematik zu sensibilisieren. Vertreten von der Firma FACTUM OHG hatten in Österreich rund 40 Buslenker im Rahmen eines eintägigen Seminars die Möglichkeit, ihr Wissen zum Thema „Müdigkeit im Straßenverkehr“ mittels Bearbeitung der entsprechenden Lern-CD zu erweitern. Vermittelte Lerninhalte waren etwa, wie Müdigkeit entsteht und welche Faktoren sie beeinflussen, woran man die eigene Müdigkeit erkennen und was man als BerufskraftfahrerIn dagegen unternehmen kann. Die Lern-CDs wurden im Rahmen der Seminare einerseits zur Wissensvermittlung und andererseits als Diskussionsgrundlage für eine Bewusstseinsbildung genutzt. Mit den Teilnehmern wurden Vor- und Nachteile von Strategien besprochen, die Schwierigkeiten des eigenen Berufsalltags aufgegriffen und Lösungen diskutiert.

Das Ziel des Seminars war es, den Berufskraftfahrern ihre eigene Verantwortlichkeit und die daraus resultierenden Konsequenzen bewusst zu machen, aber auch gemeinsam Ansätze etwa zum Erkennen der ersten Anzeichen von Müdigkeit und daraus ableitbare Handlungen in konkreten Situationen zu diskutieren, die im Berufsalltag für den Einzelnen praktikabel scheinen. Insgesamt waren die Rückmeldungen der Teilnehmer durchwegs positiv, weisen aber auch darauf hin, dass der Lenker selbst, oft durch die ihn umgebende Struktur in seinen Handlungen, sehr eingeschränkt wird und eine effektive Verkehrssicherheitsarbeit im Hinblick auf das Thema „Müdigkeit“ auch die Firmen als Zielgruppe mitberücksichtigen sollte.

Anschrift der Verfasserin

Christine Turetschek
Danhausergasse 6/4
1040 Wien
Email: christine.turetschek@factum.at

*Landesgesundheitsamt Baden-Württemberg¹⁾
STZ eyetrial am Department für Augenheilkunde, Universität Tübingen²⁾
Landratsamt Böblingen³⁾
Autobahnpolizeirevier Stuttgart-Vaihingen⁴⁾
Daimler AG⁵⁾
Amt der Öö. Landesregierung, Linz⁶⁾*

T. PETERS²⁾, C. GRÜNER¹⁾, I. ZÖLLNER¹⁾, P.M. BITTIGHOFER¹⁾, W. DAUB⁴⁾,
W. DAUENHAUER³⁾, W. DURST²⁾, P. EDINGER¹⁾, E. HÄRTIG¹⁾, C. HENKEL-HANCOCK⁵⁾,
G. HORRAS-HUN¹⁾, I. HÜGLE¹⁾, C. HÜTTER²⁾, H. NETZEL⁴⁾, J. SCHAAF⁴⁾, H. WAGNER¹⁾,
R. HAGEN⁶⁾, B. WILHELM²⁾

Erste Erfahrungen mit PST-Messungen im Rahmen von Verkehrskontrollen bei Berufskraftfahrern in Deutschland

Einleitung: Schläfrigkeit ist eine beträchtliche Ursache schwerer LKW-Unfälle, jedoch hat diese Tatsache noch wenig konkrete Konsequenzen im Hinblick auf Kontrollen des fließenden Verkehrs gezeigt.

Während in Österreich in einem großangelegten Pilotversuch mit der mobilen Version des Pupillographischen Schläfrigkeitstests (F2D) mehr als 1000 Berufskraftfahrer gemessen wurden, liegen in Deutschland derartige Untersuchungen nur spärlich und punktuell vor. Dabei wurde bei 8 (Müller et al. 2006) bis 23 % der LKW-Fahrer ein auffallend schläfriger Pupillenunruheindex festgestellt (Wilhelm et al. 2008). Die vorhandene Datenbasis sollte mit der geplanten Studie ergänzt werden und erstmals in Deutschland im Rahmen von routinemäßigen LKW-Kontrollen von Polizei und Gewerbeaufsicht auf freiwilliger Basis die Schläfrigkeit von LKW-Fahrern mittels ESS, SSS und PST untersucht werden.

Methoden: Im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen von Polizei und Gewerbeaufsicht an einer Autobahnraststätte. Nach Abschluss der Verkehrskontrolle F2D (freiwillig und ohne Rückwirkung auf die polizeiliche Kontrolle) und Fragebögen zur Berufssituation und Schlaf-Wach-Verhalten, Stanford Schläfrigkeitsskala (SSS), Epworth Schläfrigkeitsskala (ESS); Beratung bei auffälligen Befunden (Kurzschlaf, Fahrerwechsel).

Die ebenfalls erhobenen Daten der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Kontrollgruppe werden vom LGA ausgewertet.

Ergebnisse: 137 Fahrer nahmen an der Untersuchung teil. Der relative PUI konnte von 126 Lastwagenfahrern ausgewertet werden.

Var.	Mean	SD	Min	Q1	Median	Q3	Max
rPUI	0,845	0,401	0,26	0,525	0,79	1,03	2,35

Die große Mehrzahl der Fahrer zeigten eine normale Schlafdauer sowie unauffällige ESS und SSS Scores. Auffallend war der sehr hohe Anteil (99 von 137) von Fahrern, die vor der Messung Kaffee getrunken hatten.

Diskussion: Mit dieser Pilotstudie wurde die Machbarkeit der PST-Anwendung im Rahmen von Verkehrskontrollen im bundesdeutschen Rahmen belegt. Grundsätzlich kann die Situation einer Verkehrskontrolle einen Stressmoment darstellen, jedoch fanden die oberösterreichischen Messungen – mit einem höheren Anteil schläfriger Messwerte – unter ähnlichen Bedingungen statt. Ein Selektionsbias mag z. B. darin bestehen, dass überwiegend angestellte Fahrer größerer Speditionen sich zu einer Studienteilnahme bereit erklärten, obwohl diese einen kleineren Teil der Gesamtheit der Fahrer darstellen.

Mit dem PST könnten extrem schläfrige Fahrer identifiziert und zu einer Schlafpause angehalten werden. Dies könnte eine wirksame Präventionsmaßnahme gegen Sekundenschlaf-Unfälle darstellen. Studienkonzepte zur Ermittlung justitierbarer Grenzwerte liegen bereits vor und könnten bei entsprechender Förderung umgesetzt werden.

Anschrift für die Verfasser

Tobias Peters
Schleichstr. 12-16
72076 Tübingen
Email: tobias.peters@stz-eyetrial.de

*Herz-Jesu Krankenhaus Dernbach / Westerwald,
Felbermayr Deutschland GmbH Hilden,
Spedition Michels Meudt / Westerwald,
Spedition Gebr. Schröder Ebernhahn / Westerwald*

H.-P. DANCKWORTH, L. TOPPEL

Ergonomie und Lichtverhältnisse in der LKW-Fahrerkabine – die Vigilanz fordernd oder fördernd?

Einleitung: Die Fahrerkabine hat im Arbeitsleben eines Berufskraftfahrers verschiedene Funktionen. Zum einen dient sie der Bewegung und Lenkung des Fahrzeuges, zum anderen ist sie Aufenthaltsort für mehrere Tage und Wochen, so z. B. im Fernverkehr. Zahlreiche Gesetze und Vorschriften regeln den Arbeitsplatz Fahrerkabine sowie die Konstruktion des Führerhauses. Dieser Arbeitsplatz ist fortzuentwickeln mit dem Ziel, ihn nach neuesten technischen und arbeitsmedizinischen Erkenntnissen zu gestalten. Der Fahrer stellt dabei das wichtigste Bindeglied zwischen Fahrzeug und Umfeld dar. Es bildet sich ein Mensch-Maschine-System, ein spezielles Subsystem im Straßenverkehr. Der Fahrer, also der Mensch, beeinflusst aktiv durch seine getroffenen Entscheidungen dieses Subsystem. Aufgabe und Ziel seiner Tätigkeit am Fahrerarbeitsplatz ist es, eine Transportleistung mit optimaler Sicherheit bei umweltschonender und ökonomischer Fahrweise zu erbringen.

Problemdarstellung : Die Aufgabe des Kraftfahrers ist das Bewegen des Fahrzeuges, eine Tätigkeit, die Lenken, Pedalbetätigung, Schaltvorgänge, Bedienungen von Hebeln und Schaltern, die Beobachtung der Anzeigenelemente sowie des Straßenverkehrs umfasst. Um eine optimale Transportleistung zu garantieren, muss der Arbeitsplatz im Nutzfahrzeug für diese Tätigkeiten nach Erkenntnissen der Ergonomie gestaltet werden.

Als Referenzpunkt für den Arbeitsplatz dient der „Sitz-Index-Punkt“ (SIP)(DIN EN 25353). Mit der Anthropometrie werden nach dem Maximum/ Minimum-Prinzip (95 Perzentil Männer / 5 Perzentil Frauen) die ergonomischen Parameter festgelegt: Freiräume (DIN ISO 3411), Körperhaltung (DIN 33408), Greifräume, Er-

träglichkeits- und Reichweitenbereiche (DIN ISO 6682), Sehbedingungen und Sichtverhältnisse. Freiräume garantieren akzeptable Körperhaltungen für große und kleine Personen, Greifräume werden an der kleinen Frau (5. Perzentil) orientiert. Im Erträglichkeits- und Reichweitenbereich sind Bedienelemente 1. Priorität anzuordnen. Sehachse, Gesichts- und Blickfeld positionieren die Anzeigeelemente. Die Tageslichtblendung bei umfangreicher Fahrerhausverglasung führt zu einer permanenten Blendung von cranial und lateral. Die Seitenfenster bewirken in der Fahrzeugbewegung einen stroboskop-ähnlichen Effekt (hell-dunkel). Diese Phänomene belasten ausgeprägt das Auge, überfordern das zentrale Nervensystem und begünstigen eine Ermüdung und somit eine Reduzierung der Vigilanz.

Bei Nachtfahrten mit Fahrerinnen-Beleuchtungen (grün, rot, blau) können Fehlsichtigkeiten auftreten. Rotes Umfeldlicht beeinflusst die Brechkraft in Richtung Hyperopie, grünes und blaues Licht verschiebt die Brechkraft in Richtung Kurzsichtigkeit. Daraus resultieren Adaptations-Schwierigkeiten für den Fahrer beim Blick aus der Fahrerkabine. Fahrfehler, falsche Entfernungsabschätzung (Auffahrunfälle) sind die Folge, erhöhte Aufmerksamkeitspotentiale sind erforderlich. – Zusätzliche mentale Belastungen ergeben sich aus der Installation der Telematik (Telekommunikation & Informatik), sachgerechte Positionierung der EDV-Systeme sind bisher nicht erkennbar. – Der Tagesablauf des Kraftfahrers wird durch eine rigide Lenk- und Ruhezeitenregelung bestimmt, die keine ausreichenden Regenerationsphasen ermöglicht.

Lösungsansätze: Grundsätzlich ist zu bedenken, dass auf Grund vielfältiger Vorschriften für die Umsetzung von Ergonomie, Sicherheit und Komfort bei der Konstruktion einer Fahrerkabine nur die Maße (L x B x H) 2,35 x 2,50 x 4,00 m zur Verfügung stehen.

Freiräume garantieren akzeptable Körperhaltungen für große und kleine Personen. Die Verstellbarkeit von Fahrersitz, Lenkrad und Bedienelementen optimiert die physiologische Körperhaltung. Im Aktionsfeld des physiologisch maximalen Greifraums sind die Stellteile 1. Ordnung, im anatomisch maximalen Greifraum Stellteile 2. Ordnung anzuordnen (halbkreisförmige Anordnung der Bedienelemente). Im Erträglichkeits- und Reichweitenbereich sind die Stellteile 1. Ordnung so zu positionieren, dass sie blind ertastet werden können. – Die Sehachse, das Gesichts- und Blickfeld positionieren die Anzeigeelemente (Tachometer, Drehzahlmesser), die wegen der Rechtsdeviation der Sehachse im Rechtsverkehr rechtsbündig anzuordnen sind. Mit einem Blick sind sofort zwei Informationen abrufbar. Sichtverhältnisse werden bei durch Tageslichtblendung bei umfangreicher Fahrerhausverglasung ungünstig beeinflusst. Die Minderung cranialer und lateraler Blendungen mit stroboskop-ähnlichem Charakter erfordert, den Arbeitsplatz Fahrerkabine so dunkel wie möglich (Bunkerprinzip) zu gestalten. Die Dachkonstruktion sollte die Funktion eines Mützenschirms haben, Schmale Seitenfenster reduzieren die Seitenblendung. Rote, grüne, blaue nächtliche Innenbeleuchtung bewirken Fehlsichtigkeiten (Hyperopie / Myopie), die das Sehen in der Ferne verändern. Die optimale Innenbeleuchtung ist blendfreies diffuses schwaches weißes Licht. Die bedenklichen Lichtverhältnisse in der Lkw-Fahrerkabine führen zu einer Überbeanspruchung des ZNS, fordern die Vigilanz und fördern somit die Vigilanzminderung des Kraftfahrers; zusätzlich unterstützt durch die Überbeanspruchung der Telematikbedienung.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Hans-Peter Danckworth
Südring 8
56428 Dernbach/Westerwald
Email: Danckworth@t-online.de

Deutsche Lufthansa AG, Medizinischer Dienst, Frankfurt am Main

M.J.A. VON MÜLMANN

Sekundenschlaf bei Flugzeugführern – ein Sicherheitsrisiko?

Die Schlafapnoe ist eine mit etwa 2 % bis 3 % weitverbreitete Erkrankung in der Gesamtbevölkerung, von der vorwiegend Männer betroffen sind. Mit zunehmendem Alter steigt das Erkrankungsrisiko auch für Frauen, insbesondere mit Beginn der Menopause. Die Symptome sind relativ unspezifisch und erschweren so die Diagnosestellung falls keine Fremdanamnese erhoben werden kann. Während von der Schlafapnoe alleine nur Befindlichkeits- und auch Gesundheitsstörungen ausgehen, ist der Sekundenschlaf als häufige Folge auch für Unbeteiligte von nicht unerheblichen Konsequenzen, wenn z. B. hierdurch ein Verkehrsunfall verursacht wird.

Besondere Bedeutung haben beide Erkrankungen für Personen aus dem Bereich Fahr-, Steuer- und Überwachungspersonal, also der Kreis gemäß G20 und hier insbesondere Luftfahrzeugführer ohne Berücksichtigung der Art der Lizenz – siehe JAR-FCL 3.160 (g), Abschnitte B und C. Prinzipiell können sie in diesen Bereichen zunächst nicht eingesetzt werden, sondern erst unter einer erfolgreichen Therapie. Für alle Tauglichkeitsklassen besteht eine weitere Barriere – das medizinische Tauglichkeitszeugnis muss zunächst verweigert und erst danach kann ein Überprüfungsverfahren eingeleitet werden. In jedem Falle wird aber die Auflage OML ausgesprochen werden müssen um alle Belange der Flugsicherheit zu erfüllen.

Im Aero Medical Center Frankfurt der Deutschen Lufthansa AG wurden während eines 13^{1/2}monatigen Zeitraumes 777 Flugzeugführer mit dem standardisierten Fragebogen Epworth Sleepiness Scale befragt. Zwei Fragestellungen wurden dabei verfolgt:

Allgemeine Häufigkeit des Sekundenschlafes als möglicher Hinweis auf eine Schlafapnoe. Besteht ein (möglicherweise) berufsbedingter Zusammenhang durch die besondere Exposition wiederkehrender Zeitverschiebungen)?

Die Auswertung zeigte, dass zwar allgemeine Müdigkeitserscheinungen bedingt durch die kontinuierlich aufeinanderfolgenden Flüge mit Zeitverschiebung einerseits, aber auch durch die Kurz- und Mittelstreckenflüge mit äußerst irregulären Dienstzeiten andererseits, häufiger zu verzeichnen waren.

Es fanden sich keine eindeutigen Hinweise, dass die Schlafapnoe in dieser Berufsgruppe häufiger wäre als in der Allgemeinbevölkerung. Die Ursache bleibt zunächst unklar, da kein weiterführendes Screening stattgefunden hat. Möglicherweise spielen die medizinische Auswahl, berufliche Motivation, gesündere Lebensführung (Healthy-Worker-Effekt) und Ähnliches eine Rolle.

Schlafapnoe und Sekundenschlaf spielen in der kommerziellen Luftfahrt unter Aspekten der Flugsicherheit keine Rolle, auch wenn immer wieder einzelne Vorkommnisse gemeldet werden. Hier handelt es sich aber in der Vergangenheit immer um Ereignisse, die zum regulären Schlaf im Cockpit, bedingt durch Übermüdung, Unterschreitung der gesetzlichen Ruhezeiten, Schlafdefizit etc., geführt haben.

Schlüsselwörter

Sekundenschlaf – Flugzeugführer

Anschrift des Verfassers

Dr. Matthias J. A. von Müllmann
Airportring Tor 21 LH-Basis FRA PM/F
60546 Frankfurt am Main
Email: vonmuelmann@aol.com

Kuratorium für Verkehrssicherheit, Recht & Normen, Wien

A. KALTENEGGER

Die Einführung eines Verkehrscoachings in Österreich

Am 01. September 2009 wurde in Österreich eine neue Maßnahme im Kampf gegen Alkohol am Steuer eingeführt. Lenker, die erstmals mit 0,8 bis 1,19 Promille beim Lenken eines Kfz angetroffen werden, haben fortan ein „Verkehrscoaching“ zu absolvieren. Bislang blieben diese Lenker ohne Betreuung, lediglich Geldstrafe und Führerscheinentziehung waren die Folge des Vergehens. Diese neue verkehrspsychologische Maßnahme umfasst zwei Teile á zwei Stunden. Im Mittelpunkt stehen dabei einerseits die generellen Gefahren des alkoholisierten Fahrens und andererseits die persönlichen Trink-Fahr-Gewohnheiten des Lenkers. Durch die Konfrontation mit Unfallfotos und Erfahrungsberichten im ersten Teil des Kurses, geleitet von Ärzten oder Notfallsanitätern, wird bei den Teilnehmern emotionale Betroffenheit und damit Furcht vor den Konsequenzen des eigenen Verhaltens ausgelöst. Dies erzeugt Aufmerksamkeit und regt zur Auseinandersetzung mit den Folgen alkoholisierten Fahrens sowie zur Entwicklung möglicher Bewältigungsstrategien an. Damit dieser initiierte Verarbeitungsprozess nicht mit dem Negieren der Nachricht, das heißt mit dem angstbedingten Ablehnen und Verdrängen des Gehör-

ten endet, sondern in der gewünschten Einstellungs- und Intentionsveränderung mündet, müssen zusätzlich zur furchterregenden Botschaft wirksam erscheinende Maßnahmen zur Gefahrenkontrolle aufgezeigt werden. Selbiges geschieht im von Psychologen geleiteten zweiten Teil in Form einer Diskussion der geeigneten Verhaltensmuster.

Die genauen Vorgaben für die Durchführung des Verkehrstraining, insbesondere die Organisationsform der Trägereinrichtung, die zur faktischen Durchführung einzusetzenden Experten, die zeitlichen und inhaltlichen Rahmenbedingungen, die Kosten und dergleichen werden detailliert in einer das Führerscheinrecht ausführenden Verordnung geregelt.

Der Referent stellt die Entstehungsgeschichte, die Einführung und die erste Realbewährung dieser Maßnahme dar. Dabei ist hervorzuheben, dass jüngste Zahlen der Exekutive für einen Erfolg der Maßnahme sprechen, auch eine erste qualitative Befragung von Kursteilnehmern liefert ein für die weitere Zukunft optimistisch stimmendes Bild.

Schlüsselwörter

Verkehrspsychologische Maßnahmen – Alkoholsanktionen – 0,8 Promille – Verhaltensänderung – Verkehrssicherheit

Anschrift des Verfassers

Dr. Armin Kaltenegger
Schleiergasse 18
1100 Wien
Email: armin.kaltenegger@kfV.at

Sachverständigenbüro für Unfallrekonstruktion, Aachen

W. MÖHLER

Mögliche Ursachen für Schläfrigkeitsunfälle auf Autobahnen

Unfälle auf Autobahnen ohne Fremdeinfluss (Auffahren und Abkommen von der Fahrlinie) sind überwiegend auf menschliches Versagen und – zu vermuten – in vielen Fällen auf Tagesschläfrigkeit zurückzuführen.

Bei LKW-Fahrern sind zwei Ursachengruppen für Tagesschläfrigkeit zu unterscheiden: a) Bedingungen außerhalb des Fahrbetriebs, in den vorgeschriebenen Ruhezeiten und während der Nachtruhe und b) im Fahrbetrieb.

a) Durch die festgelegten Lenk- und Ruhezeiten kommen Berufskraftfahrer in Situationen, in Wachzeiten Ruhepausen einlegen zu müssen, die dann bei Ermüdung „verbraucht“ sind. Die Schlafphase ist zudem störanfällig. Die bei LKW-Fahrern augenscheinlich verbreitete Adipositas ist einer der Auslöser für Schlafapnoe. Die schlafhygienischen Bedingungen an Autobahnrastplätzen sind oft unzulänglich. Der mittlere Schallpegel in der Fahrerkabine autobahnnahe geparkter LKW kann deutlich über 50 dB(A) liegen, mit Spitzen bis 70 dB(A). Zur Abgasbelastung kommen Störgeräusche durch benachbarte Fahrzeuge.

b) Monotonie bei Fahraufgaben scheint zur Abnahme an Aufmerksamkeit und einer Reduzierung von Wahrnehmungsprozessen zu führen. Laboruntersuchungen zeigten, dass auf bekannten Fahrstrecken die Aufmerksamkeit abnahm. Monotonie entsteht auch bei Kolonnenfahrten und auf strukturarmen Strecken). Moderne Nutzfahrzeuge unterfordern offenbar den Fahrer, was sich in diversen funktionsfremden Tätigkeiten äußert. Sie binden Aufmerksamkeit, was zu Reaktionsverspätungen bei einem plötzlichen Situationswechsel führen kann.

Zu dichtes Auffahren beschneidet primär die Möglichkeiten adäquater Reaktion. Daneben wird die visuelle Wahrnehmung massiv beeinflusst. Bei einem Abstand von z. B. 10 m wird damit im zentralen Sehfeld des Fahrers ein Horizontalwinkel von 14 ° verdeckt, bei 25 m Abstand immer noch ein Winkel von rund 6°. Zwangsläufig entsteht dabei eine visuelle Monotonie im zentralen Sehbereich. Untersuchungen zum nutzbaren Sehfeld weisen darauf hin, dass die Abnahme an Aufmerksamkeit auch die periphere visuelle Wahrnehmung berührt, die visuell nutzbare Zone also, die dann noch alleine verbleibt. Zwar wird die Okulomotorik nicht als besonders trag-

fähiger Indikator für die Detektion von einsetzender Schläfrigkeit eingestuft. Gleichwohl konnten Zusammenhänge zwischen Fixationsdauer und Müdigkeit aufgezeigt werden. Die Frage ist nun, welchen Einfluss die visuelle Monotonie im zentralen Sehfeld beim Kolonnenverkehr mit der zu vermutenden, abnehmenden Okulomotorik auf die Tagesschläfrigkeit nimmt. Zwar muss nicht sicher eine Kausalität zwischen fehlenden Sehreizen im zentralen Sehfeld und Schläfrigkeit bestehen. Sicher tragen aber die beschriebenen Faktoren im gebundenen Verkehr zur Risikoerhöhung bei.

Schlüsselwörter

Schlafhygiene – Kolonnenverkehr – Zentrales Sehfeld – Monotonie – Okulomotorik

Anschrift des Verfassers

Dr.-Ing. Werner Möhler
Hasselholzer Weg 34
52074 Aachen
Email: wm@svmoehler.de

Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universität Heidelberg¹⁾
DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart²⁾

ANDREA DETTLING¹⁾, DANIJEL CAKELJIC²⁾, THOMAS GUT²⁾, HANS THOMAS HAFFNER¹⁾

Änderungen der taktilen Wahrnehmung unter Alkoholeinfluss

Changes in tactile perception under the influence of alcohol

Einleitung

Bei der Beurteilung von Fahrerfluchtdelikten steht insbesondere bei Bagatellunfällen in foro gelegentlich die Frage der Bemerkbarkeit der Kollision im Mittelpunkt. Dabei spielt die Wahrnehmung optischer, akustischer und taktiler Reize als Einzelqualitäten und in Kombination eine Rolle. Gleichzeitig gelten Fahrerfluchtdelikte als typische Alkoholdelikte [2, 5, 12]. Insofern erweitert sich die Thematik mitunter um die Fragestellung, ob Alkoholeinfluss die Wahrnehmungsschwellen anheben kann. Hierzu gibt es einige Untersuchungen in Bezug auf optische und akustische Wahrnehmung [8, 9, 10, 13]. Zur Beeinträchtigung der taktilen Wahrnehmung durch Alkohol ist dagegen wenig bekannt [14]. Die Bedeutung der Wahrnehmbarkeit taktiler Reize und ihrer eventuellen Beeinträchtigung durch Alkohol ist jedoch hoch. Die Wahrnehmbarkeit der optischen und akustischen Reize wird in foro schon unabhängig von der Alkoholisierung häufig unter Verweis auf situative Gegebenheiten wie bspw. Uneinsehbarkeit der Kollisionsstelle und Geräuschüberdeckung durch Nebengeräusche in Abrede gestellt. Dies ist für die Bemerkbarkeit eines taktilen Reizes selten möglich. Gerade bei Bagatellunfällen mit geringen Geschwindigkeiten sind Überdeckungen eines Anstoßes bspw. durch die Schwingungen des Fahrzeugs oder durch Fahrbahnunebenheiten eher zu vernachlässigen.

Material und Methode

Die Untersuchung wurde mithilfe eines DEKRA-Fahrsimulators durchgeführt. Dieser war zusätzlich zu der üblichen Ausstattung am Fahrersitz hinten mit einem Pendel ausgerüstet, mit dem der Sitz in longitudinaler Richtung angestoßen werden konnte (Abb. 1).

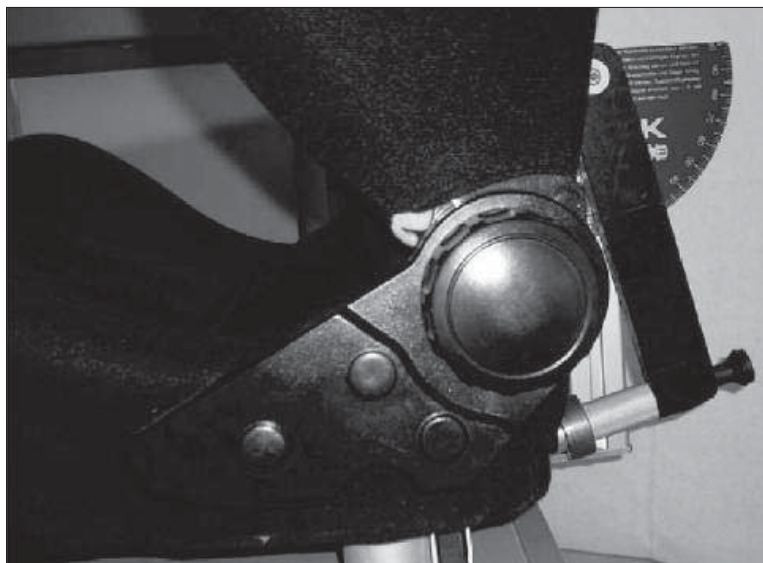


Abb. 1: Pendelvorrichtung mit Pendel und Messscheibe zur Bestimmung des Grades der Auslenkung.

Durch die Masse und den Auslenkwinkel des Pendels ließen sich die Anstoßstärken grob steuern. Pendel und Auftrefffläche am Sitz waren so gepolstert, dass beim Pendelanprall lediglich ein leises Geräusch entstand, das durch die durch Lautsprecher übertragenen Fahrgeräusche weitgehend übertönt wurde. Eine fahrtbedingte Vibration des Sitzes wurde nicht simuliert. Auf die Sitzfläche war ein Sensor aufgelegt, der die Beschleunigung durch die Pendelanschläge aufzeichnete. Links neben dem Lenkrad befand sich eine Reaktions-taste, deren Auslösung zeitparallel zu den Anstößen registriert werden konnte.

An der Untersuchung nahmen 12 gesunde männliche Probanden im Alter von 21 bis 27 Jahren teil. Sie erhielten die Aufgabe, an dem Fahrsimulator nüchtern und in zwei unterschiedlich starken Alkoholisierungsgraden eine definierte Fahrstrecke zurückzulegen. Die Fahrstrecke entstammte einem den Probanden bekannten Computerspiel. Zusätzlich hatten die Probanden die Möglichkeit, sich vor der Versuchsdurchführung mit dem Fahrsimulator und der Strecke vertraut zu machen. Dabei wurden ihnen auch die Pendelanstöße in unterschiedlicher Stärke demonstriert. Um ihre Aufmerksamkeit nicht ausschließlich auf die Pendelanstöße zu konzentrieren, wurde in der Einführung das eigentliche Ziel der Untersuchung nicht extra herausgestellt. Es wurde den Probanden lediglich erklärt, sie sollten die Fahrstrecke möglichst fehlerfrei zurücklegen, die Geschwindigkeit sei sekundär. Weiter sollten sie auf die Pendelanstöße möglichst schnell mit einem Druck auf die Reaktionstaste antworten.

Je nach der gefahrenen Geschwindigkeit dauerte das Zurücklegen einer Fahrstrecke ca. 5 Minuten. Während dieser Zeit wurde versucht, 9 Pendelanstöße auszulösen, je 3 mit den Auslenkwinkeln von etwa 45°, 60° und 90°. Die Pendelanstöße erfolgten nur bei geradem Streckenverlauf und in anspruchslosen Fahrsituationen.

Vor den Fahrten in nüchternem Zustand wurde die Alkohol-Nüchternheit mittels Atemalkoholtestung gesichert. Vor den Fahrten in alkoholisiertem Zustand erhielten die Probanden alkoholische Getränke nach freier Wahl. Sie wurden so bemessen, dass sie bei der Fahrt einmal eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von etwa 0,4 ‰ erreichten, einmal eine BAK von etwa 0,9 ‰. Die Trinkverläufe wurden ebenfalls mittels Atemalkoholmessungen (AAK) kontrolliert; der erreichte Alkoholisierungsgrad wurde mittels Blutalkoholmessungen dokumentiert.

Die Versuche wurden an zwei aufeinander folgenden Tagen durchgeführt. Um Verfälschungen durch Übungseffekte auszumitteln wurden die 12 Probanden in 6 Paare eingeteilt, die mit unterschiedlichen Teilversuchen (nüchtern / 0,4 ‰, / 0,9 ‰) begannen und die dann noch ausstehenden Teilversuche in unterschiedlicher Reihenfolge absolvierten.

Ergebnisse

Die BAK lag in der Gruppe 0,4 ‰ im Mittel bei $0,42 \text{ ‰} \pm 0,10 \text{ ‰}$, (Median 0,395 ‰, Minimum 0,31 ‰, Maximum 0,58 ‰), in der Gruppe 0,9 ‰ im Mittel bei $0,91 \text{ ‰} \pm 0,10 \text{ ‰}$, (Median 0,920 ‰, Minimum 0,72 ‰, Maximum 1,07 ‰).

Von den insgesamt 9 Pendelanstößen konnten nicht in jedem Fall alle ausgewertet werden. Teilweise reichte die Fahrzeit nicht aus, alle Reize unter den vorgegebenen Bedingungen (anspruchslose Fahrsituation) zu setzen. Teilweise kam es auch zu Störungen bei der Aufzeichnung, bspw. durch eine im Hintergrund ablaufende Datensicherung oder durch zu heftige Bewegungen der Probanden im Sitz, die die Reiz-Aufzeichnung partiell überdeckten. Ausgewertet wurden deshalb nur die jeweils ersten 2 auswertbaren Impulse einer jeden Reizstärke.

In der Gruppe 30° lag die Beschleunigung bei im Mittel $0,36 \text{ m/sec}^2 \pm 0,062 \text{ m/sec}^2$ (Median $0,36 \text{ m/sec}^2$, Minimum $0,25 \text{ m/sec}^2$, Maximum $0,54 \text{ m/sec}^2$), in der Gruppe 60° bei im Mittel $0,64 \text{ m/sec}^2 \pm 0,091 \text{ m/sec}^2$ (Median $0,625 \text{ m/sec}^2$, Minimum $0,42 \text{ m/sec}^2$, Maximum $0,88 \text{ m/sec}^2$) und in der Gruppe 90° bei im Mittel $1,23 \text{ m/sec}^2 \pm 0,165 \text{ m/sec}^2$ (Median $1,24 \text{ m/sec}^2$, Minimum $0,84 \text{ m/sec}^2$, Maximum $1,75 \text{ m/sec}^2$).

Zu beobachten waren zwei unterschiedliche Formen von Fehlern: falsch negative Reaktionen, d. h. das Auslassen einer Antwort auf einen gesetzten Reiz, und falsch positive Reaktionen, d. h. das Auslösen der Reaktionstaste, ohne dass zuvor ein Reiz gesetzt worden war.

In alkoholnüchternem Zustand wurden alle gesetzten Reize beantwortet. Bei 0,4 ‰ kam es bei zwei Probanden zu je einer Auslassung, beide bei niedriger Reizstärke (30°). Bei 0,9 ‰ wurden bei 4 Probanden insgesamt 6 falsch negative Reaktionen beobachtet, 4 bei 30°-Anstößen und 2 bei 60°-Anstößen (Abb. 2).

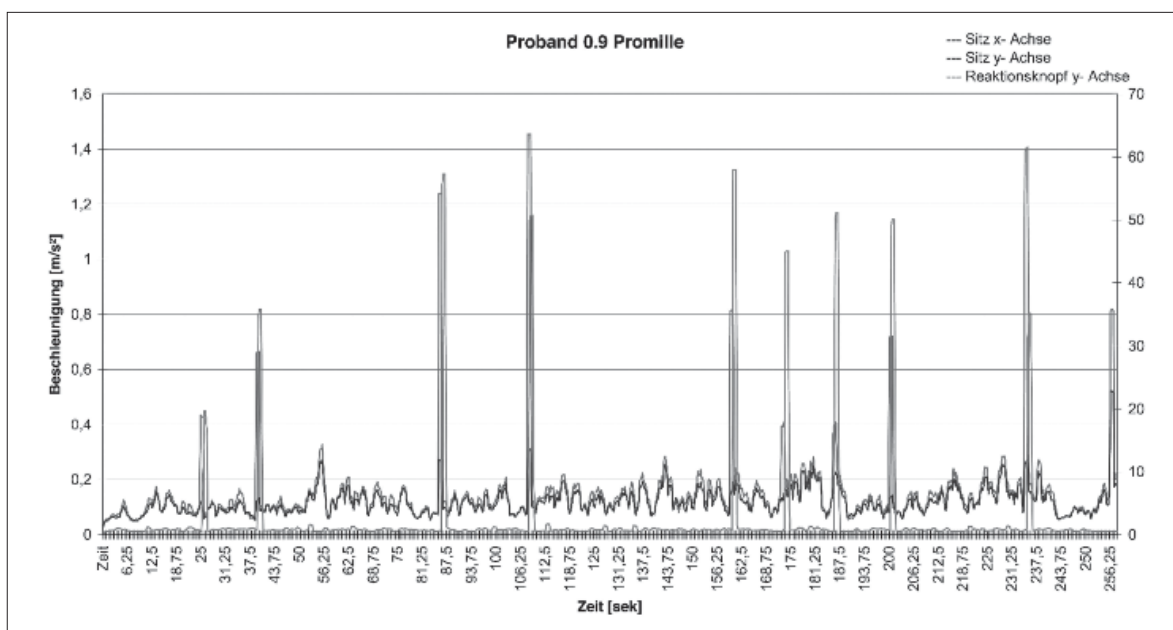


Abb. 2: Beispielhafte Darstellung einer Aufzeichnung der Reaktionen eines Probanden bei 0,9 ‰. Roter Peak entspricht dem Anstoß des Pendels, grüner Peak entspricht der Reaktion des Probanden.

Die beiden Auslassungen nach Anstößen mittlerer Stärke (60°) kamen bei Probanden vor, die im gleichen Versuch auch jeweils einen 30°-Anstoß nicht beantwortet hatten (Tab. 1).

Falsch positive Reaktionen traten insgesamt häufiger auf ($n = 18$), waren jedoch teilweise bereits in alkoholnüchternem Zustand zu beobachten (zusammen $n = 3$ bei 2 Probanden). 4 Probanden reagierten je einmal falsch positiv bei 0,4 ‰. In der Gruppe 0,9 ‰ kamen insgesamt 11 falsch positive Reaktionen bei 5 Probanden vor (Tab. 1).

BAK (g/kg)	0,0 ‰	0,4 ‰	0,9 ‰
Falsch negativ 30°	0	2	4
Falsch negativ 60°	0	0	2
Falsch negativ 90°	0	0	0
Falsch positiv	3	4	11

Tab. 1: Anzahl falsch negativer und falsch positiver Reaktionen bei den drei verschiedenen Alkoholisierungsgraden. Differenzierung der falsch negativen Reaktionen nach den 3 Auslenkungsgraden.

Zwei Probanden gaben an, den Pendelanschlag trotz der eingespielten Fahrgeräusche zu hören. Die Ergebnisse dieser beiden Probanden wiesen jedoch auch falsch positive Reaktionen auf.

Zwischen dem Auftreten von Fehlern beider Art und dem Grad der Alkoholisierung ergab sich eine signifikante Korrelation ($r = 0,415$; $p = 0,01$). Bei der getrennten Auswertung von falsch negativen und falsch positiven Reaktionen war bei der jeweils nur kleinen Fehlerzahl kein signifikanter Zusammenhang zu sichern.

Bezüglich der falsch negativen Reaktionen wurde der gemeinsame Einfluss von Reizstärke und BAK mittels logistischer Regression überprüft. Dabei ließen sich sowohl die Variable Reizstärke als auch die Variable BAK als signifikante Einflussfaktoren sichern (Reizstärke: Wald-Chi²: 5,224, $p = 0,022$ / BAK: Wald-Chi²: 5,428; $p = 0,020$). Es zeigte sich im backstep-Verfahren wie auch im forwardstep-Verfahren, dass sich die Anpassung des Modells durch die Variable BAK signifikant verbessert ($p = 0,038$).

Diskussion

Kollisionen können von den Insassen beteiligter Fahrzeuge in der Regel optisch, akustisch und taktil wahrgenommen werden. Beeinträchtigungen des Sehvermögens durch Alkohol stehen zwar grundsätzlich außer Zweifel [6]. Sie dürften jedoch allenfalls bei hochgradigen Intoxikationen ein Ausmaß erreichen, das für die Wahrnehmbarkeit einer Kollision von Bedeutung ist. Über alkoholbedingte akustische Einschränkungen liegen unterschiedliche Ergebnisse vor. Rein tonaudiometrisch war überwiegend keine Absenkung der Hörschwelle durch Alkoholeinfluss zu beobachtet gewesen [8, 10]. Signifikante Unterschiede zwischen Alkoholnüchternen und Alkoholisierten ergaben sich aber in Testverfahren, in denen auch Konzentration und Aufmerksamkeit eine Rolle spielen [1, 3, 4, 7, 11].

In der vorliegenden Untersuchung – insbesondere in der Auswertung der falsch negativen Reaktionen – konnte nun eine signifikante Korrelation zwischen der Wahrnehmung taktiler Reize einerseits und der Anstoßstärke sowie der Alkoholisierung andererseits festgestellt werden. Allerdings war die Versuchsanordnung so gestaltet, dass sie den Verhältnissen in der Praxis möglichst nahe kommt. Dies bedeutet, dass die Aufmerksamkeit der Probanden nicht alleine auf die Pendelanschläge konzentriert, sondern wie in realen Verkehrssituationen durch mehrere Fokusse gleichzeitig in Anspruch genommen wurde. Es lässt sich daher primär nicht sicher differenzieren, inwieweit die Auslassungen auf ein sensorisches Defizit, auf eine Störung der Aufmerksamkeit, insbesondere eine übersteigerte Tenazität, oder auf ein Zusammenwirken beider Faktoren zurückzuführen ist. Für die Praxis der Begutachtung scheint dies jedoch auch von untergeordneter Bedeutung. Eine Dämpfung der taktilen Wahrnehmung eines Anstoßes durch Alkoholbeeinflussung wird man wie auch eine Anhebung der Wahrnehmungsschwelle für akustische Reize nicht ausschließen können, unabhängig von deren jeweiliger Ursache.

Es gibt jedoch Hinweise darauf, dass die herabgesetzte Sensitivität für taktile Reize zumindest nicht alleine auf Ablenkung bzw. Störungen der konzentrativen Spaltbarkeit zurückzuführen sind. Diese liegen in dem gehäuften Vorkommen falsch positiver Reaktionen. Sie belegen, dass die Probanden sehr wohl auf die Wahrnehmung der Anstöße konzentriert waren. Offensichtlich gelang es ihnen unter Alkoholeinfluss aber nicht mehr hinreichend, eine sichere Differenzierung zwischen den durch Pendelanstoß gesetzten Reizen und Störeinflüssen, etwa den durch die eigenen Körperbewegungen ausgelösten Bewegungen des Sitzes vorzunehmen.

Das Ergebnis der Untersuchung hinsichtlich der angewandten Reizstärken ist rein qualitativ zu interpretieren. Sie mussten nach den Erfahrungen von Vorversuchen so gewählt werden, dass sie in den Versuchsbedingungen bis nahe an die Grenzen der Wahrnehmbarkeit herabreichten, hier bis etwa $0,35 \text{ m/sec}^2$. In dieser Reizstärke wurden in alkoholnüchternem Zustand alle Pendelanstöße bemerkt. Der Pendelanstoß am Sitz des Fahrsimulators ist mit dem Anstoß im Rahmen einer Fahrzeugkollision nicht direkt zu vergleichen. Die Bemerkbarkeitsgrenze ist in der Praxis unter anderem von Anstoßart, Anstoßwinkel und Stoßhärte abhängig. Auch der Verzögerungsanstieg spielt hier eine entscheidende Rolle. Diese Zusammenhänge können deshalb keineswegs in Frage gestellt werden. Ebenso ist die Datenbasis zu schmal, um daraus schon in Analogie auf Grenzbereiche der Bemerkbarkeit in der Praxis bei unterschiedlichen Alkoholisierungsgraden zu schließen. Man wird aber bei alkoholisierten Unfallverursachern über diesen Grenzbereich hinaus mit positiven Feststellungen der Bemerkbarkeit zurückhaltend sein müssen.

Zusammenfassung

Die Untersuchung am Fahr Simulator umfasste 12 gesunde männliche Probanden im Alter von 21 bis 27 Jahren. An dem mit einem Pendel ausgestatteten Fahr Simulator wurde nüchtern und in zwei unterschiedlich starken Alkoholisierungsgraden (0,4 ‰ und 0,9 ‰) eine definierte Fahrstrecke zurückgelegt. Die Pendelanstöße erfolgten dabei mit den Auslenkwinkeln von etwa 30° , 60° und 90° .

Während der Untersuchung waren zum einen falsch negative Reaktionen, d.h. das Auslassen einer Antwort auf einen gesetzten Reiz, zum anderen falsch positive Reaktionen, d.h. das Auslösen der Reaktionstaste zu beobachten. Eine signifikante Korrelation fand sich zwischen dem Auftreten von Fehlern bei der Art und dem Grad der Alkoholisierung. Eine getrennte Auswertung von falsch negativen und falsch positiven Reaktionen zeigte bei der nur kleinen Fehlerzahl keinen signifikanten Zusammenhang.

Schlüsselwörter

taktile Wahrnehmung – Blutalkohol – Unfallflucht

Summary

The investigation with a driving simulator involved 12 healthy male volunteers between 21 and 27 years of age. The driving simulator was equipped with a pendulum. The volunteers had to cover a defined distance, both in a sober state and in two different degrees of alcoholisation (0.4 ‰ und 0.9 ‰). The pendulum was activated with deviation angles of around 30° , 60° and 90° .

False negative reactions, i.e. the failure to respond to a specific stimulus, and false positive reactions, i.e. the pressing of the reaction button when there was no impact of the pendulum on the seat, were observed. A significant correlation was observed between the occurrence of false negative and false positive mistakes and the degree of alcoholisation. The separate evaluation of the few false negative and false positive reactions did not reveal a significant correlation.

Keywords

tactile perception – blood alcohol concentration – hit-and-run offence

Danksagung

Wir bedanken uns bei der „Verkehrswacht Bruchsal-Bretten e. V.“ für die freundliche Unterstützung.

Literatur

- [1] Attwood DA, William RD, Madill HD (1980) Effects of moderate blood alcohol concentrations on closed-course driving performance. *J Stud Alc* 41: 623–634.
- [2] Brettel, Gerchow, Großpitzsch (1973) Über die Alkoholbeeinflussung bei der Fahrerflucht. *Blutalkohol* 10: 137–148.
- [3] Connors GJ, Maisto SA (1980) Effects of alcohol instructions and consumption rate on motor performance. *J Stud Alc* 41: 509–517.
- [4] Eckardt MJ, File SE, Gessa GL, Grant KA, Guerri C, Hoffman PL, Kalant H, Koob GF, Li TK, Tabakoff B (1998) Effects of moderate alcohol consumption on the central nervous system. *Alc Clin Exp Res* 22: 998–1040.
- [5] Geppert K (1986) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB). Wie können die Rechte der Geschädigten verbessert werden. *Blutalkohol* 23: 157–170.
- [6] Heifer U, Sellier K, Kitzner M (1966) Experimentelle und statistische Untersuchungen über den alkoholbedingten postrotatorischen Fixationsnystagmus. *Blutalkohol* 3: 453–462.
- [7] Hindmarch I, Kerr JS, Sherwood N (1991) The effects of alcohol and other drugs on psychomotor performance and cognitive function. *Alcohol Alcohol* 26: 71–79.
- [8] Jääskeläinen IP, Hirvonen J, Saher M, Pekkonen E, Sillanaukee P, Nääätänen R, Tiitinen H (2000) Dose-dependent suppression by ethanol of transient auditory 40-Hz response. *Psychopharmacol* 148: 132–135.
- [9] Murata K, Araki S, Tanigawa T, Uchida E (1992) Acute effects of alcohol on cognitive function and central nervous system assessed by auditory event-related potentials. *Nippon Eiseigaku Zasshi* 47: 958–964.
- [10] Murata K, Kawashima M, Inaba R (2001) Auditory threshold reduction on alcohol ingestion. *Psychopharmacol* 157: 188–192.
- [11] Niaura RS, Nathan PE, Frankenstein W, Shapiro AP, Brick J (1987) Gender differences in acute psychomotor, cognitive, and pharmacokinetic response to alcohol. *Addict Behav* 12: 345–356.
- [12] Staak M, Mittmeyer HJ (1973) Verkehrsunfallflucht und Alkoholisierung. *Blutalkohol* 10: 310–321.
- [13] Upile T, Sipaul F, Jerjes W, Singh S, Nouraei SAR, El Maaytah M, Andrews P, Graham J, Hopper C, Wright A (2007) The acute effects of alcohol on auditory thresholds. *BMC Ear, Nose, Throat Dis* 7: 4.
- [14] Wolff H (1992) Möglichkeiten und Grenzen der Wahrnehmbarkeit leichter PKW- Kollisionen. Eurotax AG, Pfäffikon.

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Andrea Dettling
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universität Heidelberg
Voßstr. 2
69115 Heidelberg
Email: Andrea.Dettling@med.uni-heidelberg.de

PAUL BRIELER, MARITTA ZENTGRAF

Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer: Programm IFT

Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit

The DWI rehabilitation program IFT (§ 70 FeV)

participants and evaluation results

1. Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung sind mit Einführung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in den §§ 11 und 70 rechtsförmlich verankert. In Deutschland erhalten jährlich ca. 14.100 medizinisch-psychologisch Begutachtete eine Empfehlung, bestehende Eignungsmängel durch die Teilnahme an einem Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer gemäß § 70 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu beheben [10].

In § 70 FeV sind die Anerkennungs Voraussetzungen benannt [6]:

- Der Kurs muss auf wissenschaftlicher Grundlage konzipiert sein.
- Ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten muss die Eignung des Kursprogramms für die Zwecke des § 11 (10) FeV bestätigen.
- Die Kursleiter müssen die Qualifikationsvoraussetzungen erfüllen.
- Der Träger des Kurses muss ein Qualitätssicherungssystem vorlegen, welches von der Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) überprüft wird.
- Die Wirksamkeit des Kurses muss durch eine Evaluation nachgewiesen werden. Diese Forderung kann nur erfüllt werden, wenn der Kurs auch bei der vorgesehenen Zielgruppe eingesetzt werden kann. Daher werden neue Kursprogramme, welche die anderen Anerkennungs Voraussetzungen erfüllen, bis zur Vorlage der Evaluationsergebnisse vorläufig bzw. befristet anerkannt.

In der FeV sind also hohe Zugangsvoraussetzungen definiert, auch um Betroffene und die Allgemeinheit vor unqualifizierten Angeboten zu schützen – denn schließlich soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Erfolgreichen Kursteilnehmern wird nämlich ausschließlich auf der Grundlage der Teilnahmebescheinigung und ohne erneute Begutachtung die Fahrerlaubnis neu erteilt.

Vor der rechtsförmlichen Einbindung wurden die Kurse als Nachschulungskurse für alkoholauffällige Kraftfahrer seit 1979 im Rahmen von Modellversuchen, die durch Ländere erlasse geregelt waren, erfolgreich erprobt. Die drei eingesetzten Kursmodelle – IFT, IRaK und LEER – unterschieden sich sowohl im methodischen Ansatz als auch in der Kursgestaltung (vgl. [14]). Alle drei konnten im Rahmen der umfangreichen, im Auftrag der BASt im Jahre 1988 erstellten ALKOEVA-Studie [16] ihre Wirksamkeit nachweisen: Während in der MPU positiv begutachtete Personen in dem 36-monatigen Bewährungszeitraum zu 18,2 % rückfällig wurden – also erneut mit einer aktenkundigen Trunkenheitsfahrt aufgefallen waren –, trat dies bei den negativ begutachteten Personen mit einer

sog. Kursempfehlung nur in 13,3 % der Fälle ein (s. Tab. 3). Der nach wie vor empfohlene Referenzwert zum Nachweis der Kurswirksamkeit im Leitfaden der BASt orientiert sich an dieser anerkannten Studie zur Verkehrsbewährung.

Die Wirksamkeitseffekte blieben auch 60 Monate nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis erhalten: Während 21,6 % der Kursteilnehmer nach diesem Zeitraum eine erneute Alkoholfahrt aufwiesen, trat dies im Vergleich bei 26,4 % der positiv Begutachteten auf [17]. Als weiteres Ergebnis der Evaluationsstudie konnte belegt werden, dass auch Risikopopulationen, gekennzeichnet durch eine Vorbelastung mit mehreren Trunkenheitsfahrten, eine Vorbelastung mit einer BAK über 2,0 Promille oder mit einer Auffälligkeit im höheren Lebensalter – was im Allgemeinen eine längere Trinkkarriere bedeutet – mittels einer zielgruppenspezifischen Schulungsmaßnahme positiv beeinflusst werden können.

Unter bundesweiter Anwendung der Beurteilungskriterien wurde in dem mit hohem Aufwand betriebenen EVAGUT-Forschungsprojekt die Bewährung von Kraftfahrern nach einer medizinisch-psychologischen Untersuchung anhand der Legalbewährung untersucht [8]. Die Rückfallquote der alkoholauffälligen Kraftfahrer betrug in der Gesamtgruppe nach erfolgreichem Absolvieren eines Nachschulungskurses 13,8 %, für positiv Begutachtete 11,2 %. Bei Alkoholersttätern erwies sich der Kurs mit einer Rückfälligkeit von 11,3 % (positiv Begutachtete 12,2 %) als wirksamer als bei Alkohol-Mehrfachtätern mit 14,5 % (positiv Begutachtete 9,9 %) (s. Tab. 3). Als Referenzstudie für Kurse für alkoholauffällige Kraftfahrer wurde allerdings nicht die EVAGUT-Studie, sondern die ALKOEVA-Studie ausgewählt; die Gründe für diese Entscheidung sind den Autoren nicht bekannt.

2. Kursprogramm IFT

Das hier zu diskutierende Kursprogramm IFT wurde ursprünglich im Auftrag der BASt vom Institut für Therapieforschung in München auf einer lerntheoretischen bzw. verhaltenstherapeutischen Basis entwickelt. Die Autoren gehen bei Alkoholkonsum von einem gelernten Verhalten aus, das prinzipiell modifiziert werden kann. Entweder kommt es zu einer Löschung (in Form einer Abstinenz) oder zu einer Lernmodifikation, die einen kontrolliert – bewussten Alkoholkonsum generiert. In der ursprünglichen Version wurden 6 bis 12 Teilnehmer in 13 Sitzungen über eine Dauer von 26 Stunden geschult. Ergänzt wurde die Maßnahme durch die Bearbeitung häuslicher Trainingsaufgaben zwischen den Sitzungen (vgl. [14]). Anders als jüngst von Meyer in dieser Zeitschrift konstatiert ([11], 66) folgen die Kursleiter nicht sklavisch einem festgelegten Ablaufschema, sondern kombinieren in Abhängigkeit der je aktuellen Kursgruppe und der einzelnen Kursteilnehmer die obligatorischen mit den fakultativen Kurselementen, so dass eben nicht jeder Kurs dem anderen gleicht.

Das Kursmodell wurde in den Folgejahren seit 1979 in mehreren Auflagen weiterentwickelt (vgl. [2]), d. h. zum einen erfolgte eine Anpassung des Kurses und der Teilnehmermaterialien jeweils an den Stand von Wissenschaft und Technik, zum anderen wurde die Sitzungsanzahl auf 4 bis 7 Termine in mindestens 21 Tagen festgelegt. Aufgrund der Nachfrage der Teilnehmer nach einer kompakten Schulung an Wochenendterminen wurde die Schulung im Wesentlichen an 4 Terminen durchgeführt.

Die Dekra Akademie hat im Jahr 2003 das ursprüngliche Kursmodell in einer eigenen Version überarbeitet [3].

3. Mehrjahresvergleich (2002 – 2008) der Teilnehmerstruktur

Die 7.312 Teilnehmer, die das IFS in den Jahren 2002 – 2008 in dem Kursprogramm IFT geschult hat, wurden jeweils am Kursende um soziobiographische und auffälligkeitsbezogene Angaben gebeten. Die Ergebnisse dieser Erhebung erfolgen in Prozent und berücksichtigen die Gesamtzahl der Antworten zur jeweiligen Frage (bei einzelnen Fragen haben sich Mehrfachnennungen ergeben, entweder weil Teilnehmer Angaben zu mehreren Auffälligkeiten gemacht haben, oder zu einem Delikt, z. B. verschiedene Trinkorte nacheinander vor dem Delikt). Die Auswertung der Teilnehmer-Statistik beruht auf einer heterogenen Datenbasis, da aufgrund der Freiwilligkeit nicht alle Teilnehmer Angaben zu allen Kategorien gemacht haben. Es wurden keine signifikanten Abweichungen in der Stichprobe der Wirksamkeitsuntersuchung festgestellt.

3.1 Soziodemographische Daten

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf standardisierte Befragungen aus IFT-Kursen der Jahre 2002 – 2008, die jeweils am Kursende durch den Kursleiter auf einem standardisierten Erhebungsbogen eingetragen wurden.

Geschlecht: An den IFT-Kursen nahmen 92,02 % männliche und 7,98 % weibliche Personen teil. Dieses Verhältnis blieb über den Erhebungszeitraum konstant und findet sich vergleichbar im Verkehrszentralregister, wo am 01.01.2008 90,54 % Männer und 9,46 % Frauen wegen der Deliktart Alkohol eingetragen waren. Die alkoholauffällige Teilnahme am Straßenverkehr bleibt eine männliche Domäne (vgl. [11]).

Lebensalter: 15,2 % der Teilnehmer waren 18 bis 22 Jahre alt, 30,5 % waren 23 bis 29 Jahre alt, und der größte Anteil der Teilnehmer war über 30 Jahre alt (53,6 %). Unter 18-Jährige Teilnehmer (0,6 %) sind zu vernachlässigen, wobei wir auch künftig nicht erwarten, dass sich wegen BF 17¹⁾ deren Anteil beachtenswert erhöhen wird. Über die Jahre ist eine Verringerung des Durchschnittsalters festzustellen, d. h. mehr 18- bis 29-Jährigen wurde von den Begutachtungsstellen für Fahreignung eine Kursteilnahme empfohlen. Das durchschnittliche Lebensalter von 34,1 Jahren entspricht dem der Referenzstudie ALKOEVA (33,3 Jahre, vgl. [16]).

Schulbildung: Der überwiegende Teil der Kursteilnehmer hat einen einfachen bzw. mittleren Bildungsabschluss (Realschule 44,9 %, Hauptschule 37,6 %), der Anteil mit einem höheren Bildungsabschluss beträgt 13,9 %. Ohne Schulabschluss waren durchschnittlich 3,5 %.

Im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung²⁾ (höherer Bildungsabschluss 28,8 %; mittlerer Bildungsabschluss (Realschule und Hauptschule) 61,2 %; ohne Abschluss 3,2 %; noch in beruflicher Ausbildung 6,5 %) ist in den IFT-Kursen der mittlere Bildungsabschluss deutlich überrepräsentiert.

Beruflicher Abschluss: Der weit überwiegende berufliche Abschluss ist die Gesellenprüfung (42,3 %). Zudem hat ein bemerkenswerter Teil keinen beruflichen Abschluss (19,0 %) bzw. befindet sich noch in der Lehre (29,0 %). Zu vernachlässigen sind der Abschluss als Meister (0,6 %) bzw. einer Fachschule (2,7 %) oder einer Hochschule (2,0 %). Andere mit 5,4 % betreffen z. B. Rentner, Zivildienstleistende, etc.

Wiederum im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung³⁾ sind die Abschlüsse der Lehre (50,2 %), der Meisterschule bzw. Fachschule (7,4 %) und der Hochschule (13,6 %) deutlich unterrepräsentiert, diejenigen ohne Abschluss (Gesamtbevölkerung 27,3 %) entspre-

chend überrepräsentiert. Dies könnte als Hinweis auf eine soziale Auslese in der Fahreignungsbegutachtung u. a. durch eine höhere Prüfungskompetenz (Information und Vorbereitung) interpretiert werden. Möglich wäre auch eine bildungsabhängig höhere Auffälligkeit mit Alkohol, weil entweder unterschiedliche Konsummuster gepflegt werden oder eine geringere Kompetenz bzw. Bereitschaft vorliegt, trotz übermäßigen Alkoholkonsums Alternativen zur Führung des eigenen Fahrzeugs (Taxi, etc.) zu nutzen.

Im Vergleich der Jahre 2002 bis 2008 hat sich somit die soziodemographische Struktur der Kursteilnehmer nicht wesentlich verändert.

3.2 Angaben zur Auffälligkeit

Anzahl der Auffälligkeiten mit Alkohol im Straßenverkehr: Weit überwiegend sind die Teilnehmer zum ersten Mal mit Alkohol im Straßenverkehr auffällig geworden (82,6 %), immerhin 15,8 % sind Zweitauffällige⁴). Nur 1,6 % sind mehr als zwei Mal mit Alkohol im Straßenverkehr aufgefallen. In den Jahren 2004, 2006 und 2007 sind deutlich weniger Zweitauffällige in den IFT-Kursen geschult worden. Eine Erklärung dafür zu finden, fällt schwer, da weder Änderungen in der Beurteilungspraxis der Gutachter aufgrund weiterentwickelter Beurteilungskriterien, wie z. B. eine erneute Auffälligkeit mit Alkohol im Straßenverkehr als negativen Prognoseindikator zu (be-)werten, noch in der regionalen Verteilung der Schulungsangebote festzustellen waren.

Blutalkoholkonzentration (BAK) in Promille: Die Delikte verteilen sich nach der BAK fast zur Hälfte auf den Bereich zwischen 1,6 und 1,99 ‰ (45,7 %). Immerhin 22,1 % der Teilnehmer wiesen eine BAK über 2,0 ‰ auf. Unter 1,6 ‰ lagen insgesamt 32,3 % der Teilnehmer (17,8 % hatten 1,1 bis 1,59 ‰, und 14,4 % bis 1,09 ‰). Die nahe liegende Erklärung, dass es sich im Wesentlichen um Mehrfach-Auffällige gehandelt hat, kann durch die Angaben zur Anzahl der Auffälligkeiten nicht bestätigt werden. Auf einen mehrfachauffälligen kamen fünf erstauffällige Kursteilnehmer. Es scheint sich eher um Teilnehmer mit einer verkehrsrechtlichen Fragestellung zu handeln, die sich aufgrund einer gewissen Punktelastung, inkl. einer Alkoholfahrt, einer Fahreignungsbegutachtung mit Verkehrsfragestellung unterziehen mussten, und bei denen aus gutachterlicher Sicht speziell die Alkoholthematik noch in einem § 70-Kurs bearbeitet werden sollte.

Art des Auffälligwerdens: Bei der Frage, wie die Alkoholfahrt(-en) entdeckt wurde(-n), zeigt sich im Vergleich der Jahre kein eindeutiges Bild. Im Mittelwert sind die drei Kategorien ‚Unfall‘, ‚Kontrolle‘ und ‚Auffällige Fahrweise‘ etwa gleich stark vertreten: Unfall mit 27,9 %, Kontrolle mit 32,0 %, auffällige Fahrweise mit 31,7 %. Durch Dritte gemeldet bzw. angezeigt wurden 5,2 % der Teilnehmer. ‚Anderes‘ mit durchschnittlich 3,2 % beinhaltet z. B. Personenverwechslung, Handynutzung und Führen eines Kfz ohne Sicherheitsgurt.

Trinkorte: Hauptsächlich wurde der Alkohol vor Fahrtantritt in geselligen Kontexten konsumiert. Hierbei entfielen auf Gastwirtschaft und Diskothek 37,7 %, auf private Partys 29,9 % und auf den Freundeskreis 16,1 %. Auch die Kategorie ‚Anderes‘ mit 8,3 % beinhaltet vor allem öffentliche gesellige Veranstaltungen wie Kirmes, Konzerte, Altstadtfestе u. ä. Der Konsum alkoholischer Getränke findet damit weit überwiegend in Gesellschaft statt, und funktioniert als ‚soziales Gleitmittel‘, wie eine Kundin jüngst formulierte. Eher selten erfolgte der Alkoholkonsum auf der Arbeitsstelle (3,2 %) oder aber allein zu Hause (4,8 %). Diese Verteilung spiegelt die gesellschaftliche Wertung, die sich auch in den Beurteilungskriterien (vgl. [12]) zeigt: Gesellschaftlicher Konsum wird als akzeptabel ange-

sehen, allein Alkohol zu konsumieren erscheint dagegen als problematisch und für den Gutachter im Rahmen eines § 70-Kurses als nicht genügend beeinflussbar. Eine solche generalisierende Sicht verstellt den Blick darauf, dass der auch in geselligen Zusammenhängen stattfindende Alkoholüberkonsum kritisch in seinen individuellen Motiven zu hinterfragen ist. Insofern setzt die Motivarbeit in den Kursen bei individuell generierten Begründungskontexten für die Alkoholwahl an.

Umgang mit Alkohol nach Kurs: Vorgegeben waren ‚Alkoholabstinenz‘, ‚kontrolliert-bewusster Alkoholkonsum‘ und ‚unverändert‘. 68,4 % der Teilnehmer wollen in Zukunft einen kontrolliert-bewussten Alkoholkonsum pflegen, mit der Notwendigkeit, nicht nur die selbst gesetzte Trinkhöchstgrenze und Konsumhäufigkeit konsequent einzuhalten, sondern auch den Trink-Fahr-Konflikt im Sinne einer ‚Punktnüchternheit‘ zu lösen. Entweder Alkoholkonsum oder Kfz-Bedienung, es gibt keine Maximalmengen bei der Kfz-Führung. 23,6 % der Teilnehmer haben sich dafür entschieden, gar keinen Alkohol mehr zu konsumieren. In den meisten Fällen stand vor Kursbeginn diese Entscheidung bereits fest, als Begründung wird hier oftmals die Vermeidung eines möglichen Rückfalls in ein altes, unkontrolliertes Trinken angeführt. Den meisten Teilnehmern ist am Ende des Kurses bewusst, dass ein unkontrolliert hoher Alkoholkonsum die Gefahr einer erneuten Kfz-Nutzung in alkoholisiertem Zustand nach sich zieht.

8,0 % der im Sinne der Kursregeln erfolgreichen Teilnehmer (d. h. sie haben aktiv mitgearbeitet, alle Kursaufgaben erledigt, sind mit 0,0 ‰ zum Kurs gekommen und waren zu allen Kurssitzungen pünktlich erschienen) gaben bei der Frage Alkoholkonsum nach Kursende die Kategorie ‚unverändert‘ an. Es wurde nicht differenziert erhoben, ob ‚unverändert‘ bedeutet: Alkoholkonsumverhalten vor Kursbeginn und nach Kursende ist gleich, oder unverändert zum Trinkverhalten zum Zeitpunkt der Alkoholauffälligkeit. Aus Rückmeldungen von Kursleitern ist bekannt, dass in den IFT-Kursen immer wieder fehl zugewiesene Teilnehmer sitzen, die ihr Trinkverhalten eben nicht geändert hatten und wohl durch die MPU ‚durchgerutscht‘ sind. Im Kursverlauf hingegen geben sie freimütig an, so Alkohol zu trinken wie sie es bereits zum Zeitpunkt der Trunkenheitsfahrt getan hatten. Insofern befinden sich unter den 8 % ‚unverändert‘ auch diese Teilnehmer.

4. Wirksamkeitsuntersuchung Kursprogramm IFT

Die Rechtsfolge einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis erfordert es, hohe Anforderungen an die Wirksamkeit der § 70-Kurse zu stellen. Die Verpflichtung zur Evaluation und Re-Evaluation von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung wurde vom Verordnungsgeber entsprechend normiert.

In der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 wurde in § 76 Nr. 17 FeV bestimmt, dass Kurse, die vor dem 01. Januar 1999 von den zuständigen obersten Landesbehörden anerkannt waren und von ihrem Träger durchgeführt wurden, bis zum 31. Dezember 2009 erneut zu evaluieren sind. Bei diesen Kursen für alkoholauffällige Kraftfahrer handelt es sich – neben den ersten Versionen der Kursprogramme IRaK und LEER – auch um das Kursprogramm IFT.

Die FeV trifft allerdings keine Aussagen zur Bewertung der Wirksamkeit eines Kursprogramms. In der Folge eines von der BAST ausgerichteten Expertengesprächs [6] wurde ein mit den relevanten Gruppen abgestimmter Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV [12] erstellt. Danach kann der Nachweis der Kurswirksamkeit entweder

durch einen Vergleich mit einer Kontrollgruppe, d. h. positiv Begutachteten nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis, oder mit einem Referenzwert geführt werden. Im Leitfaden wird dazu ausgeführt: „Bis auf weiteres bietet es sich an, als Referenzwert die Rückfallquote der positiv begutachteten Personen aus den einschlägigen, in der Literatur diskutierten Evaluationen heranzuziehen.

Die folgenden Referenzwerte werden empfohlen:

- Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für Personen mit vorausgegangener Alkoholauffälligkeit: 18,8 % (...)

Die Rückfallquote der Teilnehmer des zu evaluierenden Kurses sollte den Referenzwert nicht signifikant übersteigen.“ ([12], 135)

Der Träger (Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH) des Kursprogramms IFT hatte das KBA mit der Durchführung einer Wirksamkeitsuntersuchung (Legalbewährung im Verkehrszentralregister (VZR)) beauftragt. Dazu wurden die Daten von insgesamt 350 Personen, die im Zeitraum Juli 2005 bis Dezember 2005 an einem Kurs IFT teilgenommen haben, geliefert. Es handelte sich hierbei um eine Komplettmeldung, d. h. es wurden keine IFT-Kurse oder einzelne IFT-Kursteilnehmer zuvor selektiert.

Definition des Beobachtungszeitraums: Der Beobachtungszeitraum von insgesamt 3 Jahren beginnt mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis. „Da Mitteilungen wegen des Instanzenweges erst nach vielen Wochen oder gar Monaten das VZR erreichen, wurde die VZR-Abfrage erst 9 Monate nach Beobachtungsende durchgeführt, um die zwischenzeitlich noch eingegangenen Eintragungen der Beobachtungsphase noch zu erfassen. Der variable Rekrutierungszeitraum und somit auch der individuell unterschiedliche Beobachtungsbeginn führt in Kombination mit der VZR-Abfrage zu einem festen Termin dazu, dass die Zeitspanne zwischen dem Beobachtungsbeginn und dem Abfragezeitpunkt bei den Kursteilnehmern unterschiedlich groß ist: Personen, die bereits im Juli 2005 ihre FE neu erteilt bekommen haben, erreichen problemlos ihre dreijährige Beobachtungszeit mit zusätzlicher Verzugsdauer von 9 Monaten. Dagegen liegt die Beobachtungsdauer von Personen mit Kursteilnahme und/oder FE-Neuerteilung zu einem späteren Zeitpunkt ggfs. unter den angestrebten Werten.“ [4] Bei einem Teil der Probanden kann die Verkürzung der Beobachtungszeit auch durch eine erneute Entziehung verursacht sein.

Datenerhebung und -aufbereitung: Im Oktober 2009 wurden 350 Personen im VZR abgefragt: für einen Teilnehmer gab es aufgrund fehlerhafter Personenangaben keine Auskunft, 15 Teilnehmer waren nicht im VZR registriert (s. Tab. 1), so dass für 334 Kursteilnehmer die Eintragungen erfasst werden konnten.

VZR-Abfrage	N	%
Keine VZR-Auskunft	1	0,3
Kein VZR-Treffer	15	4,3
VZR-Treffer	334	95,4
mit Neuerteilung im VZR	282	80,6
mit Neuerteilung im ZFER	8	2,3
ohne Neuerteilung im VZR/ZFER	44	12,6
Gesamt	350	100,0

Tab. 1: Auskunftsergebnisse der Verkehrszentralregister-(VZR-)Abfrage [4].

Im Folgenden wurde eine Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Kursteilnahme im VZR bzw. im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) geprüft. Teilnehmer ohne nachgewiesene Neuerteilung wurden von der Auswertung ausgeschlossen.

Letztendlich konnte für 290 Kursteilnehmer eine Neuerteilung nachgewiesen werden. Für diese wurden Verkehrsverstöße nicht berücksichtigt, die nach Ende des Beobachtungszeitraums oder nach erneuter Entziehung der Fahrerlaubnis begangen worden sind.

Auswertung: Alle Alkoholverstöße (Straftaten, Ordnungswidrigkeiten sowie Entziehungen/Verzichte/Aberkennungen), die die Kursteilnehmer während ihres Beobachtungszeitraumes (Dauer insgesamt: 3 Jahre ab individuellem Startdatum, zusätzlich 9 Monate ‚Nachlauf‘ – die Beobachtungsdauer ergibt sich aus Tab. 2) begangen haben, werden als kritisches Ereignis gewertet.

Beobachtungsdauer der Kursteilnehmer	N	%
Beobachtung = 3 Jahre, Verzug = 9 Monate	214	73,8
Beobachtung = 3 Jahre, Verzug < 9 Monate	38	13,1
Beobachtung 1,5 – 3 Jahre	23	7,9
Beobachtung < 1,5 Jahre	15	5,2
Gesamt	290	100,0
Durchschnittliche Beobachtungsdauer (Tage)	1328	
Standardabweichung	316	
Durchschnittliche Dauer zwischen Kursteilnahme und Neuerteilung (Tage)	50	
Standardabweichung	130	

Tab. 2: Kursteilnehmer nach Beobachtungsdauer [4].

Insgesamt sind 29 Personen erneut mindestens mit einem Alkoholverstoß oder einer Entziehung aufgrund eines Alkoholverstoßes während der Beobachtungszeit auffällig geworden. Damit weist das Kursprogramm IFT eine Rückfallquote von 10,0 % auf (s. Tab. 3).

Studia / Träger	Zielgruppe	N	Rückfallraten (%) nach Kursteilnahme	Kontrollgruppe Neuerteilung nach MPU
ALKOEVA Winkler et al. (1988)	Zweittäter	1.127	13,5 13,5 (IFT) 12,8 (IRaK) 14,0 (LEER)	18,2 (N = 1 130) 17,7 (IFT) 18,6 (IRaK) 18,3 (LEER)
EVAGUT Jacobshagen & Utzmann (1996)	Ersttäter n. MPU Zweittäter n. MPU	259 421	11,3 (LEER) 14,5 (LEER)	12,2 (N = 224) 9,9 (N = 323)
Heinzmann (2009)	Alkoholtäter nach MPU	290	10,0 (IFT)	18,2 (nach ALKOEVA)
Heinzmann (2010) ⁶)	Alkoholtäter nach MPU	273	6,6 (IRaK)	18,2 (nach ALKOEVA)

Tab. 3: Evaluationen Kurse mit Rechtsfolgen für alkoholauffällige Kraftfahrer (Bewährungszeitraum 36 Monate).

5. Diskussion

Das vorgelegte Evaluationsergebnis belegt ebenso wie aktuelle Evaluationsergebnisse anderer Kursprogramme für alkoholauffällige Kraftfahrer (s. Tab. 3) die Wirksamkeit des IFT-Kurses gem. Leitfaden: Negativ Begutachtete fallen nach erfolgreicher Teilnahme an einem problemspezifischen Rehabilitationskurs weniger häufig erneut mit Alkohol im Straßenverkehr auf als nach dem Referenzwert – basierend auf Rückfallquoten positiv Begutachteter, denen ohne weitere Auflagen die Fahrerlaubnis neu erteilt worden ist – innerhalb eines Zeitraums von 36 Monaten zu erwarten gewesen wäre.

Der Kurs IFT zeigte sich auch wirksamer als bei der ersten Evaluation, was sicherlich auch an der veränderten Zuweisungspraxis liegt. Waren die Kurse bei Einführung dieser Rehabilitationskurse für die Zielgruppe der mehrfach im Straßenverkehr Alkoholauffälligen konzipiert worden, so werden heute mit einem Anteil von mehr als 80 % (s. o.) überwiegend erstmals Alkoholauffällige zugewiesen, obwohl sich die Zuweisungskriterien im Grunde nicht verändert haben. Noch in den 90er Jahren wurde auf Basis der empirischen Kenntnisse und der ausnehmend positiven Erfahrungen die Rehabilitation Betroffener in verkehrspsychologisch fundierten Kursen gefördert, lag z. B. 1993 die sog. Nachschulungsquote bei der Fragestellung Alkohol bei 23 % – aktuell sind es kaum mehr 14 % [10]. Dieser augenscheinliche Vertrauensverlust erscheint als rational nicht begründbar: zum einen weil die damaligen Nachschulungskurse für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer konzipiert wurden, also für eine problematischere Zielgruppe als die der heutigen Kurszugewiesenen, bei denen es sich überwiegend um erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer mit einer Tatzeit-BAK unter 2,0 Promille handelt. Und zum anderen weil sich das Kursziel verändert hat: weg vom Anspruch zu lernen, wie man Trinken und Fahren trennen kann, hin zu einem radikal veränderten Umgang mit Alkohol – entweder zu einer auf Alkohol verzichtenden Lebensweise oder zu einem kontrolliert-reduzierten Konsum auf Genussniveau.

Ein Vergleich der BAK der Teilnehmer ist wegen fehlender Angaben in der alten Studie von 1988 [16] nicht möglich, aufgrund der damaligen Rechtslage ist von einer durchschnittlich höheren BAK auszugehen. Allerdings hatte die Folgestudie EVAGUT gezeigt, dass die Höhe der BAK bei der Auffälligkeit nicht als spezifischer Rückfallindikator angesehen werden kann (vgl. [8], 68 f.).

Wie bereits ausgeführt, gehen wir von einem Teil fehl zugewiesener Teilnehmer aus, die ihr Trink- und Fahrverhalten eben nicht grundlegend geändert haben. Vor dem Hintergrund der Rückmeldungen der Kursleiter ist zu vermuten, dass sich ein wesentlicher Anteil der 10 % rückfälligen IFT-Kursteilnehmer nach 36 Monaten aus dieser Gruppe rekrutiert.

Leider liegen derzeit keine aktuellen Rückfallquoten für positiv Begutachtete vor. Die bisher verwendeten Referenzwerte müssen aufgrund verkehrs- und verwaltungsrechtlicher sowie gesellschaftlicher Veränderungen als überholt eingestuft werden [11]. Die BASt plant derzeit in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ein Projekt zur „Legalbewährung nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis“. In diesem sollen „unter Einbeziehung ausgewiesener Methoden- und Inhaltsexperten verbindliche Anforderungen für die Evaluationen von § 70-Kursen erarbeitet und damit die Voraussetzungen für eine methodisch angemessene Durchführung und eine sachgerechte Bewertung von Evaluationsstudien zu § 70-Kursen geschaffen (werden). Dabei ist die Bereitstellung valider Refe-

renzwerte insbesondere vor dem Hintergrund der Harmonisierungstendenzen in Europa von besonderer Bedeutung.“ [1]

Die Wahl eines Kontrollgruppendesigns verspricht zwar validere Ergebnisse, es gibt jedoch in diesem Praxisfeld diverse Problemstellungen, die nicht so ohne weiteres zu lösen sind: Es muss ein Zugang zu den entsprechenden Daten bestehen, um eine gematchte Kontrollgruppe zusammenstellen zu können. Dies erfordert eine konstruktive Zusammenarbeit mit allen Trägern, von denen Begutachtete im Kurs geschult worden sind. Dabei ist zu beachten, dass die Kosten im Rahmen bleiben; zudem sind datenschutzrechtliche Probleme zu klären.

Allerdings würde auch ein solch deutlich aufwendigeres Vorgehen die Problematik der wahren Rückfallquote, verstanden als erneutes Fahren unter Alkoholeinfluss, nicht lösen können, da es belastbare Angaben über das wahre Ausmaß, die sog. Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten, ebenso wenig gibt wie bei dem wirklich gepflegten Umgang mit Alkohol im Anschluss an eine positive Begutachtung bzw. an einen Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung .

Ein umfassendes Evaluationskonzept, wie z. B. jüngst von JACOBSHAGEN & NICKEL [7] vorgeschlagen worden ist, wäre allerdings ein wesentlicher Fortschritt im Bemühen um eine wissenschaftlich fundierte Beurteilung der Wirkung der medizinisch-psychologischen Ansätze zur Förderung der Verkehrssicherheit: die vollständige Datenerhebung durch eine in § 59 FeV ergänzend aufgenommene routinemäßig erfolgende Meldung der Fahrerlaubnisbehörden, der Träger von Begutachtungen und der Träger von Schulungs- und Rehabilitationsmaßnahmen mit einer Auswertung durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Durch ein solch verbindliches Verfahren wären die Unabhängigkeit und Objektivität gewährleistet, die Vergleichbarkeit der Ergebnisse sichergestellt, das Vertrauen Dritter in die Ergebnisse zu erwarten, und Konsequenzen möglich, wie z. B. eine empirisch fundierte Weiterentwicklung des Systems, der einzelnen diagnostischen bzw. edukativen, wiederherstellenden und therapeutischen Komponenten.

Die Ergebnisse des BAST-Projekts wären bereits ein Schritt in diese Richtung und werden sicherlich die von MEYER [11] angemahnte Diskussion über das gesellschaftlich zu tolerierende Gefährdungspotenzial nicht nur in fachpolitischen Kreisen befördern und möglicherweise zu entsprechenden politischen Vorgaben führen. Auch sind Konsequenzen für die Urteilsfindung innerhalb einer MPU und damit den Beurteilungsquoten – positiv wie negativ – zu erwarten. In der Folge würde sich zwangsläufig auch die Zusammensetzung der Kurse (negativ mit Kursempfehlung) zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 FeV) verändern.

In den Anforderungen der Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen an Träger von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung bei der BAST⁵⁾ ist die Pflicht zur ständigen Weiterentwicklung der Kursprogramme festgelegt. Die Autoren des Kursprogramms sind dem nachgekommen, die Weiterentwicklung wurde 2008 mit der 5. Auflage des Kursleiterhandbuches abgeschlossen [2] und der damaligen Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen zur Begutachtung vorgelegt, welche die Änderungen als erfolgversprechend bewertet hat. Die Evaluationsergebnisse für das weiterentwickelte Kursprogramm IFT werden bis Ende 2013 vorgelegt werden.

Zusammenfassung

Die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung ist eine erprobte und bewährte Maßnahme für Fahrerlaubnisbehörden, ohne erneute Begutachtung der Kraftfahreignung eine Fahrerlaubnis neu erteilen zu können. Voraussetzung dafür ist das Vertrauen in die Qualität der Maßnahme, u. a. durch Nachweis der Wirksamkeit. Nach Darstellung der Teilnehmerstruktur des Kursprogramms IFT für alkoholauffällige Kraftfahrer werden die Evaluationsergebnisse mitgeteilt: innerhalb eines dreijährigen Bewährungszeitraums sind 10 % der Teilnehmer erneut mit Alkohol im Straßenverkehr auffällig geworden. Dies ist deutlich weniger, als nach dem Referenzwert von 18,8 % zu erwarten gewesen wäre, was den Erfolg des Kursprogramms IFT belegt.

Schlüsselwörter

Kraftfahreignung – Kurse – alkoholauffällige Kraftfahrer – Evaluation – Legalbewährung – Rückfallquote – MPU

Summary

Participating successfully in a rehabilitation program to reestablish the fitness to drive is an approved, and established, measure for license authorities to be able to issue a new drivers license without another driver assessment (MPU). The grounds are trust in the quality of the measure, as by evidence of the effectiveness. After describing the structure of participants of the program IFT for DWI-drivers, the results of the evaluation are presented: Within a three year probation timeframe, 10 % of the participants have again been apparent in road traffic. This is distinctly less than what was to be expected by the reference figure of 18.8 %, which proves the effectiveness of this program.

Keywords

fitness to drive – rehabilitation programs – DWI – evaluation – criteria of quality – relapse rate – driver assessment (MPU)

Literatur

- [1] BASt (2009) Evaluation der § 70-Kurse (Forschungsbericht Nr.4409002). Unter: www.bast.de
- [2] Brieler, P., Grunow, H.-P., Zentgraf, M. (2008) Alkoholtrinken und Fahren – Verfahren zur Verhaltensänderung. IFT – Kursleitermanual (5. überarb. Aufl.). Hamburg: Institut für Schulungsmaßnahmen (unveröffentl. Ms)
- [3] DEKRA Akademie GmbH (Hrsg.) (2003) Kursleiterhandbuch IFT – Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer. Autoren: Badorrek W, Berg M, Kollbach B, Kranich U, Mehlhorn L, Miecke T, Petersen W, Thurath U. Berlin: DEKRA Akademie GmbH (unveröffentl. Ms.)
- [4] Heinzmann, H.-J. (2009) Evaluation des Kursprogramms IFT – Abschlußbericht. Flensburg: KBA (unveröffentl.)
- [5] Hoffmann, H., Rompe, P., Schmidt, S. (2000) Expertengespräch zur Klärung von Fragen bezüglich der Ausführungen des § 70 FeV. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 46, 136–138
- [6] FeV (2008). Fahrerlaubnis-Verordnung. Kohlhammer
- [7] Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (2010) Bessere Wirksamkeitskontrollen von MPU und Kursen. Warum die Routinemitteilungen an das Verkehrszentralregister ergänzt werden müssen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit (56), 74–78
- [8] Jacobshagen W, Utzermann H-D (1996) Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtungen bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand. Forschungsberichte des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine e. V. 178. Köln: Verlag TÜV Rheinland
- [9] KBA (2008) Jahresbericht 2007. Unter: www.kba.de
- [10] Knoche, A. (2009) Begutachtung der Fahreignung – 2008. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 55, 205/206
- [11] Meyer, H. (2010) Verkehrs-Intervention in Deutschland. Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven. Blutalkohol, 47, 61–88
- [12] Schmidt, S., Pfafferott, I. (2002) Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48, 134/135
- [13] Schubert, W., Mattern, R. (Hrsg.) (2009) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psycho-

- logischen Fahreignungsdiagnostik (2. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag
- [14] Spoerer, E., Ruby, M. (1996) Zurück ans Steuer. Theorie und Praxis der Rehabilitation auffälliger Kraftfahrer. Braunschweig: Rot-Gelb-Grün (Faktor Mensch im Verkehr, Bd. 39)
- [15] Statistisches Bundesamt (2009) Statistisches Jahrbuch 2008. Unter: www.destatis.de
- [16] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1988) Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. BAST (Hrsg.), Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 64. Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag
- [17] Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1990) Zur Langzeitwirkung von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Blutalkohol, 27, 154–174

F u s s n o t e n

- ¹⁾ Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17 Jahren – Bericht s. unter www.bast.de.
- ²⁾ eig. Berechnung aus ‚Bevölkerung 2007 nach Altersgruppen und Bildungsabschluss‘, Altersgruppe bis 60 Jahre, Statistisches Bundesamt [13].
- ³⁾ a. a. O.
- ⁴⁾ In der Referenzstudie waren alle Teilnehmer mehrfach auffällig, bei IFT mit durchschnittlich 2,3 Bestrafungen wegen Trunkenheit am Steuer ([17], 19 f.).
- ⁵⁾ s. unter www.bast.de.
- ⁶⁾ Mitteilung AFN e. V., aufgrund Heinzmann, H.-J. (2010) Evaluation des Kursprogramms IRaK – Abschlussbericht. Flensburg: KBA (unveröffentl.)

A n s c h r i f t f ü r d i e V e r f a s s e r

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: brieler@ifs-seminare.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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,
Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Zur Diskussion

Beurteilungskriterien für die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern – „Rechtsgutachterliche Stellungnahme“ der Kanzlei Quaas und Partner

Im Jahr 2005 wurden von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) die Beurteilungskriterien für die Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung von Kraftfahrzeugführern veröffentlicht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) übernahm diese im Jahr 2006 in die Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung; seitdem finden die Beurteilungskriterien bundesweit Anwendung. Zwischenzeitlich erfolgte eine Überarbeitung und Publikation der Beurteilungskriterien in zweiter Auflage. Seit Anfang 2010 sollen sie verbindlich Anwendung finden.

Aufgrund der Annahme, dass durch die Überarbeitung der Beurteilungskriterien insbesondere die sog. „cut-off-Werte“ deutlich gesenkt und darüber hinaus nur noch solche Labore zur Probenanalyse zugelassen sein würden, die der DIN ISO/IEC 17025 entsprechen, erarbeitete die Kanzlei QUAAS und Partner, hier: Rechtsanwalt DR. PETER SIEBEN, Stuttgart, im Auftrag von DR. MED. DR. RER. NAT. HANS-MICHAEL VAN DE LOO, Schwäbisch Gmünd, und DIPL. SOZ.-PÄD. <FH> MICHAEL HEMBERGER, Göppingen, eine rechtsgutachterliche Stellungnahme zu folgenden Fragen:

1. Gibt es eine rechtliche Grundlage dafür, die Beurteilungsrichtlinien verbindlich vorzuschreiben?
2. Verstößt die Herabsetzung der cut-off-Werte mit der Folge falsch-positiver Ergebnisse gegen höherrangiges Recht?
3. Verstößt die Regelung, dass nur noch Labore, die einen forensischen Chemiker beschäftigen, Untersuchungen im Rahmen der Eignungsprüfung durchführen können, gegen Art. 12 Grundgesetz?

Das Ergebnis der Stellungnahme lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass

- es eine Ermächtigungsgrundlage für die BASt, die Beurteilungsrichtlinien für verbindlich zu erklären, nicht gebe;
- die „Festsetzung derart geringer cut off-Werte ... mit höherrangigem Recht unvereinbar“ sei und
- in der eingeschränkten Zulassung von Laboren zur Probenanalyse ein nicht gerechtfertigter Eingriff in Art. 12 Abs. 1 Grundgesetz liege.

Das umfangreiche Rechtsgutachten im gesamten Wortlaut ist zu finden unter <http://www.idiotentest-hilfe.de>. Die zwischenzeitlich auf das Rechtsgutachten erfolgten Reaktionen sollen durch die Publikation verschiedener Stellungnahmen im Anschluss kurz skizziert werden.

Die Schriftleitung

Einleitende Ausführungen

Nach Kenntnisnahme der Ausführungen der Rechtsanwälte PROF. DR. M. QUAAS et al. zu den die Medizin, Psychologie und Toxikologie betreffenden Themenkomplexen hat sich die ständige Arbeitsgruppe Beurteilungskriterien der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) gemeinsam mit der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie (GTFCh; Präsident PROF. DR. MUBHOFF) mit den gestellten Fragen und Problemen kritisch auseinandergesetzt.

Die daraus und unter Berücksichtigung der Einbeziehung weiterer Wissenschaftler und Praktiker verfassten Anmerkungen der DGVP und DGVM wurden den Länderministerien zur Verfügung gestellt und werden nun auch der Leserschaft der Fachzeitschrift BLUTALKOHOL zur Kenntnis gegeben.

Die erweiterte und überarbeitete 2. Auflage der Beurteilungskriterien (2009, Kirschbaumverlag) entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik und richtet sich nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen. Diese Einschätzung wird auch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie von der BASt geteilt. Damit haben die Betroffenen die Möglichkeit, sich mit den derzeit bestmöglichen in der Praxis anwendbaren Methoden – die man ihnen nicht vorenthalten darf – von den behördlichen Zweifeln an der Fahreignung zu entlasten.

Der Stand von Wissenschaft und Technik kann folgendermaßen definiert werden (nach¹⁾):

Anerkannte Regeln für die Begutachtung der Kraftfahrereignung sind verkehrsmedizinische, verkehrspsychologische, toxikologische und technische Grundsätze, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen als **theoretisch** richtig gelten, die sich in der **Praxis** über längere Zeit **bewährt** haben und von **einschlägigen** Fachkreisen allgemein **anerkannt** sind.

Die Anerkennung der Beurteilungskriterien (BKs) in Fachkreisen lässt sich durch publizierte Rezensionen (z. B. KROJ²; PRAGST³) belegen; die Praxisbewährung wurde vor der Veröffentlichung durch thematisch bezogene Workshops im Rahmen der Symposien der Deutschen Fachgesellschaften für Verkehrsmedizin und für Verkehrspsychologie sichergestellt. Alle Anwender waren und sind aufgefordert, Bedenken oder Schwierigkeiten zu benennen.

¹⁾ Schubert, W. & Mattern, R. (2006) Criteria for the evaluation of future assessment models of physical and mental fitness of drivers. In: W.-R. Nickel & P. Sardi (Eds.) Fit to Drive 1st International Traffic Expert Congress Berlin from May 3rd – 5th 2006 – Tagungsband (p. 106 – 110). Bonn: Kirschbaum Verlag.

²⁾ Kroj Günter (2009): Bücher und Schriften: Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/2009 S 109–110).

³⁾ Pragst Fritz (2009): Buchbesprechung Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Toxichem Krimtech 2009;76(3):256.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass der EuGH für Menschenrechte, 5. Sektion, sich in einem Urteil (Aktenzeichen 77144/01, 35493/05) unter anderem mit den Fragen des Themenkomplexes des Artikel 2 Abs. 1 der Konvention befasst hat:

„Das Recht jedes Menschen auf Leben wird gesetzlich geschützt.“

Demnach ist jeder Staat verpflichtet, angemessene Maßnahmen zu treffen, um das Leben derjenigen zu schützen, die sich in seinem Hoheitsbereich befinden. Dies bedeutet, auf das Straßenverkehrsrecht angewendet, dass dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern ein gesellschaftlich höherer Stellenwert beizumessen ist, als dem Recht auf individuelle automotive Mobilität.

Die Anwendung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien erfüllt die Forderung der Begutachtung nach dem Stand der Wissenschaft und versetzt die deutschen Fahrerlaubnisbehörden in die Lage, diese im Widerspruch stehenden Rechtsgüter auf einer wissenschaftlich gesicherten Grundlage abzuwägen, um zu einer gerechten Entscheidung zu finden.

Insofern leistet die konsequente Anwendung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Qualität, der Transparenz, der Rechtssicherheit sowie der Rechtsgleichheit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Vor diesem Hintergrund stellt sich für den einzelnen Gutachter im Sinne der Einzelfallgerechtigkeit und der Entlastungsdiagnostik weniger die Frage der Rechtsverbindlichkeit der BKs, jedoch stets die Frage des Grades der „Verbindlichkeit“ der Kriterien.

Selbstverständlich sollen die Kriterien für den einzelnen Gutachter verbindlich sein – und zwar im Sinne der regelmäßigen Anwendungsverpflichtung, *solange nicht für den aktuell zu begutachtenden Einzelfall Anhaltspunkte für eine zu rechtfertigende Abweichung gegeben sind*. Hat ein Gutachter jedoch grundsätzliche Zweifel an der Anwendbarkeit über den Einzelfall hinaus, so sollte er versuchen, auf geeignetem Weg (nämlich über seine Begutachtungsstelle für Fahreignung <BfF> und die medizinischen und psychologischen sowie toxikologischen Fachgesellschaften, die Berufsverbände, die Ärztekammern etc.) eine Änderung herbeizuführen.

Die Kriterien haben nicht den Charakter eines Gesetzes bzw. einer Verordnung. Zutreffend heißt es im Geleitwort von Herrn PROF. DR. LÜTKE DALDRUP, BMVBS, zur 2. Auflage: „Die Beurteilungskriterien sind für die praktische Arbeit eine zuverlässige Orientierung und Hilfestellung bei der Bewertung und Beurteilung der Fahreignung“.

Empfehlungen wissenschaftlicher Fachgesellschaften, etwa der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft und des Berufsverbandes der Augenärzte Deutschlands zur Fahreignungsbegutachtung für den Straßenverkehr (3. Auflage 2003), entfalten grundsätzlich keine Gesetzes- oder Verordnungswirkung.

Sie helfen aber, den Stand der Wissenschaft einem breiten Anwenderfeld zur Kenntnis zu bringen und Änderungen rechtzeitig wahrzunehmen. Die Fachgesellschaften übernehmen die Pflicht zur Weiterentwicklung und zur zeitnahen Verbreitung neuer Erkenntnisse, z. B. durch Informationsschreiben, aber auch durch öffentliche Symposien.

Trotzdem werden Empfehlungen von Fachgesellschaften – hier unterliegen sie ähnlichen Einschränkungen wie Gesetze und Verordnungen – nicht jede Einzelfallgestaltung umfassend regeln können. Es bedarf der sachkundigen Anwendung und Interpretation durch erfahrene und fortgebildete Gutachter.

In diesem Feld der Ermessensspielräume ist mit Interpretationsunterschieden zu rechnen, die – wenn nicht anders zu klären – nach rechtsstaatlichen Regeln zu entscheiden sind.

Solche Fälle geben Anlass zur konstruktiven wissenschaftlichen Debatte. Als mögliche Folgen solcher Debatten kommen aus Sicht der DGVM und der DGVP – abgestimmt auf Symposien und in den Fachkreisen –, Anpassungen der Beurteilungskriterien in Betracht, die Weiter- oder Neuentwicklung von Methoden, vielleicht auch die wissenschaftlich begründete Anerkennung, dass eine Entscheidung nach dem Stand der Erkenntnis nicht möglich ist.

PROF. DR. MED. RAINER MATTERN
Vizepräsident der DGVM

PROF. DR. RER.NAT. WOLFGANG SCHUBERT
1. Vorsitzender der DGVP

Anmerkungen der DGVP und DGVM – Ständiger Arbeitskreis Beurteilungskriterien –

Die o. g. Stellungnahme kommt zu weitreichenden Schlussfolgerungen hinsichtlich der Verbindlichkeit und der Rechtmäßigkeit der von den Fachgesellschaften „Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP)“ und „Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)“ herausgegebenen Beurteilungskriterien¹⁾. Der Ständige Arbeitskreis Beurteilungskriterien (StAB) hat die Stellungnahme fachlich geprüft und sieht sich veranlasst, im Folgenden einige klärende Anmerkungen dazu auszuführen.

Zwar kann von Seiten des StAB keine juristische Wertung der Stellungnahme erfolgen, es ist jedoch festzustellen, dass die Rechtsgutachter von einer in weiten Teilen falschen Sachverhaltsschilderung (im Gutachten zitierte Angaben der Auftraggeber, Herrn Laborarzt DR. DR. VAN DE LOO und Herrn DIPL. SOZ.-PÄD.<FH> M. HEMBERGER) ausgehen und mithin nicht zu zutreffenden Schlussfolgerungen gelangen konnten.

Zu den drei „Gutachtenfragen“

1.) Die erste Gutachtenfrage prüft die Rechtsgrundlagen für die Verbindlichkeit der Beurteilungskriterien. Hierzu kann der StAB, der sich aus Medizinerinnen, Toxikologinnen und Psychologinnen zusammensetzt, keine differenzierte und fachlich fundierte Stellungnahme abgeben. Es entsteht jedoch der Eindruck, dass die Funktion der Beurteilungskriterien im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung nicht hinreichend bekannt war. Nach Anlage 15 zu § 11 FeV Nr. 1 c) darf „die Untersuchung nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden.“ Solche Grundsätze entziehen sich einem formalen Akt der Anerkennung und stellen vielmehr den Konsens der in einem Fachgebiet tätigen Wissenschaftler und Spezialisten über den jeweiligen Erkenntnisstand dar. Es ist die Aufgabe der Beurteilungskriterien, eben diesen „Stand der Wissenschaft“ zusammenzutragen und den Gutachtern leicht zugänglich zu machen. Die Anforderungen an einen als Abstinenzkontrolle verwertbaren Laborbefund sind also keine direkten Anforderungen an Labore, sondern Prüfkriterien für Gutachter, die über die Verwertbarkeit von vorgelegten Attesten entscheiden müssen.

¹⁾ Schubert, W. & Mattern, R. (2009) Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Eignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien. Erweiterte und überarbeitete 2. Auflage. Bonn: Kirschbaum-Verlag.

2.) Anders als in der 2. Gutachtenfrage angenommen, wurden die Cut-off-Werte in den Beurteilungskriterien nicht gesenkt, vielmehr gab es bisher für die Durchführung von Abstinenzkontrollen gar keine verbindlichen Werte. Jedes Labor hat nach eigenem Gefallen gearbeitet, was zu einer erheblichen Problematik hinsichtlich der Gleichbehandlung Betroffener geführt hatte. Cut-off-Werte wurden bisher auch allenfalls bei immunchemischen Verfahren eingesetzt und ein Vergleich der Werte, die verschiedenste Labore verwendet hatten und die von den Begutachtungsstellen bewertet werden mussten, hat erhebliche Unterschiede in der täglichen Praxis aufgewiesen.

In den Richtlinien der Fachgesellschaft (GTFCh) heißt es:

„Die von den Herstellern immunchemischer Tests vorgeschlagenen Cut-off-Werte sind ... für forensische Untersuchungen häufig zu hoch gewählt. Prinzipiell ist es aus wissenschaftlicher Sicht nicht möglich, für immunchemische Methoden generell feste Cut-off-Werte vorzugeben, da diese stark vom verwendeten Test und dem entsprechenden Antikörper bzw. den Kreuzreaktivitäten strukturverwandter Substanzen abhängen. Jedes Labor muss prüfen, ob die verwendeten Cut-off-Werte immunchemischer Verfahren für die Differenzierung ‚positiv‘ versus ‚negativ‘ adäquat gewählt sind: Authentische Proben mit Analytkonzentrationen an der forensisch erforderlichen Grenze des identifizierenden, chromatographischen Verfahrens in der jeweiligen Matrix sollten im immunchemischen Vortestverfahren ein positives Ergebnis anzeigen.“

Werden Immunoassays als „hinweisgebende“ Verfahren eingesetzt, müssen sie den forensischen Anforderungen hinsichtlich eines positiven Befundes bei Anwesenheit eines Analyten in der Probe erfüllen. Es sind also Analytkonzentrationen festzusetzen, die bei Verwendung eines chromatographischen Verfahrens dann quasi als Ahndungsgrenzen verwendet werden. Dies ist endlich erstmals in der 2. Auflage der Beurteilungskriterien erfolgt, die damit den Stand der Wissenschaft wiedergibt und zu einer Gleichbehandlung Betroffener führt.

Erste Erfahrungen nach wenigen Monaten mit der neuen Vorgehensweise haben zu folgenden Beobachtungen geführt:

- a) Die Anzahl positiver Amphetaminbefunde hat sich erheblich gesteigert, da endlich ein Nachweisfenster von 3 Tagen überschaut werden kann. Die Inzidenz positiver Fälle gleicht sich nun der Inzidenz des tatsächlichen Konsums von Amphetaminen an.
- b) Für Cocain(metabolite) werden noch außergewöhnlich viele positive Befunde bis zu ca. 20 ng/ml Benzoylcegonin beobachtet, so dass sogar noch eine Herabsetzung der Nachweisgrenze diskutiert wird.
- c) Bzgl. THC-COOH wird ebenfalls eine Herabsetzung auf 5 ng/ml diskutiert.
- d) Bei allen anderen Mitteln sind deutlich mehr positive Befunde zu verzeichnen, da endlich ein Abstinenznachweis zumindest für ca. 3 Tage erfolgt.

Nur in absoluten Einzelfällen wäre ein Nachweis von THC-COOH bei chronischen Konsumenten über Wochen zu erwarten. Gerade bei THC-COOH merken derzeit viele Labore an, dass sie bisher sogar mit niedrigeren Nachweisgrenzen im Urin gearbeitet haben und es wird – wie schon erwähnt – der Wunsch geäußert, die Grenze auf 5 ng/ml herabzusetzen.

3.) Auch der 3. Gutachtenfrage liegt eine falsche Information zugrunde. Die Aussage, dass Voraussetzung für eine Akkreditierung die Beschäftigung eines forensischen Toxikologen sei, ist unzutreffend und fehlerhaft aus den Beurteilungskriterien zitiert. Es wird lediglich gefordert, dass der leitende Arzt oder Naturwissenschaftler eine entsprechende Weiterbildung im Bereich Forensik aufweist und es gibt zahlreiche Beispiele für akkreditierte Laboratorien, in denen kein Fachtitelträger tätig ist. In CTU 3 (Kriterium 3 zur Be-

wertung chemisch-toxikologischer Untersuchungen) Abs. 1 (S. 176/177 der BK) ist „von einem verantwortlichen Arzt oder Naturwissenschaftler mit forensisch-toxikologischer Erfahrung und Weiterbildung“ die Rede. Es wird weiter ausgeführt, dass die Voraussetzungen bei einem Fachtitelträger per se erfüllt sind, ein Fachtitel wird aber nicht gefordert. Insofern sind die Ausführungen zur Ausbildungsdauer im Rechtsgutachten obsolet. Dass eine entsprechende einschlägige Weiterbildung erforderlich ist, sollte in Anbetracht allgemeiner Qualitätssicherungsmaßnahmen selbstverständlich sein.

Zu den Ausführungen zur Analytik als Grundlage der Stellungnahme (S. 3 ff. des Rechtsgutachtens)

Nicht nachvollziehbar ist die Ausführung, dass man „quantitative“ Immunoassays durchführe. Aufgrund von Kreuzreaktivitäten zu verschiedenen Wirkstoffen und Metaboliten ist dieses per se nicht machbar. Tests der Firma Abbott spielen seit Jahren im Bereich der forensisch-toxikologischen Analytik nur noch eine untergeordnete bis keine Rolle, da sie für klinische Fragestellungen (akute Intoxikationen mit hohen Substanzkonzentrationen) konzipiert sind, nicht aber für Abstinenzuntersuchungen mit erwünschten Nachweisfenstern von 2–3 Tagen.

Ad 1.): Es wurde kein Cut-off von 50 ng/ml für einen Benzodiazepin-IA (Immuno-Assay) „festgelegt“, hier fehlt wieder ein entsprechendes Verständnis. Es geht darum, bei einer Anwesenheit definierter Benzodiazepine ≥ 50 ng/ml (ermittelt per Chromatographie-Verfahren) auch sicher einen positiven Befund im IA zu erhalten. Schwellenwerte für Immuno-Assays werden in den Beurteilungskriterien an keiner Stelle aufgeführt (vgl. hierzu CTU 3, Indikator 5 i. V. m. Indikator 6, S. 177).

Mittlerweile sind aber auch Immunoassays verfügbar, die den Anforderungen entsprechen. Bei einer hinreichenden Weiterbildung und einem Einholen von aktuellen Informationen sollte dies bekannt sein. Zudem geht der Trend dahin, keine Immunoassays mehr durchzuführen, sondern z. T. mit einer einzigen chromatographischen Analysenmethode alle Analyte abzudecken. In den letzten 20 Jahren hat sich viel getan auf dem Analysensektor und mit der Einführung moderner Methoden nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft sind die aktuellen Anforderungen nach den BKs ohne Probleme zu erfüllen.

Ad 2.): Kontrollen können ohne weiteres verdünnt gemessen werden, zudem haben Hersteller auf die Umstellung reagiert und erste Kontrollen sind verfügbar.

Ad 3.): Hier sind wir wieder bei der Problematik, dass Ringversuche für die Klinische Chemie und vom Institut Instand an klinische Fragestellungen (Intoxikation), nicht aber an forensischen ausgerichtet sind. Ein forensisch-toxikologisch tätiges Labor muss entsprechend andere und ggf. höhere Anforderungen erfüllen.

Ad 4.): Entnahme unter Aufsicht: Hier können Bedenken z. T. geteilt werden, wenn gleich eine kurzfristige Einbestellung und eine Abnahme unter Sichtkontrolle unumgänglich sind. Der StAB wird allerdings vorschlagen, den Kreis der für die Probennahme in Frage kommender Personen aus Praktikabilitätsgründen zu erweitern. Schon heute werden nachvollziehbar dokumentierte Alternativen akzeptiert, wenn sie von den Begutachtungsstellen als ausreichend erachtet werden.

Zu den Ausführung im Abschnitt III – Absenkung Cut-off-Werte (S. 7 des Rechtsgutachtens)

Der niedrige Cut-off-Wert für Ethyl-Glucuranid (EtG) gilt nur für Probanden innerhalb eines vereinbarten Programmes, die über mögliche Interferenzen aufgeklärt sind (gleiches

gilt für Drogenkonsumenten bzgl. Hanfprodukte oder Mohn). Positive Amphetaminbefunde durch Arzneimittel sind eine absolute Rarität und werden im Rahmen einer Anamnese abgeklärt. Für Diazepam (was sind Diazepame?) gibt es keine anderen Quellen als entsprechende Arzneimittel selbst.

Zu den Ausführungen in Abschnitt IV – weitere fachliche Einwände gegen die Beurteilungskriterien (S. 8 ff. des Rechtsgutachtens)

Die zeitlichen Fristen für die Postzustellung können in der Tat ein Problem sein, über das ggf. noch zu diskutieren ist. Einige Untersuchungsstellen haben komplett auf telefonische Einbestellung umgestellt, was problemlos funktioniert.

CDT (Carbohydrate Deficient Transferrin, eine Variante des Glycoproteins Transferrin) und Leberwerte sind eher Langzeitmarker und Missbrauchsindikatoren. Sie weisen zudem eine schlechte Sensitivität und Spezifität auf, weshalb sie als Abstinenzkontrollen nur ausnahmsweise geeignet sind (z. B. Verlaufskontrollen bei erhöhtem Wert im Tatzeitserum und Normalisierung in der Kontrollphase). EtG-Teste entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Bzgl. der Kosten hat sich durch Aufbau moderner Analysemethoden und Automatisierung durch die Definition der Nachweisgrenzen und die damit verbundene Laboranalytik allenfalls eine geringe Kostenerhöhung, angepasst an die allgemeine Kostenentwicklung, ergeben. Zu berücksichtigen ist aber auch der logistische Aufwand bzgl. der unvorhersehbaren Einbestellung.

Methadon ist in den Standardumfang des polytoxikologischen Drogenscreenings aufgenommen worden, da es sich um ein Betäubungsmittel (BtM) handelt, das seit Jahren im großen Umfang auf dem Schwarzmarkt vertrieben wird. Der StAB wird jedoch die Ergebnisse von Stichprobenuntersuchungen von Abstinenzkontrollen dahingehend bewerten, in welchem Umfang ein polytoxikologisches Konsumverhalten wahrscheinlich und damit zu berücksichtigen ist. Diesem Umstand wurde bereits jetzt durch die Definition verschiedener Untersuchungsumfänge abhängig von der Vorgeschichte Rechnung getragen.

Probennahmen zur Abstinenzkontrolle können nicht bei im Vorfeld vereinbarten Arztterminen erfolgen, da auch bei Verwendung moderner Analysemethoden allenfalls Nachweisfenster von bis zu 3 Tagen bestehen. Bei einer Vorwarnung wäre wohl kein positiver Befund mehr zu erwarten, Kontrollen wären nicht mehr aussagekräftig und überflüssig. Betroffene Antragsteller hätten damit keine Möglichkeit mehr, ihre Drogenfreiheit zu belegen und Eignungszweifel auszuräumen.

Bzgl. der Frage der angesprochenen Akkreditierung sei darauf verwiesen, dass die DIN EN ISO 15189 nur für Laboratorien gilt, die (humane) Untersuchungen für diagnostische Zwecke durchführen. Entsprechendes ist genau in der DIN EN ISO 15189 festgelegt. Daher haben sich alle Akkreditierungsstellen in Europa darauf verständigt, dass nur „medizinische“ Laboratorien nach ISO 15189 akkreditiert werden (können). *Forensische* Laboratorien hingegen können nur nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiert werden. Eine Akkreditierung nach ISO 15189 kann deshalb nicht für forensische Zwecke anerkannt werden. Auch von Seiten der EU steht wohl ein entsprechender Rahmenbeschluss vor der Verabschiedung.

Unter Ziffer 8 und 9 des Abschnitts IV werden weitere Ausführungen zur diagnostischen Einordnung von Alkoholkonsummustern und Drogengefährdung gemacht, die jedoch nicht erkennbar zur rechtlichen Würdigung in der Stellungnahme beigetragen haben. Deshalb soll an dieser Stelle auch nicht differenziert darauf eingegangen werden.

Fazit

Zusammengefasst kommt der StAB zu der Auffassung, dass es gerade durch die vorliegende „Rechtsgutachterliche Stellungnahme“ deutlich wird, wie unzureichend der Kenntnis- und Informationsstand einiger im System der Fahreignungsdiagnostik und der Vorbereitung tätiger Kollegen ist und wie sehr es einer Weiterbildung bedarf. In Anbetracht der Folgen für Betroffene ist eine qualifizierte Laborleitung (forensisch-toxikologische Erfahrung) demnach offensichtlich unverzichtbar.

DIPL.-PSYCH. JÜRGEN BRENNER-HARTMANN
Federführender StAB

PROF. DR. RAINER MATTERN
Vizepräsident DGVM

PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT
1. Vorsitzender DGVP

Rechtliche Qualität und Verbindlichkeit der Beurteilungskriterien

Für die juristische Bewertung der im Rechtsgutachten von DR. SIEBEN aufgeworfenen drei Fragen ist eine korrekte juristische Einstufung der Beurteilungskriterien im Normgefüge des Rechtsstaates Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar.

Bei den Beurteilungskriterien¹⁾, die nach ihrer Zielsetzung der Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik dienen, ist es müßig, zunächst einmal – wie aber im Gutachten geschehen – festzustellen, dass es sich bei diesen Normen weder um ein Gesetz, noch um eine Satzung oder Rechtsverordnung handelt.

Ersichtlich wurden die Beurteilungskriterien von einem „Arbeitskreis Beurteilungskriterien“ erarbeitet, der sich aus Experten des Fachausschusses Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) des Vereins der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) sowie der organisierten Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung (u. a. DEKRA) zusammensetzt²⁾. Somit kann es sich, da die Organqualität dieses Expertengremiums fehlt, weder um eine Satzung, noch gar um eine Rechtsverordnung oder um ein Gesetz handeln.

Bei einer juristisch korrekten Klassifizierung der Beurteilungskriterien hilft eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) aus dem Jahr 1998, in dem das BVerfG u. a. auch Stellung zur Rechtsqualität von DIN-Normen bezog³⁾. In dieser Entscheidung erkannte das BVerfG für die angesprochenen Bereiche die „im technischen Sicherheits-, Bauordnungs- und Umweltrecht praktizierte Regelungstechnik [an], durch amtliche Einführung unter bloßem Verweis auf die Fundstelle klarzustellen, welche technischen Regeln die jeweilige Generalklausel ausfüllen“⁴⁾.

¹⁾ So auch der einschlägige Untertitel der Publikation, vgl. dazu näher Schubert, Wolfgang/Mattern, Rainer (Hrsg.), *Beurteilungskriterien*, 2. Aufl., Bonn 2009.

²⁾ Schubert, Wolfgang/Mattern, Rainer (Hrsg.), *Beurteilungskriterien*, S. 11.

³⁾ Beschluss des BVerfG vom 29.07.1998, Az. 1 BvR 1143/90, Abs. 1–46.

⁴⁾ Beschluss des BVerfG, a. a. O., Abs. 44.

Diese Regelungssystematik der Erklärung einer Allgemeinverbindlichkeit von durch Expertenkreise erarbeiteten Handlungsgrundlagen ist übertragbar auf andere Bereiche, in denen auf der Grundlage allgemein anerkannter Regeln der Technik praktisch gearbeitet wird. Für den technischen Bereich stellte das BVerfG fest, dass solcherart „amtlich eingeführte technische Baubestimmungen mindestens als Beweislastregel zugunsten des sich auf sie berufenen Bürgers wirken“⁵⁾.

Mit keiner Silbe stellt das BVerfG diesen Regelungsmechanismus in Frage, fordert allerdings, dass sich diese technischen Regelwerke einer gesetzlichen Generalklausel unterordnen. Als mögliche Generalklauseln zieht der Gutachter DR. SIEBER die §§ 11, 13 und 14 FeV heran.

Allerdings sollte bei dieser wichtigen Frage schon die einschlägige gesetzliche Grundlage herangezogen werden, die zunächst in der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. c StVG zu finden ist, wonach das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dazu ermächtigt wird, mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung u. a. „zur Beurteilung der Eignung durch Gutachten“ zu erlassen. Diese Verordnung ist in Form der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) erlassen worden und in dem Verfahren der Begutachtung der Fahreignung in den §§ 11 bis 14 FeV umgesetzt worden.

Das gesetzliche Erfordernis der Qualifikation von „Stellen oder Personen, die die Eignung oder Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr ... beurteilen oder prüfen“ ergibt sich aus dem Rechtsinstitut der gesetzlichen oder amtlichen Anerkennung oder Beauftragung gem. § 2 Abs. 13 Satz 1 StVG. Die Umsetzung dieser gesetzlichen Grundlage erfolgt durch die Vorschrift des § 66 FeV.

Zu Recht verortet DR. SIEBER in seinem Gutachten die juristische Grundlage für die Durchführung der ärztlichen und der medizinisch-psychologischen Untersuchung in § 11 Abs. 5 FeV, der auf die Anlage 15 zur FeV verweist, in der die allgemeinen Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten geregelt werden⁶⁾. Die Anlage 15 zur FeV ist jedoch ersichtlich nicht als vollständige Arbeitsgrundlage für die Begutachtung von Personen durch die Begutachtungsstellen für Fahreignung gedacht und konzipiert worden. Sie enthält vielmehr lediglich deren „Grundsätze“⁷⁾ und ist deshalb als alleinige Quelle der Begutachtung unbrauchbar und vor diesem Hintergrund ausfüllungsbedürftig. Der Gutachter DR. SIEBER verschweigt in seinem Gutachten, dass die Anlage 15 in ihrer Nr. 1 Buchst. c formuliert: „Die Untersuchung darf nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden.“ Dadurch werden für die ärztliche und die medizinisch-psychologische Untersuchung anerkannte wissenschaftliche Untersuchungsgrundsätze verbindlich gefordert. Diese Forderung zerfällt in die beiden Teile „wissenschaftliche Untersuchungsgrundsätze“ sowie „anerkannt“.

Um nichts anderes als derartige von den o. g. Experten erarbeitete wissenschaftliche Untersuchungsgrundsätze handelt es sich bei den Beurteilungskriterien, deren Anerkennung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen als berufener Behörde mit dem von dem Leiter der Akkreditierungsstelle der BAST an alle Träger amtlich anerkannter Begutachtungsstellen für Fahreignung versandten Schreiben vom 20.05.2005 (Az. U5-f-bff) als „normatives Dokument“ zum Zwecke der Vereinheitlichung der Begutachtung der körperlichen und geistigen Eignung in Deutschland erfolgt ist.

⁵⁾ Beschluss des BVerfG, a. a. O., Abs. 43.

⁶⁾ BGBl. 1998 Teil I, S. 2292 f.

⁷⁾ Anlage 15 zur FeV Nr. 1 erster Halbsatz.

Diese Beurteilungskriterien sind im Übrigen eine vergleichbare anerkannte wissenschaftliche Arbeitsgrundlage wie die von der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) erarbeiteten „Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen“, die von dem Gutachter DR. SIEBER, bei konsequenter Argumentation ebenfalls hätten hinterfragt werden müssen, weil diese von den Fachwissenschaftlern ebenfalls regelmäßig dem jeweiligen Stand der Wissenschaft angeglichen werden⁸⁾.

Mit diesen beiden Schritten wurde ein wie oben gezeigter gesetzlich abzuleitender und im Rahmen der FeV ausformulierter Auftrag umgesetzt.

Wenn aber anerkannte wissenschaftliche Grundsätze existieren, so darf den Fachwissenschaftlern keineswegs die Kompetenz abgesprochen werden, bei Vorliegen neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse ihre Arbeitsgrundlage zu reformieren wie dies ganz konkret mittels der Herabsetzung der Cut-off-Werte geschehen ist. Die vorgenommene Veränderung ist daher juristisch gedeckt und greift allein durch das Vorhandensein neuer Untersuchungsparameter nicht in unzulässiger Form in die Grundrechte der zu begutachtenden Personen ein.

Bei der im Gutachten von DR. SIEBER weiterhin aufgeworfenen Frage einer Eignung niedrigerer Cut-off-Werte für das Ziel der Feststellung der Fahreignung handelt es sich ersichtlich um eine medizinisch-psychologische Fragestellung mit einer toxikologischen Komponente, die ohne eine fachkundige Beratung durch Mediziner, Psychologen und Toxikologen einer juristischen Bewertung nicht zugänglich ist. Ein Eingriff in das Grundrecht auf Allgemeine Handlungsfreiheit gem. Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz ist daher ohne genaueste Hintergrundinformationen nicht erkennbar. Eine Unvereinbarkeit der Herabsetzung von Cut-off-Werten mit höherrangigem Recht lässt sich vor diesem Hintergrund nicht verifizierbar behaupten.

Die Zulassung von ausschließlich denjenigen Laboren zur Probenanalyse, die nach DIN ISO/IEC 17025 zugelassen sind und einen forensischen Toxikologen beschäftigen, folgt der spezielleren Arbeitsgrundlage der Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen unter II. A. 1., wo in dem Kapitel „Personelle Voraussetzungen“ das Vorhandensein eines Forensischen Toxikologen als Qualitätsmerkmal der Qualitätssicherung toxikologischer Untersuchungen gefordert wird. Ein Eingriff in die Berufsfreiheit oder Berufsausübungsfreiheit von Laboren gem. Art. 12 Abs. 1 GG ist vor diesem Hintergrund nicht erkennbar.

PROF. DR. JUR. DIETER MÜLLER
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH), Rothenburg

⁸⁾ Vgl. dazu näher die Website der GTFCh unter <http://www.gtfch.org/cms/index.php/mitteilungen/287-aktualisierung-und-renovierung-von-richtlinien>.

Zur Information

89. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – **Kurzbericht** –

Die 89. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin hat dieses Jahr, ausgerichtet von PROF. TSOKOS und seinen Mitarbeitern, vom 22. bis 25. September 2010 in Berlin stattgefunden. Tagungsort war das Langenbeck-Virchow-Haus im Bereich der traditionsreichen Charité, passend zu der langen Tradition herausragender Berliner Rechtsmediziner, allein in jüngerer Zeit, z. B. PROKOP, GESERICK oder V. SCHNEIDER.

Kurz angesprochen werden sollen im Folgenden nur die Vorträge und Poster, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Abstracts aller Vorträge und Poster, die wie üblich das gesamte Spektrum der aktuellen wissenschaftlichen rechtsmedizinischen Forschung umfassen, sind nachzulesen in Rechtsmedizin 20 (4) 304 bis 372.

Ein wichtiges Thema rechtsmedizinischer Forschung ist nach wie vor der Alkohol. BLÜMKE und STILLER (Halle) untersuchten alkoholisierte Frauen im Straßenverkehr vor 15 Jahren und heute. Bei einem Vergleich der Daten der Jahre 1994, 1999 und 2009 zeigte sich ein steigender Anteil der Blutproben von Frauen von 3,1 % auf 6,0 %. Im Gegensatz dazu sank die Rate der an Unfällen beteiligten Frauen von 44,4 % (1999) auf 20 % (2009). Die ärztliche Beurteilung des Trunkenheitsgrades änderte sich im genannten Zeitraum nicht.

VERHOFF und Mitarbeiter (Gießen) sind der Frage nachgegangen, wie sich eine Alkoholaufnahme durch Strohalm-Trinken auswirkt. In zwei Versuchsreihen im Abstand von einer Woche wurden von Probanden selbst gewählte Getränke und Trinkmengen einmal konventionell und einmal über einen Strohalm aufgenommen. Bei einem Trinken von Spirituosen mit Strohalm wiesen die Probanden 15 und 30 Minuten nach dem Trinken deutlich höhere Blutalkoholkonzentrationen als bei der konventionellen Aufnahme auf. Bei dem Konsum von Bier und Rotwein wurden derartige Unterschiede in den Alkoholkurven dagegen nicht festgestellt. Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass das Trinken mit dem Strohalm bei hochprozentigen Getränken zu einer rascheren Alkoholanflutung führt.

DINGES und Mitarbeiter (München) sind einer möglicherweise beschleunigten Alkohol-elimination durch chinesische Phyto-Therapeutika nachgegangen. Es sollte die Hypothese eines schnelleren Alkoholabbaus durch eine Beschleunigung der Alkoholdehydrogenase untersucht werden. Dazu erhielten Probanden in zwei Versuchsreihen Wein einmal in Kombination mit einer speziellen chinesischen Phyto-Therapeutikamischung in Teeform, einmal mit Schwarztee. Die stündliche Eliminationsrate zeigte keine wesentlichen Unterschiede – im Mittel 0,163 ‰ ohne und 0,160 ‰ mit Phyto-Therapeutika-Konsum. Wiederrum ein Beleg dafür, dass die Alkoholeliminationsrate kaum zu manipulieren ist.

SCHULZ und Mitarbeiter (u. a. Dresden) haben die Bestimmung getränkecharakteristischer Aromastoffe in Serumproben zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen bear-

beitet. Bislang werden die wesentlichen Begleitalkohole untersucht. Vorgestellt wurde jetzt eine Methode zur Untersuchung von getränkecharakteristischen Aromastoffen, wie sie z. B. in Ouzo, Underberg oder Pfefferminzlikör vorkommen. In Trinkversuchen, aber auch in Proben von Straßenverkehrsteilnehmern, konnten Aromastoffe wie Anethol, zeitnah zu einem entsprechenden Konsum nachgewiesen werden. Derartige Untersuchungen können empfohlen werden, wenn ein Nachtrunk eines anishaltigen Getränks durch die gängigen Untersuchungsverfahren nicht ausgeschlossen oder bestätigt werden kann.

SCHNEIDER und Mitarbeiter (Frankfurt, Homburg, Maastricht) untersuchten den Einfluss von Alkohol auf die Pharmakokinetik von Cannabinoiden bei chronischen Cannabiskonsumern. Eine Stunde nach dem Rauchen und einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ ist die Tetrahydrocannabinol-Konzentration mit 18,5 ng/mL etwas niedriger als die ohne Alkoholbelastung mit 24,7 ng/mL. Die Eliminationshalbwertszeit von Tetrahydrocannabinol war leicht verlängert. Diese Unterschiede waren im Gegensatz zu niedrigeren Konzentrationen des Tetrahydrocannabinol-Metaboliten 11-Nor-delta-9-THC-9-Carbonsäure unter Alkoholeinfluss verglichen mit der Kontrollgruppe signifikant.

Ebenfalls forschungsrelevant sind die (neueren) Drogen. BREITMEIER und Mitarbeiter (Hannover und Polizeikommissariat Bad Münder) haben ihre bereits im letzten Jahr in Basel vorgestellten Untersuchungen mit dem standardisierten Erfassungsbogen für Polizeibeamte zur Erkennung beeinflusster Fahrzeugführer im Straßenverkehr fortgesetzt. Die Autoren konnten feststellen, dass der standardisierte Erfassungsbogen sehr gut geeignet ist, die Fahrsicherheit zu bewerten. Entgegen amerikanischer Untersuchungsergebnisse war eine Einschätzung hinsichtlich der konsumierten Substanzklasse auf Grund der Testergebnisse allerdings nicht möglich. Es bleibt also essentiell, dass nach wie vor in Deutschland bei entsprechenden Verkehrsdelikten eine Blutentnahme durchgeführt werden muss. Die Ergebnisse von BREITMEIER können allerdings ganz wesentlich zur Verdachtserhärtung beitragen. TESKE und Mitarbeiter (Hannover) haben Untersuchungen zur Prävalenz synthetischer Cannabinoide aus „Spice“ vorgelegt. Nachdem im Untersuchungszeitraum November 2008 bis Januar 2009 eine Prävalenz derartiger synthetischer Cannabinoide von 5,2 % beobachtet wurde, war in einem nachfolgenden Untersuchungszeitraum ein Rückgang der positiven Befunde festzustellen. Dennoch muss auch bei Straßenverkehrsteilnehmern nach wie vor mit einem derartigen Gebrauch von Cannabinoiden, die zumindest nach § 24a StVG nicht zu sanktionieren sind, gerechnet werden.

MATTIS und Mitarbeiter (Jena) berichteten über Untersuchungen zur Häufigkeit neuer Drogen in Serumproben aus Straßenverkehrsdelikten in Thüringen. Während im Januar 2007 der Konsum neuerer Drogen ein sehr seltenes Ereignis war, bestand 2010 ein Trend von häufigeren Aufnahmen derartiger Substanzen. Diese werden allerdings zumeist bei Routine-Screening-Untersuchungen bislang nicht erfasst.

ROTH und Mitarbeiter (Freiburg) erforschten die Stabilität von Tetrahydrocannabinol, Hydroxytetrahydrocannabinol und 11-Nor-delta-9-THC-9-Carbonsäure unter Lagerungsbedingungen. Insbesondere sollte festgestellt werden, ob Unterschiede zwischen Glasröhrchen und Polyacrylat-Röhrchen (mit Fluorid-Zusatz) nachweisbar sind. Innerhalb von zwei Monaten konnten keine signifikanten Unterschiede bei der Lagerung festgestellt werden. Nach zwei Jahren und drei Einfrier-Auftauzyklen wurde allerdings für Tetrahydrocannabinol eine durchschnittliche Verringerung der Konzentration um 50 % festgestellt. Dies muss bei der Beurteilung von Ergebnissen einer etwaigen Nachuntersuchung eines konkreten Falles berücksichtigt werden.

KNEISEL und Mitarbeiter (Freiburg) untersuchten den Nachweis von neun synthetischen Cannabinoiden (CB1 Rezeptor Agonisten) im Serum mittels LC/MS-MS. Es wurde eine Screeningmethode entwickelt, die bei Nachweisgrenzen im Bereich von 0,02 bis 0,2 ng/mL Serum entsprechende Nachweise erlaubt.

SINICINA und Mitarbeiter (München) überprüften die Prävalenz von Fentanyl in der Drogenszene. Fentanyl ist etwa 100mal wirksamer als Morphin und wird in Deutschland in großem Maße in Form transdermaler Pflaster in der Schmerztherapie eingesetzt. Ein Mißbrauch ist möglich durch eine Extraktion des Fentanyls aus dem Pflaster und anschließende Injektion oder auch eine orale Aufnahme. Im Münchner Institut wurden im Jahr 2009 mehr als 20 Todesfälle mit Fentanyl festgestellt, so dass insgesamt von einem erheblichen Missbrauch – auch von Straßenverkehrsteilnehmern – auszugehen ist. Das Opioid Fentanyl zählt nicht zum Katalog der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG aufgeführten Substanzen.

Einen weiteren Schwerpunkt bilden die forensisch-toxikologischen Untersuchungen im Rahmen der (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis. SPORKERT und Mitarbeiter (Lausanne) untersuchten die Ethylglucuronideinlagerung ins Rattenhaar in Abhängigkeit von der aufgenommenen Ethanolmenge und der Haarpigmentierung. So wurde Ethanol an Ratten mit pigmentiertem und unpigmentiertem Haar gegeben. Das neugewachsene pigmentierte bzw. unpigmentierte Haar wurde rasiert und separat mittels GC-MS analysiert. Ferner wurden auch Blutproben untersucht. Es zeigte sich, dass die Ethylglucuronideinlagerung ins Haar von der Pigmentierung unabhängig ist. Die Einlagerung war abhängig von der Ethanol-Dosis und der Ethylglucuronid-Konzentration im Blut.

ALBERMANN und Mitarbeiter (Bonn) haben die Konzentrationen von Ethylglucuronid und bestimmter Fettsäureethylester in Haaren bei einer bestehenden Alkoholproblematik bestimmt und mit Trinkangaben verglichen. Dazu wurden 80 Haarsegmente von vier Patienten mit einem chronischen Abusus untersucht. In 60 % der Fälle war eine Zuordnung zu gelegentlichem bzw. exzessiven Alkoholkonsum möglich und es ergab sich eine Übereinstimmung mit den gemachten Angaben zum Trinkverhalten. In 40 % der Fälle ergaben sich dagegen teils gravierende Abweichungen, die einer weiteren Abklärung bedürfen.

MUBHOFF und Mitarbeiter (Bonn) bearbeiteten die Validierung von immunochemischer Vortestverfahren auf Grundlage der Bestätigungsanalysen im Serum. Insbesondere zur Abstinenzkontrolle sind die von den Herstellern der Immunoassays angegebenen Cut-off-Werte zu hoch angesetzt, wodurch es zu falsch-negativen Ergebnissen kommen kann. Erforderliche niedrigere Cut-off-Werte sind in jedem Labor entsprechend zu validieren. Bei allen Tests waren Cut-off-Werte festzulegen, bei denen unter Zugrundelegung der Entscheidungsgrenzen nach § 24a StVG im Serum bzw. der Fahreignungsbegutachtung im Urin eine Sensitivität über 90 % (ausgenommen Amfetamin und Cannabis) und auch eine Spezifität von über 90 % erreicht wurde. Das verwendete Testsystem mit CEDIA und DRI ist somit für die oben genannten Fragestellungen geeignet. Auf dieser Grundlage haben ebenfalls MUBHOFF und Mitarbeiter (Bonn und Synlab/Weiden) über erste Erfahrungen mit den neuen Entscheidungsgrenzen bei Drogenscreenings im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik berichtet. Die Bedeutung der Absenkung und Vereinheitlichungen der Nachweisgrenzen in der Fahreignungsbeurteilung ergibt sich beispielhaft für Cocain: Bei einem Cut-off von 150 ng/mL wären in einem bestimmten Kollektiv 8 positive Fälle aufgetreten, bei einem Cut-off von 30 ng/mL wären es sogar 30 positive Fälle. Niedrige Entscheidungsgrenzen bei Drogenscreening zum Abstinenzbeleg sind notwendig, um zutreffende Aussagen hinsichtlich einer Abstinenz machen zu können.

RUST und Mitarbeiter (Zürich) überprüften die Prävalenz von Benzodiazepinen sowie der pharmakologisch ähnlich wirkenden Sedativa Zolpidem und Zopiclon („Z-Drogen“) in Haaren und verglichen die Ergebnisse mit den Angaben der Betroffenen zum Konsum. In den positiven Haarproben war Zolpidem mit 36 % besonders häufig nachweisbar, gefolgt von Diazepam und Nordiazepam sowie Oxazepam. Angaben der Betroffenen hinsichtlich einer Änderung des Konsumverhaltens führten bei einer segmentweisen Haaranalyse zu korrespondierenden Konzentrationsänderungen. Diese Befunde sind wichtig hinsichtlich der Beurteilung des Konsumverhaltens, z. B. bei einer Abstinenzkontrolle vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Herbert Käferstein
Institut für Rechtsmedizin, Uniklinik Köln AöR
Melatengürtel 60–62
50823 Köln
Email: herbert.kaferstein@uk-koeln.de

Wissen um Alkohol-Limits für Kfz-Lenker EU-weit gering

Bei etwa jedem fünften tödlichen Verkehrsunfall auf Europas Straßen spielt Alkohol am Steuer eine Rolle. Trotzdem: Das aktuelle Eurobarometer der Europäischen Kommission, bei dem EU-weit rund 26 800 Menschen zu ihren Einstellungen zu Alkohol befragt wurden, zeigt, dass das Wissen um die gesetzlich erlaubten Alkoholhöchstgrenzen für Kfz-Lenker gering ist: Nur ein Viertel (27 %) der befragten EU-Bürger konnte das richtige Alkohollimit ihres Landes nennen. Mehr als ein Drittel (36 %) nannte eine falsche Grenze, ebenso viele (37 %) wussten den gesetzlich erlaubten Höchstwert für den Alkoholgehalt im Blut nicht. Vor allem die Belgier (82 %), Niederländer (70 %) und Spanier (66 %) nannten falsche Grenzwerte. Am besten ist das Wissen um die erlaubte Alkoholgrenze in Tschechien: Drei Viertel aller Befragten konnten das richtige Limit nennen. Österreich liegt auf dem zweiten Platz mit 69 %, gefolgt von Finnland mit 67 %.

Alkohol am Steuer erhöht die Unfallgefahr deutlich

Eine Mehrheit von knapp zwei Drittel (61 %) der befragten EU-Bürger gab bei der europaweiten Befragung an, dass das Lenken eines Fahrzeugs innerhalb von zwei Stunden, nachdem man eines oder mehrere alkoholische Getränke konsumiert hat, nicht sicher sei. Doch nur 15 % der Befragten waren der Ansicht, dass es am sichersten sei, gar keinen Alkohol zu trinken, wenn man sich hinters Steuer setzen möchte. Jeder zweite polnische Befragte (48 %) teilte die Meinung, dass vor dem Fahren keinen Alkohol zu trinken, am sichersten sei. Auch in Ungarn (47 %), Schweden (45 %) und der Slowakei (44 %) ist jeder Zweite dieser Ansicht. In Österreich betrug allerdings der Anteil jener, die keinen Alkohol vor dem Lenken eines Fahrzeugs als sicherste Variante nannten, nur 14 %.

Wenn junge Erwachsene Alkohol trinken, dann eher viel

Weitere Ergebnisse des Eurobarometers: 57 % der Befragten konsumieren ein bis zwei Getränke, wenn sie Alkohol trinken. 18 % drei bis vier und jeder Zehnte trinkt fünf oder mehr Getränke, wenn er Alkohol konsumiert. Vor allem junge Erwachsene im Alter von 15 bis 24 Jahren konsumieren eher viel: Jeder zweite Jugendliche trinkt drei oder mehr alkoholische Getränke, während es in der Gruppe der 25- bis 39-jährigen jeder Dritte, bei den 40- bis 54-jährigen nur mehr jeder Vierte und ab 55 Jahren jeder Fünfte ist, der drei oder mehr alkoholische Getränke konsumiert.

(Aus einer Mitteilung des Österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KfV, vom 19. Mai 2010)

Forschern gelingt Nachweis von Amphetaminen in Atemluft

Schwedische Wissenschaftler des Karolinska-Institutes haben eine Methode zum Nachweis von Amphetaminen in der Atemluft entwickelt. Das neue Testverfahren könnte künftig die deutlich aufwendigere Untersuchung von Blut- oder Urinproben im Verdachtsfall ersetzen und so die Drogenkontrolle im Straßenverkehr erleichtern. Die Wissenschaftler beschreiben ihr Verfahren in der Juniausgabe des *Journal of Analytical Toxicology* (June 2010, Vol. 34, No. 5, 233–237).

Das neue Analyseverfahren ist zwar noch nicht validiert, ein erster Praxistest verlief aber vielversprechend. Bei zwölf Patienten, die zuvor wegen akuter Amphetamin-Vergiftung behandelt werden mussten, gelang nach Ausnüchterung der Nachweis der Substanz in der Atemluft. Für die Untersuchung der Atemluft mussten die Studienteilnehmer zehn Minuten lang in eine Maske mit einem speziellen Filter atmen, an dessen siliziumhaltiger Oberfläche die ausgeatmeten Amphetamin-Moleküle haften blieben. Mit einer Kombination aus Flüssigkeitschromatografie und Tandem-Massenspektrometrie gelang anschließend der Nachweis von Amphetamin und Methamphetamin auf dem Filter. Die untersuchten Patienten atmeten zwischen 0,2 und 139 Pikogramm Amphetamin pro Minute ab. Die Amphetamin-Konzentration in der Atemluft war demnach sehr viel niedriger als in den ebenfalls untersuchten Blut- und Urinproben. Dennoch gelang bei allen zwölf Studienteilnehmern der eindeutige Nachweis von Amphetamin und Methamphetamin in der Atemluft. In einer Kontrollgruppe mit acht gesunden Freiwilligen fanden sich weder Amphetamin noch Methamphetamin in der Atemluft.

Studienleiter Professor Olof Beck vom Karolinska-Institut in Stockholm erläutert: „Das Ergebnis unserer Untersuchung ist sehr vielversprechend. Wir wollen nun versuchen, die Analysenmethode auch für andere Substanzen anwendbar zu machen. Wenn es gelingt, ein Messgerät zum Nachweis von verschiedenen Drogen in der Atemluft zu entwickeln, wäre das optimal für die Narkotika-Kontrolle im Straßenverkehr.“

(Aus einer Mitteilung der *Ärzte Zeitung* vom 08. Juni 2010)

Studie: Überschreitung des Grenzwertes für das Alkoholabbauprodukt Ethylglucuronid (EtG) in Urintests?

Urintests lassen sich durch geringe Ethanolmengen, wie sie etwa in überreifen Früchten zu finden sind, kaum irritieren. Das zeigt eine Studie der Universität Bonn, die kürzlich im *International Journal of Legal Medicine* erschienen ist (doi: 10.1007/s00414-010-0511-z).

Hintergrund der Untersuchung ist eine Frage, die in Fachkreisen seit längerem für Diskussionen sorgt: Ist der aktuelle Grenzwert für das Alkohol-Abbauprodukt Ethylglucuronid (EtG) im Urin angemessen? Oder ist er so niedrig, dass er schon nach dem Verzehr von Lebensmitteln mit einem geringen Alkoholgehalt überschritten werden kann?

Alkohol wird von der Leber relativ schnell abgebaut. EtG lässt sich dagegen noch einige Tage im Urin nachweisen. Man nutzt entsprechende Harntests beispielsweise bei Alkoholsündern im Straßenverkehr, denen der Führerschein entzogen wurde: Sie müssen sich im Laufe eines halben Jahres bis zu sechsmal einem EtG-Test unterziehen, um zu zeigen, dass sie abstinent gewesen sind. Nur bei sechs negativen Ergebnissen erhalten sie die Fahrerlaubnis zurück.

Die Tests erfolgen zu zufällig festgelegten Zeiten. Die Betroffenen werden 24 Stunden vorher benachrichtigt, dass sie sich zur Urinprobe einzufinden haben. Generell, aber insbesondere innerhalb dieser Vorwarnzeit dürfen sie keine Lebensmittel zu sich nehmen, die Alkohol enthalten können. Dazu zählen beispielsweise Sauerkraut, alkoholfreies Bier (das nie gänzlich alkoholfrei ist), Traubensaft oder überreife Bananen.

„Positiv getestete Personen behaupten immer wieder, sie hätten kurz vor dieser 24-Stunden-Periode große Mengen derartiger Produkte verzehrt“, erklärt der Bonner Rechtsmediziner PROFESSOR DR. FRANK MUBHOFF. „Wir haben nun experimentell überprüft, ob das tatsächlich zu einer Grenzwertüberschreitung führen kann.“

Dazu haben die Forscher insgesamt 19 Probanden „zur Schlacht am Büffet“ gebeten. Bis zu drei Liter alkoholfreies Bier, zwei Liter Saft, 1,3 Kilogramm Sauerkraut oder 700 Gramm Bananen nahmen die Testpersonen zu sich. In den darauf folgenden 30 Stunden bestimmten die Forscher regelmäßig den EtG-Gehalt im Urin der Teilnehmer.

Bislang gelten Harntests ab einer EtG-Menge von 0,1 Milligramm pro Liter als positiv. „Dieser Wert wurde nur in wenigen Ausnahmefällen überschritten“, erklärt der Leiter der Bonner Rechtsmedizin PROFESSOR DR. BURKHARD MADEA. „Rund drei bis sieben Stunden nach der Mahlzeit erreichte der EtG-Gehalt dabei jeweils sein Maximum. Nach 24 Stunden lag er stets deutlich unter 0,1 Milligramm pro Liter Urin.“

Angesichts dieser Daten empfehlen die Wissenschaftler, den aktuellen Grenzwert beizubehalten – zumindest bei Fällen von Alkohol-bedingtem Führerschein-Entzug: „Angesichts der 24-stündigen Wartezeit zwischen Benachrichtigung und Urinprobe sind falsche Testergebnisse aufgrund alternativer Alkoholquellen nicht zu erwarten“, betont MUBHOFF. Anders sehe es für unangekündigte Tests aus: „Kurzfristig können bestimmte Nahrungsmittel die EtG-Konzentration tatsächlich über den zulässigen Wert steigen lassen.“

(Aus einer Pressemitteilung der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn vom 04. Oktober 2010)

Verkehrswacht-Fachtagung 2010

Die Fachtagung der Deutschen Verkehrswacht (DVW) anlässlich ihrer Jahreshauptversammlung am 05. Juni in Hamburg kam zum Ergebnis, dass trotz deutlicher Rückgänge der allgemeinen Unfallzahlen das Fahren unter Alkoholeinfluss weiterhin ein erhebliches Problem darstellt. Allerdings habe sich das Problem zunehmend auf die „fahrenden Trinker“ verlagert. Daher komme der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) eine große Bedeutung zu. Sie sei eine wichtige Hilfe für Alkoholabhängige, um zukünftig abstinent zu sein.

Darüber hinaus zeigten Statistiken aus anderen Ländern, dass der Preis für Alkohol unzweifelhaft die Konsummene beeinflusst. Insofern wäre eine Anhebung der Steuern auf Alkohol hilfreich.

Der Erfolg des absoluten Alkoholverbots für Fahranfänger und 18- bis 21-jährige Fahrer wurde als richtige Maßnahme gewürdigt. Da die Probleme in der Altersgruppe der 21- bis 24-Jährigen noch größer seien, solle die Null-Promille-Regelung auf diese Altersgruppe erweitert werden. Positiv wurde auch die aus Belgien übernommene Aktion BOB gewertet, die zum Ziel hat, dass ein Fahrer in einer Gruppe nicht trinkt. Dabei wird der mit einem Schlüsselanhänger BOB gekennzeichnete Fahrer mit einem alkoholfreien Freigetränk belohnt.

Für alle Risikogruppen wurde eine mindestens gleichbleibende Kontrollintensität der Polizei gefordert. Alle Umfragen zeigten, dass sich die Einstellung zum Fahren unter Alkoholeinfluss seit den siebziger Jahren erheblich verändert hat. Junge Leute unter 25 Jahren lehnen nach Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zu drei Vierteln alkoholisiertes Fahren ab und fordern daher entsprechende Kontrollen.

DVW-Präsident KURT BODEWIG würdigte die Konferenzergebnisse als wichtigen Beitrag zur aktuellen Debatte. „Die wissenschaftliche Diskussion zeigt, dass Schnellschüsse nicht weiterhelfen“, so Bodewig. „Die DVW treibt in ihrer Organisation die Meinungsbildung zum Thema generelle Null-Promille-Regelung für Fahrzeugführer weiter.“

(Aus einer Mitteilung der Deutsche Verkehrswacht e. V., vom 06. Juni 2010)

Kraftfahrtbundesamt: Fahrerlaubnismaßnahmen im Jahr 2009

1. Fahrerlaubnismaßnahmen – Deutschland und seine Länder im Jahr 2009

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2009 nach Bundesländern							
Land	Entziehungen	Ab- erkenntnisse	Isolierte Sperrn	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Baden- Württemberg	16.923	871	2.904	61.789	3.066	4.382	89.935
Bayern	17.397	1.066	2.547	68.417	1.769	4.771	95.967
Berlin	5.600	192	1.472	17.247	971	1.003	26.485
Brandenburg	4.005	62	706	14.555	531	598	20.457
Bremen	916	21	383	3.606	155	290	5.371
Hamburg	2.365	73	584	10.076	381	246	13.725
Hessen	9.102	507	2.046	30.707	1.225	1.799	45.386
Mecklenburg- Vorpommern	3.154	29	984	10.785	246	451	15.649
Niedersachsen	11.479	386	2.542	47.277	1.781	2.792	66.257
Nordrhein- Westfalen	23.292	850	6.345	95.884	4.138	4.444	134.953
Rheinland- Pfalz	6.699	342	1.451	20.283	640	1.539	30.954
Saarland	1.769	91	573	4.431	71	149	7.084
Sachsen	5.331	140	1.060	21.815	653	795	29.794
Sachsen- Anhalt	3.671	63	582	11.499	711	237	16.763
Schleswig- Holstein	4.199	99	899	13.867	462	754	20.280
Thüringen	3.437	103	773	10.827	393	534	16.067
Insgesamt ¹⁾	120.375	8.581	26.425	465.273	17.245	24.926	662.825

¹⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Bundesland.

2. Fahrerlaubnismaßnahmen – Deutschland und seine Länder im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2009 nach Bundesländern im Vergleich zum Jahr 2008							
Veränderungen gegenüber 2008 in %	Entziehungen	Ab- erkenntnisse	Isolierte Sperrn	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Land							
Baden- Württemberg	- 8	+ 39	- 7	- 6	- 6	- 5	- 6
Bayern	- 9	+ 28	- 13	- 6	- 3	- 3	- 7
Berlin	- 8	+ 12	+ 1	- 3	- 21	+ 8	- 4

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2009 nach Bundesländern im Vergleich zum Jahr 2008							
Veränderungen gegenüber 2008 in % Land	Entziehungen	Ab- erkenntnisse	Isolierte Sperrern	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Brandenburg	- 7	X	- 5	- 11	- 32	- 8	- 10
Bremen	+ 9	X	- 13	- 4	X	- 44	- 4
Hamburg	- 5	X	- 10	+ 3	+ 6	- 2	+ 1
Hessen	- 7	+ 17	- 13	- 5	+ 10	- 1	- 5
Mecklenburg- Vorpommern	- 9	X	+ 11	- 6	- 2	+ 27	- 5
Niedersachsen	- 10	+ 13	- 10	- 3	- 13	- 2	- 5
Nordrhein- Westfalen	- 3	+ 6	- 7	+ 0	- 1	+ 8	+ 0
Rheinland- Pfalz	- 1	+ 33	- 7	+ 1	- 18	+ 7	+ 0
Saarland	- 4	X	- 13	+ 0	X	- 25	- 3
Sachsen	- 15	+ 27	- 10	- 14	+ 12	- 1	- 14
Sachsen- Anhalt	- 6	X	- 22	- 19	- 18	- 32	- 17
Schleswig- Holstein	- 1	X	- 3	+ 7	- 8	+ 1	+ 4
Thüringen	- 6	- 5	- 3	- 10	- 17	+ 11	- 9
Insgesamt ¹⁾	- 7	+ 10	- 8	- 4	- 7	- 1	- 5

¹⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Bundesland.

3. Fahrerlaubnismaßnahmen – Basistabelle im Jahr 2009

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Gerichte und Bußgeldbehörden im Jahr 2009 nach Grund der Maßnahmen und Unfallbeteiligung								
Grund der Maßnahme in Verbindung mit ...	Entziehungen		Aberkennungen		Isolierte Sperrern		Fahrverbote	
		mit Unfall		mit Unfall		mit Unfall		mit Unfall
Alkohol oder anderen Drogen	70.650	22.170	4.299	1.042	12.689	3.539	80.357	1.510

Hinweis: Der Grund der Maßnahme wird aus Tatkenziffern ermittelt. Da bis zu fünf Angaben möglich sind, enthält diese Tabelle Mehrfachnennungen.

(Aus Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes online)

49. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2011 – Ankündigung –

Vom 26. bis 28. Januar 2011 veranstaltet der Deutsche Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V., Hamburg, in Goslar seinen 49. Deutschen Verkehrsgerichtstag. Hierzu lädt er alle ein, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

Die Arbeitskreise

- AK I (Leitung: KÖNIG):** **Drogendelikte im Verkehr**
Naturwissenschaftliche Grundlagen der Fahrlässigkeit /
Rechtliche Konsequenzen / Sofortiges Fahrverbot
Referenten: BÖNKE, DALDRUP, HÄCKER, RIEGER
- AK II (Leitung: BALL):** **Tücken des Kraftfahrzeug-Leasing**
Reguläre Vertragsbeendigung: Restwertrisiko, Abrechnung, Abnutzung / Vorzeitige Vertragsbeendigung:
Kündigung, Mehrerlös, Ausfallschaden / Auswirkungen
der Verbraucherkreditrichtlinie
Referenten: REINKING, SCHATTENKIRCHNER, STRAUSS
- AK III (Leitung: LOOSCHELDERS):** **Stillschweigende Haftungsbeschränkungen**
Gefälligkeit und Probefahrt / Sportveranstaltungen /
Auslandsunfall
Referenten: DIEBOLD, WESSEL, ZICKFELD
- AK IV (Leitung: WELLNER):** **Betrieb und Gebrauch des Kraftfahrzeuges**
Haftung und Deckung aus
– haftungsrechtlicher,
– versicherungsrechtlicher und
– europäischer Sicht
Referenten: ERNST, RIEDMEYER, STAAB
- AK V (Leitung: EICHENDORF):** **LKW: Motor der Wirtschaft oder „rollende Bombe“**
Sicherheitsgewinn durch Technik und Anreizsysteme /
Wettbewerb, Sozialvorschriften und Europäischer
Rahmen / Geldbuße oder Gewinnabschöpfung
Referenten: KÜHNER, MARTIN, NEUFANG, RÖSKES
- AK VI (Leitung: STORJOHANN):** **Bewegung im ruhenden Verkehr?**
Einschränkungen und Regelungen / Private
Verkehrsüberwachung / Nutzerprivilegien
Referenten: BRENNER, HANSEN, LEUE

AK VII (Leitung: LANGWIEDER): Sachgerechte Untersuchung tödlicher Verkehrsunfälle

Was bieten Medizin und Technik heute? / Ist der derzeitige Standard der Unfallaufnahme noch vertretbar? /

Strafverfolgung – Opferschutz – Präventionen

Referenten: BÄUMLER, GRAW, NOTKA, ZILCH

AK VIII (Leitung: EHLERS): Offshore Windkraft: Herausforderungen für die Sicherheit auf See

Vorhaben / Zielkonflikte und Sicherheitskonzepte /

Verantwortlichkeiten

Referenten: EVER, KUHBIER, MONSEES

Anfragen an:

Deutscher Verkehrsgerichtstag

– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.

Baron-Voght-Straße 106a

22607 Hamburg

– Mo. bis Fr.: 09:00 bis 12:00 Uhr

– Tel.: 040 – 89 38 89

– Fax: 040 – 89 32 92

– E-Mail:

service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

organisation@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

Weitere Informationen unter: <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de>

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2008, Vol. 1–45), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.

Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 46/2009

und ebenso Vol. 1–45 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag GmbH

Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Laudatio

Laudatio für Landespolizeipräsidenten Bernd Merbitz, stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei im Freistaat Sachsen

anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 01. Oktober 2010 – Auszug –

Von DR. PETER GERHARDT

Sehr geehrter Herr Landespolizeipräsident,
der Vorstand des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) hat beschlossen, Sie heute stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Sachsen mit der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold auszuzeichnen.

Ich möchte aus diesem Anlass zunächst kurz Ihren Lebenslauf schildern.

Sie wurden 1956 in Zumrode im Bezirk Leipzig geboren, sind verheiratet und haben drei Kinder. Nach dem Abitur traten sie 1975 in den Polizeidienst ein. Von 1984 bis 1986 studierten sie Staatswissenschaften. Anschließend leiteten sie von 1986 bis 1991 die Mordkommission in Leipzig. Es folgte eine kurze Tätigkeit als Leiter des Dezernats Leben und Gesundheit bei der Bezirkspolizeibehörde in Leipzig. Vom 15.07.1991 bis 31.08.1998 waren sie Leiter der Abteilung Staatsschutz beim Landeskriminalamt Sachsen, vom 01.09.1998 bis 31.12.2004 Leiter der Polizeidirektion Grimma, ab 01.01.2005 Leiter der Polizeidirektion Sachsen. Dort wurden sie am 01.09.2005 zum Polizeipräsidenten ernannt. Seit dem 02.07.2007 sind Sie im Sächsischen Innenministerium beschäftigt und leiteten zunächst die Abteilung 3 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung. Am 01.10.2007 wurden sie Landespolizeipräsident in Sachsen. Mit diesem Amt sind sie auch Repräsentant der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Sachsen.

Alle neuen Bundesländer wurden bei der Wiedervereinigung vor 20 Jahren im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit vor ein großes Problem gestellt: Einerseits wuchs die Motorisierung stark an, andererseits bestand durch den Wegfall der früheren 0,0-Promillegrenze die große Gefahr, dass von den Verkehrsteilnehmern die Problematik des Alkohols im Straßenverkehr verkannt und verharmlost wurde. Erforderlich war ein Konzept aus Aufklärung und verstärkter Verkehrsüberwachung. Wie die Zahlen zeigen, ist dies der Polizei in Sachsen sehr gut gelungen. Nach dem befürchteten Anstieg ist die Zahl der Alkoholunfälle in Sachsen von 8 577 im Jahre 1995 auf 2 184 im Jahre 2009, d. h. um 74,5 % gesunken. Die Zahl der Alkoholunfälle mit Verletzten ging dabei um 73,8 %, der Unfälle mit Getöteten um 89,3 % zurück.

Wie der B.A.D.S. bereits in seinen Leitsätzen für die Verkehrssicherheitsarbeit auf dem Gebiet Alkohol und Fahren herausgestellt hat, erfordert eine wirksame Bekämpfung der Trunkenheitsfahrten im Straßenverkehr neben der Aufklärung auch eine wirksame Verkehrsüberwachung durch die Polizei. Dem kam die Verkehrspolizei in Sachsen durch anlassbezogene Verkehrskontrollen neben der generellen Verkehrsüberwachung in großem Umfang nach. Sichtbar wird dies durch die aufgedeckten folgenlosen Trunkenheitsfahrten. 1995 erfolgten 7 777 Feststellungen, 1999 sogar ca. 18 000, 2009 wurden 9 042 Fälle registriert. Sie gliederten sich auf in 4 874 Straftaten nach § 316 StGB, d. h. folgenlose Trunkenheitsfahrten, 3 859 Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG, dem 0,5-Promillegesetz und 309 Verstößen gegen § 24c StVG, dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger.

Seit Mitte der neunziger Jahre erfolgte nach entsprechenden Studien der Rechtsmedizin eine intensive Ausweitung der Tätigkeit der Verkehrspolizei auf dem Gebiet Drogen im Straßenverkehr. Das Sächsische Staatsministerium des Innern hat bereits frühzeitig in den 90er Jahren Maßnahmen zur Bekämpfung von „Alkohol im Straßenverkehr“ angeordnet, deren Umsetzung sich in den folgenden Jahren positiv auf die Verkehrssicherheit im Freistaat Sachsen ausgewirkt hat. Sachsen führte dabei als eines der ersten Bundesländer das Früherkennungsprogramm für Drogenfahrten ein. Bei der entsprechenden Schulung der Beamten war auch der B.A.D.S. maßgebend beteiligt, unter anderem durch den derzeitigen Landesvorsitzenden PROF. DR. MÜLLER und seinen Vertreter Herrn Oberstaatsanwalt GREGOR. Zur Erkennung drogenbeeinflusster Kraftfahrzeugführer wird seit dem Erlass des Staatsministeriums des Innern vom 17. 03. 1999 im Freistaat Sachsen das Drogenvortestgerätes „Drugwipe“ angewendet. Mit dem Vortestgerät wird der Verdacht des Fahrens unter Drogeneinfluss erhärtet, wenn entsprechende Ausfallerscheinungen festgestellt und dokumentiert wurden.

Ab dem Jahre 2000 erfolgte durch die Polizei eine statistische Erfassung der sog. folgenlosen Drogenfahrten. Durch die zunehmende Sensibilisierung der Polizeibeamten stieg die Zahl der Feststellungen von 624 im Jahr 2000 auf 2 745 im Jahre 2005. Seit dem Jahr 2006 ist die Zahl rückläufig und sank 2009 auf 1 443 Fälle. Entsprechend dem bundesweiten Trend stieg dagegen die Zahl der Verkehrsoffer von Drogenfahrten. Im Jahre 2009 waren in Sachsen insgesamt 84 drogenbedingte Verkehrsunfälle mit 2 Getöteten, 24 Schwerverletzten und 39 Leichtverletzten zu beklagen.

Auch die Aufklärungstätigkeit wurde von der Polizei in Sachsen intensiv betrieben. Seit Beginn der neunziger Jahre fand dabei eine enge Zusammenarbeit mit dem B.A.D.S. statt, begünstigt durch die Person des ersten Vorsitzenden unserer Landessektion Sachsen, des früheren Polizeidirektors HORST ZEIDLER aus Dresden. Er war in seiner aktiven Zeit bei der Verkehrspolizei in Sachsen tätig. So wird zum Beispiel vom B.A.D.S. und der Verkehrswacht unter Beteiligung der Polizei die Aktion „Junge Fahrer in Sachsen“ durchgeführt. Besonders hervorzuheben ist in diesem Rahmen auch der Einsatz unseres Fahrtrainers bei Aufklärungstätigkeiten der Polizei an Schulen. Der Fahrtrainer wird der Polizei vom B.A.D.S. seit 1991 kostenfrei zur Verfügung gestellt und von ihr in vielen Einsätzen intensiv genutzt.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Alkohol- und Drogenprävention ist die Förderung der Tätigkeit von Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit. Beispielhaft hierfür ist die Bewilligung von Fördermitteln für das Peerprojekt zur Punktnüchternheit im Straßenverkehr an Fahr- und Berufsschulen im Raum Dresden der Sächsischen Landesstelle gegen die Suchtgefahren e.V. Im Rahmen des Projektes gehen Peers, d. h. Gleichaltrige, in Fahr-

schulen. Sie informieren die Fahrschüler/innen in zusätzlichen Unterrichtseinheiten über die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und diskutieren zusammen über mögliche Folgen. In den so genannten Peer-Einheiten werden gemeinsam mit den Fahrschülern Strategien und Regeln entwickelt, wie alkohol- und drogenbedingte Rauschfahrten vermieden werden können.

Auch zukünftig wird die Bekämpfung von „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ im Freistaat Sachsen nach den Planungen eine Kernaufgabe der Polizei darstellen, um durch intensive und kontinuierliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen dieses Deliktfeld einzudämmen. Dies ergibt sich auch aus der bundesweiten Befassung mit dieser Problematik. So wurde im Rahmen der Arbeitstagung der bundesweiten Arbeitsgruppe Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten am 16./17. 06. 2010 die Notwendigkeit zur Bekämpfung dieses Deliktfeldes verdeutlicht. Ganz klar wurde herausgearbeitet, dass in diesem Bereich der Verfolgungsdruck flächendeckend auszubauen und insgesamt zu erhöhen ist.

Herr Landespolizeipräsident MERBITZ, Ihr Amt steht für die erfolgreiche Tätigkeit der Polizei in Sachsen im Bereich Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Wir verleihen Ihnen deshalb in diesem Jahre die Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold, stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei im Freistaat Sachsen.

Rechtsprechung

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

71. Unabhängig von der Anzahl der nächtlich auftretenden Fälle gebietet es der Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO nicht, einen richterlichen Notdienst auch zur Nachtzeit einzurichten.

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 23. September 2010 – 1 SsBs 6/10 –

Zum Sachverhalt:

1. Der Bußgeldrichter des Amtsgerichts Grünstadt hat den Betroffenen am 14. Dezember 2009 wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit – Führen eines Kraftfahrzeugs mit mehr als 0,5 Promille (0,71 Promille) Alkohol im Blut – zu einer Geldbuße in Höhe von 500 € verurteilt und ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt (§§ 24a Abs. 2 und 3 StVG, 25 Absatz 1 StVG). Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung formellen und materiellen Rechts gerügt wird. Beanstandet wird insbesondere die Verletzung des Richtervorbehalts gemäß § 81a Abs. 2 StPO sowie die damit verbundene Dokumentationspflicht über die Voraussetzungen der Annahme von Gefahr im Verzug durch den/ die anordnenden Polizeibeamten. Die am 20. Januar 2009 um 1:00 Uhr gewonnene Blutprobe unterliege wegen eines groben Organisationsmangels der Justizverwaltung einem Verwertungsverbot, da im Landgerichtsbezirk Frankenthal (Pfalz) kein richterlicher Bereitschaftsdienst zur Nachtzeit eingerichtet sei. Im Übrigen wird die allgemeine Sachrüge erhoben.

2. Der Einzelrichter des Senats hat durch Beschluss vom 15.09.2010 gemäß § 80a OWiG das weitere Verfahren dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen. Zur Begründung ist in dem Beschluss ausgeführt:

„Es ist geboten, das Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen (§ 80a OWiG); dies betrifft die Frage, ob die grundsätzlich fehlende Erreichbarkeit des diensthabenden Bereitschaftsrichters im Landgerichtsbezirk Frankenthal (Pfalz) zur Nachtzeit (21:00 Uhr bis 6:00 Uhr) zur Feststellung eines Fehlers bei der Beweiserhebung und ggf. zu einem Verwertungsverbot im Straf-/Bußgeldverfahren führt.“

Aus den Gründen:

Die zulässige Rechtsbeschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Die erhobene Verfahrensrüge und auch die erhobene Sachrüge erweisen sich als unbegründet.

1. Nach Feststellungen des Amtsgerichts Grünstadt führte der Betroffene am 20. Januar 2009 gegen 23:25 Uhr im Stadtgebiet G. einen Pkw. Die ihm am 21. Januar 2009 um 1:00 Uhr ohne richterliche Anordnung entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 0,71 Promille.

Bereits in der Vergangenheit war der Betroffene straßenverkehrsrechtlich in Erscheinung getreten. Unter anderem wurde gegen ihn eine Geldbuße in Höhe von 150 € festgesetzt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Der Betroffene hatte am 23. Juni 2006 mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,89 Promille einen Pkw geführt.

2. Die Rüge, es sei vorliegend bei der Beweiserhebung im Ermittlungsverfahren gegen § 81a Abs. 2 StPO verstoßen worden, hat in der Sache keinen Erfolg. Es liegt weder ein Verstoß gegen den Richtervorbehalt vor, noch wurden bei der konkreten Beweiserhebung Dokumentationspflichten in relevanter Weise verletzt. Im Übrigen würden Fehler der gerügten Art im Rahmen der Beweiserhebung nach § 81a StPO nicht zu einem Verwertungsverbot führen.

a) Zwar müssen die Strafverfolgungsbehörden auch im Rahmen des einfachgesetzlichen Richtervorbehalts nach § 81a Abs. 2 StPO regelmäßig versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen (BVerfG Kammerbeschluss vom 12. Februar 2007, 2 BvR 273/06, juris Rn. 17 [= BA 2008, 71]). Es ist jedoch unschädlich, dass ein solcher Versuch vorliegend unterblieben ist. Im Landgerichtsbezirk Frankenthal (Pfalz) ist der richterliche Bereitschaftsdienst derart geregelt, dass ein Richter, sei es der Ermittlungsrichter oder der Bereitschaftsrichter, zwischen 6:00 Uhr morgens und 21:00 Uhr abends erreichbar sein muss. Es liefe daher auf eine bloße Förmelerei hinaus, würde man von den Ermittlungsbehörden in jedem konkreten Einzelfall die Überprüfung verlangen, ob ein Richter – entgegen den grundsätzlichen zeitlichen Vorgaben – ausnahmsweise doch in der Zeit zwischen 21:00 und 6:00 Uhr erreichbar ist. Die Erreichbarkeit des richterlichen Bereitschaftsdienstes ist den Ermittlungsbehörden bekannt und wird – gerichtsbekannt – entsprechend genutzt.

b) Die Anordnung durch die Ermittlungsbeamten war wegen der Gefahr eines Beweismittelverlustes in Folge des natürlichen Alkoholabbaus im Körper des Betroffenen bis zur erneuten Erreichbarkeit des Bereitschaftsrichters am 21. Januar 2009 um 6:00 Uhr morgens gerechtfertigt, insoweit lag Gefahr im Verzug vor. Der drohende Beweismittelverlust ist vorliegend darin begründet, dass ein Zuwarten bis zur erneuten Erreichbarkeit des Bereitschaftsrichters um 6:00 Uhr morgens mit einer (weiteren) fünfstündigen Abbauphase verbunden gewesen wäre.

c) Die Gründe für die Annahme von Gefahr im Verzug mussten auch nicht gesondert dokumentiert werden. Zwar muss die drohende Gefährdung des Untersuchungserfolgs grundsätzlich mit Tatsachen begründet werden, die auf den Einzelfall bezogen sein müssen und in den Ermittlungsakten niederzulegen sind. Dies gilt allerdings nicht bei evidenter Dringlich-

keit (BVerfG Kammerbeschluss vom 12. Februar 2007, 2 BvR 273/06, juris Rn. 17; Kammerbeschluss vom 28. Juli 2008, 2 BvR 784/08, juris Rn. 10 [= BA 2008, 386]). Ein schriftlicher Hinweis auf die im Falle eines Abwartens fünfstündige Abbauprobe in den Akten würde ebenfalls einer bloßen Förmerei gleichkommen.

d) In der Regelung der Erreichbarkeit des Bereitschaftsdienstes im Landgerichtsbezirk Frankenthal (Pfalz) liegt auch kein Organisationsverschulden der Justizverwaltung, das einen Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO begründen könnte. Für die Anordnung von Durchsuchungen (§ 105 Abs. 1 StPO) müssen die Justizverwaltungen trotz der verfassungsrechtlichen Verpflichtung aus Art. 13 Abs. 2 GG, die Erreichbarkeit eines Ermittlungsrichters gegebenenfalls auch über die Einrichtung eines Eil- oder Notdienstes zu sichern, nicht stets auch zur Nachtzeit im Sinne von § 104 Abs. 3 StPO unabhängig vom konkreten Bedarf einen richterlichen Eildienst zur Verfügung stellen, sondern nur dann, wenn hierfür ein praktischer Bedarf besteht, der über den Ausnahmefall hinausgeht (BVerfG Kammerbeschluss vom 10. Dezember 2003, 2 BvR 1481/02, juris Rn. 13).

Dieses am Richtervorbehalt des Art. 13 Abs. 2 GG entwickelte Erfordernis lässt sich nach Ansicht des Senats allerdings nicht ohne weiteres auf den einfachgesetzlichen Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO übertragen (vgl. OLG Hamm vom 10. September 2009, 4 Ss 316/09, juris Rn. 6 [= BA 2010, 302]; a. A. OLG Hamm Urteil vom 18. August 2009, 3 Ss 293/08, juris Rn. 37; Beschluss vom 22. Dezember 2009, 3 Ss 497/09, juris Rn. 7).

Die Gründe dafür, dass aus dem Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO nach Ansicht des Senats – unabhängig von der Anzahl der nächtlich auftretenden Fälle – keine Verpflichtung der Justizverwaltung erwächst, hierfür einen richterlichen Notdienst auch zur Nachtzeit einzurichten, liegen darin, dass der Eingriff nach § 81a StPO zum einen von relativ geringer Natur ist. Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber durch die Regelung der – wenn auch nachrangigen – Anordnungs-kompetenz von Staatsanwaltschaft und Ermittlungsbehörden zu erkennen gegeben hat, dass er dem Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO aus objektiver Sicht eine geringere Bedeutung beigemessen hat. Beides spiegelt sich in der (nur) einfachgesetzlichen Ausgestaltung des Vorbehalts wieder. Der Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO dürfte insoweit nicht zum rechtsstaatlichen Mindeststandard zählen (BVerfG Kammerbeschluss vom 28. Juli 2008, 2 BvR 784/08, juris Rn. 12).

Die fehlende Erreichbarkeit eines Richters bei Anordnung der Blutprobe berührte daher nicht den Rechtskreis des Betroffenen.

e) Selbst wenn man – entgegen der Ansicht des Senats – einen Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO sehen würde, würde dieser Fehler bei der Beweiserhebung zu keinem Beweisverwertungsverbot führen. Hinsichtlich der Rechtslage zu einem Verwertungsverbot im Rahmen des § 81a StPO wird auf die Entscheidung des Senats vom 16. August

2010 (1 SsBs 2/10, JBl. RP 2010, 122 [in diesem Heft]) Bezug genommen. Gegenstand des dortigen Verfahrens war eine zur Tageszeit von einem Polizeibeamten wegen Gefahr im Verzug angeordnete Blutprobe. Der Senat erachtete zwar die Voraussetzungen der Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch Verzögerung (§ 81a Abs. 2 StPO) nicht als erfüllt, gelangte aber dennoch im Ergebnis nicht zur Annahme eines Verwertungsverbotes, weil nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere dem Gewicht des Eingriffs, dem damit verfolgten hochrangigen Interesse der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und dem zum Vorfallszeitpunkt gegebenen Stand der rechtlichen Diskussion um die Auslegung des § 81a Abs. 2 StPO kein grober, rechtsstaatlich unerträglicher und deshalb ein Verwertungsverbot fordernder Verstoß anzunehmen sei. Die dort aufgestellten Grundsätze gelten für den vorliegenden Fall erst Recht.

3. Die vom Amtsgericht verhängte Rechtsfolge unterliegt keinen Bedenken. Der fehlerfrei festgestellte Sachverhalt erfüllt die Voraussetzungen des Tatbestandes der Lfd. Nr. 241.1 BKatV in seiner bis zum 31. Januar 2009 gültigen Fassung. Die ausgeurteilte Sanktion entspricht sowohl hinsichtlich der Höhe des Bußgeldes als auch hinsichtlich der Dauer des Fahrverbots dem zur Tatzeit gültigen Regelfall.

Der Senat erachtet es nicht für geboten, die Sache gemäß § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 121 Abs. 2 GVG dem Bundesgerichtshof zur Entscheidung vorzulegen. Zwar hält der 3. Strafsenat des OLG Hamm in seiner Entscheidung vom 22. Dezember 2009 (3 Ss 497/09) an seiner im Urteil vom 18. August 2008 (3 Ss 293/08) dargelegten Rechtsauffassung fest, dass die Anzahl der Ermittlungsmaßnahmen nach § 81a StPO den (verfassungsrechtlichen) Bedarf nach einem richterlichen Dienst zur Nachtzeit begründen kann. Erforderlich für eine Vorlage ist allerdings nicht nur eine in der Begründung, sondern eine auch im Ergebnis abweichende Entscheidung (BGH, Beschluss vom 14. Dezember 1999, 5 AR (VS) 2/99, NStZ 2000, 222). In dem Beschluss vom 22. Dezember 2009 nimmt der 3. Strafsenat des OLG Hamm in einem ähnlich gelagerten Fall, wie dem vorliegendem, zwar einen Verstoß gegen den Richtervorbehalt an, kommt aber ebenfalls zu dem Ergebnis, darin kein Beweisverwertungsverbot zu sehen.

72. 1. Kein Verwertungsverbot hinsichtlich einer Blutprobe, die im Bezirk des Pfälzischen Oberlandesgerichts Zweibrücken im November 2008 an einem Werktag um 15.40 Uhr auf polizeiliche Anordnung entnommen worden ist, obwohl Gefahr im Verzug nicht vorgelegen hat.

2. Einzelfall einer noch ohne Beschuldigtenbelehrung zulässigen polizeilichen Befragung bei Verdacht einer Drogenfahrt.

Oberlandesgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 16. August 2010 – 1 SsBs 2/10 –

Zum Sachverhalt:

Die Bußgeldrichterin des Amtsgerichts Germersheim hat den Betroffenen am 13. November 2009 wegen (fahrlässigem) Führen eines Fahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis zu einer Geldbuße von 500 € verurteilt und ein Fahrverbot von 3 Monaten gegen ihn festgesetzt (§§ 24a Abs. 2 und 3 StVG, 25 Abs. 1 StVG, Anlage zu § 24a StVG). Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung förmlichen und sachlichen Rechts gerügt wird. Es wird geltend gemacht, das Amtsgericht habe zu Unrecht Sachangaben des Betroffenen gegenüber der Polizei verwertet, die ohne ordnungsgemäße Belehrung zustande gekommen seien. Ebenso unverwertbar sei auch die dem Betroffenen entnommene Blutprobe, da sie ohne richterliche Anordnung bewirkt worden sei, obwohl die Voraussetzungen der „Gefahr im Verzug“ nicht vorgelegen hätten. Zur Sachrüge wird ausgeführt, das Amtsgericht habe keine hinreichenden Feststellungen zur Begründung des Schuldspruchs getroffen, sondern sich nur auf Vermutungen gestützt.

Der Einzelrichter des Senats hat durch Beschluss vom 04. August 2010 gemäß § 80a OWiG das weitere Verfahren dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen. Zur Begründung ist in dem Beschluss ausgeführt:

„Es ist geboten, das Urteil zur Fortbildung des Rechts nachzuprüfen (§ 80a Abs. 3 S. 1 OWiG); dies betrifft die Fragen des Vorliegens einer sog. informatorischen Vernehmung (§ 46 Abs. 1 OWiG; §§ 163a Abs. 4, 136 Abs. 1 StPO) sowie der Annahme von Gefahr im Verzug bei der Anordnung einer Blutentnahme (§ 81a Abs. 2 StPO).“

Das zulässige Rechtsmittel bleibt hinsichtlich des Schuldspruches ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen zu Recht verurteilt; auch die erhobenen Verfahrensrügen erweisen sich als unbegründet. Hinsichtlich der Rechtsfolgen führt aber die Sachrüge zu einer Ermäßigung von Geldbuße und Fahrverbot.

Nach den in erster Instanz getroffenen Feststellungen fuhr der Betroffene am Donnerstag, den 20. November 2008 gegen 14.30 Uhr mit dem Pkw von S. nach G., wo er auf der Polizeiinspektion einen Bekannten abholen wollte. Der auf der Dienststelle anwesende Polizeibeamte P. gewann den Eindruck, der Betroffene stehe unter Drogeneinfluss. Auf seine Frage, wie er nach G. gekommen sei, erklärte der Betroffene, er sei mit dem Auto gefahren. Daraufhin belehrte der Polizeibeamte den Betroffenen als Beschuldigten und setzte die Befragung fort, wobei sich der Betroffene in Widersprüche verwickelte. Nachdem ein freiwilliger Drogenvortest ein „positives“ Ergebnis erbrachte, ordnete P. wegen Gefahr im Verzug eine Blutprobe an, die um 15.40 Uhr auf der Wache entnommen wurde. Sie ergab einen THC-Wert von 18,7 ng/ml, der auf eine engfristige Cannabisaufnahme und einen deutlichen akuten Cannabiseinfluss zum Entnahmezeitpunkt hinweist.

Die demgegenüber von der Rechtsbeschwerde erhobenen Verfahrensrügen erweisen sich im Ergebnis als unbegründet.

Es begründet keine Verletzung des Verfahrensrechts, dass das Amtsgericht auch die vor der Beschuldigtenbelehrung gefallene Äußerung des Betroffenen verwertet hat, er sei mit dem Auto nach G. gefahren. Seit einer Grundsatzentscheidung des Bundesgerichtshofes aus dem Jahr 1992 ist zwar anerkannt, dass der Verstoß gegen die Belehrungspflicht bei der ersten Vernehmung des Beschuldigten durch die Polizei (§§ 163a Abs. 4 S. 2, 136 Abs. 1 S. 2 StPO; hier i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG) grundsätzlich ein Verwertungsverbot nach sich zieht (BGH NJW 1992, 1463 = BGHSt 38, 214; vgl. a. Meyer-Goßner, StPO 53. Aufl. § 136 Rn. 20). Dabei wird aber davon ausgegangen, dass nicht jeder unbestimmte Tatverdacht bereits die Beschuldigteneigenschaft begründet mit der Folge einer entsprechenden Belehrungspflicht; vielmehr kommt es auf die Stärke des Verdachts an. Es obliegt der Strafverfolgungsbehörde, nach pflichtgemäßer Beurteilung darüber zu befinden, ob dieser sich bereits so verdichtet hat, dass die vernommene Person ernstlich als Täter oder Beteiligter der untersuchten Straftat in Betracht kommt. Falls der Tatverdacht aber so stark ist, dass die Strafverfolgungsbehörde anderenfalls willkürlich die Grenzen ihres Beurteilungsspielraums überschreiten würde, ist es verfahrensfehlerhaft, wenn der Betroffene ohne Beschuldigtenbelehrung vernommen wird (BGH NJW 1992, 1463, 1466; NJW 2007, 2706, 2707 f.; Meyer-Goßner a. a. O., Einl. Rn. 77.)

Diese Grenze der sog. informellen Befragung erachtet der Senat als hier noch nicht überschritten. Der Tatbestand der Drogenfahrt nach § 24a Abs. 2 StVG setzt einerseits einen durch den Genuss von Drogen geschaffenen körperlichen Zustand voraus, und andererseits, dass in diesem Zustand ein Fahrzeug geführt wird. Die Wahrnehmungen des Polizeibeamten deuten zunächst nur auf den Einfluss von Drogen hin. Der Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs wurde erst durch die Antwort hergestellt, die der Betroffene auf die an ihn gestellte erste Frage gegeben hatte. Die Wertung des Beamten, der erst hierdurch den zur Belehrungspflicht führenden Verdachtsgrad als erfüllt erachtete, ist nicht zu beanstanden.

Es kann auch nicht mit Erfolg gerügt werden, der Polizeibeamte P. habe eine Belehrung des Betroffenen überhaupt unterlassen mit der Folge, dass auch dessen im Urteil erwähnten weiteren – widersprüchlichen – Angaben einem Verwertungsverbot unterliegen könnten. Ob, wie im Urteil unterstellt, im Anschluss an die zunächst durchgeführte informelle Befragung die nach § 163a Abs. 4 StPO vorgeschriebene Belehrung erteilt wurde, hatten das Amtsgericht und nunmehr der Senat im Freibeweisverfahren zu klären. Nr. 45 Abs. 1 RiStBV schreibt zwar vor, dass auch die polizeiliche Belehrung aktenkundig zu machen ist, was hier unterblieben ist. Dies stellt aber lediglich ein Indiz im Rahmen der freibeweislichen Würdigung dar; absolute Beweiskraft kommt dem nicht zu. Ein Verwertungsverbot scheidet dabei bereits dann aus, wenn sich hinreichend

verlässliche Anhaltspunkte für eine Belehrung ergeben; der Grundsatz „Im Zweifel für den Angeklagten“ gilt nicht (zum Ganzen vgl. BGH StV 2007, 65 f.; NSTz 1997, 609, 610; NJW 1992, 1463, 1465; KK-StPO 6. Aufl. § 163a Rn. 38; Dahs/Dahs, Die Revision im Strafprozess 7. Aufl. Rn. 484).

Der Senat sieht hier keine Gründe, um die Wertung des Amtsgerichts in Zweifel zu ziehen, wonach aufgrund der glaubhaften Angaben P. von einer rechtzeitigen Belehrung auszugehen war; jedenfalls die positive Feststellung eines Belehrungsmangels scheidet aus. Zwar ergibt sich der Zeitpunkt der Belehrung aus der Niederschrift der ersten Befragung des Beamten in der später ausgesetzten Hauptverhandlung vom 06. Juli 2009 nicht mit der Deutlichkeit, wie sie später vom Amtsgericht zugrunde gelegt worden ist. Es lässt sich aber nicht erkennen, dass gerade dieser Umstand bei dieser Vernehmung näher hinterfragt worden wäre.

Das Verfahrensrecht ist ebenso wenig verletzt durch die Verwertung der auf polizeiliche Anordnung entnommenen Blutprobe. Der Senat erachtet zwar die Voraussetzungen der Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch Verzögerung (§ 81a Abs. 2 StPO) nicht als erfüllt, gelangt aber dennoch im Ergebnis nicht zur Annahme eines Verwertungsverbots.

Hinsichtlich der sog. „Gefahr im Verzug“ als Voraussetzung der polizeilichen Anordnungsbefugnis mag zwar überlegt werden, ob bei Straßenverkehrsdelikten, bei denen es auf die Wirkung berauschender Mittel auf die Fahruntüchtigkeit ankommt, nicht eine evidente Dringlichkeit in diesem Sinne in der Regel als gegeben zu erachten ist (in diese Richtung etwa OLG Hamm, Beschluss vom 28. 04. 2009, 2 Ss 117/09 juris Rn. 18; OLG Oldenburg NdsRpfl 2009, 296 f.; anders die wohl weit überwiegende Meinung, vgl. etwa OLG Schleswig StraFo 2010, 194, 195; OLG Brandenburg OLGR § 81a StPO Nr. 9; OLG Bamberg NJW 2009, 2146, 2147 [= BA 2009, 217]; Meyer-Goßner a. a. O., § 81a Rn. 25b). Dies könnte zumindest gelten, soweit es sich – wie hier – nicht um den Einfluss von Alkohol handelt, bei dem verhältnismäßig genaue Bewertungen und Rückrechnungen anhand fester Erfahrungswerte möglich sind, sondern um Drogen, bei denen die Beurteilung mit weit größeren Unsicherheiten behaftet ist (vgl. OLG Hamm StV 2009, 459, 461; NJW 2009, 242, 244 [= BA 2008, 388]; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 29. 05. 2008, 1 Ss 151/07 – juris Rn. 3; Rabe von Kühlwein JR 2007, 517, 518).

Auch dies unterstellt, hätten die Polizeibeamten aber zumindest versuchen müssen, die Zeitspanne, die regelmäßig zwischen dem Vorfall bzw. dem Auftreten der Erforderlichkeit einer Blutentnahme und deren tatsächlicher Durchführung anfällt, zur Herbeiführung einer richterlichen Entscheidung zu nutzen. Es ist zumindest nicht ausgeschlossen, dass eine solche telefonisch und binnen einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne – im Idealfall innerhalb einer Viertelstunde – eingeholt werden kann (vgl. BverfG, Kammerbeschluss vom 11.06.2010, 2 BvR 1046/08 [BA 2010, 356]Tz. 30; OLG Schleswig StV 2010, 13; OLG Stuttgart VRS 113, 365, 366 [= BA 2008, 76]; Meyer-Goß-

ner a. a. O., § 81a Rn. 25b). Dies kann notfalls – nach Maßgabe von §§ 163 Abs. 2, 165 StPO – auch ohne Einschaltung der Staatsanwaltschaft geschehen (vgl. Meyer-Goßner a. a. O., § 163 Rn. 26). Der Beschuldigte kann währenddessen aufgrund eigener Anordnung der Ermittlungsperson festgehalten und – soweit erforderlich – auf den Weg zur Blutentnahme gebracht werden (OLG Hamm StV 2009, 459, 461).

Ein solcher Versuch war auch hier nicht von vornherein zum Scheitern verurteilt. Wie die Rechtsbeschwerde zutreffend vorträgt, war der Betroffene um 14.55 Uhr auf der Dienststelle erschienen. Die Erforderlichkeit einer Blutentnahme hatte sich spätestens bis 15.10 Uhr ergeben; zu diesem Zeitpunkt wurde diese durch den Polizeibeamten P. angeordnet. Wie im Urteil festgestellt, wurde die Maßnahme dann um 15.40 Uhr in den Räumen der Polizeiinspektion – also offenbar durch einen dorthin gerufenen Arzt – ausgeführt. Es handelte sich um die übliche Kernarbeitszeit an einem Werktag, so dass ohne weiteres die Aussicht bestand, beim örtlichen Amtsgericht Germersheim einen zuständigen Richter telefonisch zu erreichen und mit der Sache zu befassen.

Der festgestellte Verstoß führt aber nicht zu einem Verwertungsverbot hinsichtlich des Ergebnisses der Blutprobe.

Die Strafprozessordnung enthält keine ausdrückliche Regelung zur Verwertbarkeit von Beweisen, die unter Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO erlangt worden sind. Ein allgemeiner Grundsatz, wonach jeder Verstoß gegen die Vorschriften über die Erhebung des Beweises das Verbot der Verwertung der so gewonnenen Erkenntnisse nach sich ziehe, ist dem Strafverfahrensrecht fremd. Nach gefestigter, vom Bundesverfassungsgericht gebilligter höchst- und obergerichtlicher Rechtsprechung ist die Frage der Verwertbarkeit vielmehr nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes, unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden. Dabei muss beachtet werden, dass die Annahme eines Verwertungsverbots, auch wenn die Strafprozessordnung nicht auf Wahrheitserforschung „um jeden Preis“ gerichtet ist, eines der wesentlichen Prinzipien des Strafverfahrensrechts einschränkt, nämlich den Grundsatz, dass das Gericht die Wahrheit zu erforschen und dazu die Beweisaufnahme von Amts wegen auf alle Tatsachen und Beweismittel zu erstrecken hat, die von Bedeutung sind. Daran gemessen bedeutet ein Beweisverwertungsverbot eine Ausnahme, die, wenn eine ausdrückliche gesetzliche Vorschrift fehlt, nur aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist. Maßgeblich beeinflusst wird das Ergebnis der demnach vorzunehmenden Abwägung vom Gewicht des in Frage stehenden Verfahrensverstößes. Dieses wird seinerseits wesentlich von der Bedeutung der im Einzelfall betroffenen Rechtsgüter einerseits und andererseits davon bestimmt, ob die Annahme von Gefahr im Verzug willkürlich erfolgte oder auf einer besonders groben Fehlbeurteilung beruhte. Sind insbesondere bestimmte Rechtsgüter durch Eingriffe fern jeder

Rechtsgrundlage so massiv beeinträchtigt worden, dass dadurch das Ermittlungsverfahren als ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen geordnetes Verfahren nachhaltig beschädigt wurde, kann sich jede andere Lösung als die Annahme eines Verwertungsverbots als unerträglich darstellen (vgl. BVerfG – Kammer – NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386] Tz. 9 f.; BGH NJW 2007, 2269 Tz. 20 f.; OLG Hamm StV 2009, 459, 461; Meyer-Goßner a. a. O., Einl. Rn. 55a; § 81a Rn. 32).

Nach Auffassung des Senats sprechen die Umstände des Einzelfalles hier sehr deutlich gegen die Annahme eines Verwertungsverbots. Zu berücksichtigen ist das hier berührte hochrangige Interesse an der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs, das es erforderlich macht, dass den Gefahren, die von alkoholisierten oder unter Einfluss von Drogen stehenden Verkehrsteilnehmern ausgehen, wirksam begegnet werden kann. Dem gegenüber steht die Blutentnahme als verhältnismäßig geringfügiger Eingriff in die körperliche Unversehrtheit, der heute als Standardmaßnahme bei vielen medizinischen Untersuchungen und Behandlungen regelmäßig und ohne weitere körperliche Beeinträchtigungen und Risiken vorgenommen wird (vgl. etwa OLG Bamberg NJW 2009, 2146, 2148 f.). Dabei kommt der möglichst tatezeitnahen Ermittlung einer Beeinflussung durch Alkohol oder insbesondere auch Drogen besondere Bedeutung zu, weil Rückrechnungen über eine längere Zeitspanne in aller Regel mit besonderen Schwierigkeiten verbunden sind (vgl. KG Berlin, Beschluss vom 30. 12. 2009, 2 Ss 312/09 – juris Rn. 5).

Das Gewicht des Verstoßes in Hinsicht auf die Rechtsstaatlichkeit des Verfahrens wird auch dadurch geprägt, dass es sich hier nicht um einen verfassungsrechtlich geregelten, sondern nur um einen sog. einfachgesetzlichen Richtervorbehalt handelt (vgl. BVerfG NJW 2008, 3053 Tz. 11 f.; OLG Bamberg NJW 2009, 2146, 2148, 2149). Ein Eingriff „fern jeder Rechtsgrundlage“, wie ihn der Bundesgerichtshof in bestimmten, weitaus schwerwiegenderen Sachverhalten angenommen hat (vgl. etwa BGH NJW 2007, 2269 Tz. 21), liegt dabei auch deshalb nicht vor, weil die Strafprozessordnung in § 81a Abs. 2 StPO eine Eilzuständigkeit auch der Beamten des Polizeidienstes grundsätzlich vorsieht (vgl. OLG Karlsruhe StV 2009, 516, 517). Zudem kann nach Lage des Falles kein Zweifel daran bestehen, dass auch eine richterliche Anordnung hätte ergehen müssen; auch dies setzt das Gewicht des Verstoßes herab (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 28. 04. 2009, 2 Ss 117/09 – juris Rn. 19). Zwar wäre der die Blutentnahme anordnende Polizeibeamte grundsätzlich gehalten gewesen, die Gründe, die ihn zu der Eilmaßnahme veranlasst haben, zeitnah in den Akten niederzulegen (OLG Celle NJW 2009, 3524, 3525 [= BA 2009, 416]); auch dagegen ist hier verstoßen worden. Diese fehlende Dokumentation allein kann aber ein Verwertungsverbot nicht begründen (BVerfG NJW 2008, 3053 Tz. 10; OLG Karlsruhe StV 2009, 516, 517).

Nach alledem kann auch die Betrachtung der allgemeinen Rechtsentwicklung zur Frage von Eilanord-

nungen nach § 81a Abs. 2 StPO für den hier maßgeblichen Zeitpunkt (November 2008) nicht dazu führen, von einem groben, rechtsstaatlich unerträglichen und deshalb ein Verwertungsverbot fordernden Verstoß auszugehen. Dabei kann zwar nicht allein darauf abgestellt werden, dass sich der die Anordnung betreffende Polizeibeamte an eine allgemeine Dienstweisung oder – wie hier – an eine über längere Zeit hinweg praktizierte tatsächliche Übung gehalten hat, deren rechtliche Tragfähigkeit für ihn nicht ohne weiteres zu überschauen war. In solchen Fällen ist vielmehr zu fragen, ob die Dienstvorgesetzten des Beamten ein erheblicher Vorwurf deshalb trifft, weil sie es versäumt hätten, auf eine dem Gesetz entsprechende Handhabung hinzuwirken (vgl. OLG Oldenburg NJW 2009, 3591, 3592).

Auch ein solcher Vorwurf wäre aber nicht begründet. Dabei kann – entgegen der Auffassung des 3. Strafsenats des Oberlandesgerichts Hamm (OLG Hamm StV 2009, 459, 462) – nicht schon das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Februar 2001 (BVerfG NJW 2001, 1121) als Anfangspunkt einer Entwicklung begriffen werden, die die bisherige Praxis der Eilanordnungen nach § 81a Abs. 2 StPO zunehmend in Frage gestellt hätte. Diese Entscheidung betrifft die Anordnung der Wohnungsdurchsuchung nach § 105 Abs. 1 S. 1 StPO und betont in diesem Zusammenhang die besondere Bedeutung des verfassungsrechtlichen Richtervorbehaltes nach Art. 13 Abs. 2 GG. Andererseits wird auch der Zweck der Eilkompetenz herausgestellt, den Verlust von Beweismitteln zu verhindern. Auch an andere Stelle hat das Bundesverfassungsgericht – wie ausgeführt – auf den Unterschied zwischen verfassungsrechtlichem und einfachrechtlichem Richtervorbehalt hingewiesen (BVerfG NJW 2008, 3053 Tz. 11 f.).

Nach Ansicht des Senats ist deshalb auf die im Februar und Oktober 2007 ergangenen Kammerentscheidungen des Bundesverfassungsgerichts abzustellen. Die Erstgenannte (BVerfG NJW 2007, 1345 [= BA 2008, 71]) betrifft dabei einen Sonderfall, in dem es lediglich um den allgemeinen Nachweis ging, dass der Beschuldigte Umgang mit Betäubungsmitteln hatte; auf die alsbaldige Feststellung der Drogenbeeinflussung zu einem der Tat möglichst nahen Zeitpunkt kam es deshalb nicht an. Die spätere Entscheidung (BVerfG, Kammerbeschluss vom 31. 10. 2007, 2 BvR 1346/07, juris Rn. 16) enthält folgende Passage:

„Darüber hinaus wäre die vom Landgericht wiedergegebene dienstliche Stellungnahme des handelnden Staatsanwalts für sich genommen inhaltlich nicht geeignet, eine Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Gefahr im Verzug zu tragen. Das Landgericht teilt lediglich mit, aus der dienstlichen Stellungnahme ergebe sich, der handelnde Staatsanwalt habe bei seiner Entscheidung eine zeitnahe Blutentnahme wegen der Konzentration der Betäubungsmittelabbaustoffe im Blut beabsichtigt, um eine eventuelle Einlassung des Beschuldigten, beispielsweise zum Passivrauchen, überprüfen zu können. Gesichtspunkte, die das Vor-

liegen von Gefahr im Verzug tragen könnten, insbesondere solche, die die Frage betreffen, ob und mit welchen Konsequenzen für den Erfolg der beabsichtigten Maßnahme eine richterliche Anordnung hätte erlangt werden können, lassen sich dem nicht entnehmen.“

Hierin kann nach Auffassung des Senats durchaus ein Hinweis darauf gesehen werden, dass die bisherige Praxis einer regelmäßig nur polizeilichen Anordnung von Blutentnahmen in Frage zu stellen sei. Diese Entscheidung hat keinen nachhaltigen Eingang in die juristische Zeitschriftenliteratur gefunden; Fundstellen sind – soweit ersichtlich – nur nachgewiesen mit BVerfGK 12, 374 und StRR 2008, 21.

Durch die anschließende obergerichtliche Rechtsprechung ist allerdings verdeutlicht worden, dass die allgemeine Problematik des körpereigenen Abbaus von Alkohol oder Drogen allein die Wahrnehmung der Eilkompetenz nicht zu rechtfertigen vermögen (bis zum November 2008 ergangene Entscheidungen, dabei ein Verwertungsverbot offen lassend: OLG Hamburg NJW 2008, 2597 [= BA 2008, 198]; OLG Hamm – 3. Strafsenat – NJW 2009, 242; verneinend: OLG Stuttgart NStZ 2008, 238; OLG Köln NStZ 2009, 406 [= BA 2009, 44]). Ein klares Bild hatte sich danach bis November 2008 noch nicht ergeben (vgl. OLG Karlsruhe StV 2009, 516, 517 f.). Verschiedene Instanzgerichte etwa hatten die Auffassung vertreten, wegen der Unsicherheiten einer Rückrechnung bestehe auch beim Verdacht einer Trunkenheitsfahrt allgemein das polizeiliche Anordnungsrecht (LG Hamburg NZV 2008, 213 [= BA 2008, 77]; LG Braunschweig NdsRpfl. 2008, 84; AG Tiergarten BA 2008, 322). Die Oberlandesgerichte Karlsruhe (Beschluss vom 29.05.2008, 1 Ss 151/07 – juris Rn. 3) und Dresden (StV 2009, 571) hatten es offen gelassen, ob einer solchen Auffassung gefolgt werden könne. Auch der allgemein anerkannte Kommentar von Meyer-Goßner zur Strafprozessordnung hatte es noch in der im Jahr 2008 erschienenen 51. Auflage nahe gelegt, dass bei „Alkoholdelikten im Straßenverkehr in der Regel Gefahr im Verzug vorliegen wird“ (a. a. O. § 81a Rn. 25). Erst ab der 52. Auflage (Erscheinungsjahr 2009) wird klargestellt, dass in solchen Fällen Gefahr im Verzug nicht schon allein wegen des körpereigenen Abbaus vorliegen werde (a. a. O. § 81a Rn. 25b).

Dementsprechend fand diese neue Rechtsentwicklung nur zögernd Eingang in die polizeiliche Praxis (vgl. OLG Brandenburg OLGR § 81a StPO Nr. 9). Das Niedersächsische Justizministerium hatte noch in einer Verfügung vom 19. Juli 2007 die Auffassung vertreten, auch in Ansehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom Februar 2007 sei für die Feststellung der Blutalkoholkonzentration regelmäßig von der Eilkompetenz der Ermittlungsbehörden auszugehen (Nachweis bei OLG Oldenburg NdsRpfl. 2009, 296).

Der Senat als örtlich zuständiges Obergericht hatte bis heute und damit selbstverständlich auch bis November 2008 keine Gelegenheit, zu der Problematik Stellung zu nehmen; auch dies ist im hiesigen Bezirk

für die Bewertung des damaligen Verstoßes von Bedeutung (vgl. OLG Celle VRS 117, 294, 297 [= BA 2009, 419]).

Nach alledem verneint der Senat hier im Ergebnis ein Verwertungsverbot. Diese Bewertung kann und muss sich aber mit fortschreitender rechtlicher Diskussion verändern. Spätestens nach Bekanntwerden vorliegender Entscheidung könnte eine unter vergleichbaren Umständen ergehende und auf Gefahr im Verzug gestützte polizeiliche Anordnung als grober Verstoß einzustufen sein (vgl. OLG Celle VRS 117, 294, 297).

Der Senat sieht sich nicht veranlasst, die Sache gemäß § 79 Abs. 3 OWiG, § 122 Abs. 2 GVG dem Bundesgerichtshof vorzulegen. Die obergerichtliche Rechtsprechung ist allerdings uneinheitlich; in ähnlichen Fällen wurde ein Verwertungsverbot teils verneint (OLG Oldenburg – 1. Strafsenat – NdsRpfl. 2009, 296; KG Berlin NJW 2009, 3527 [= BA 2009, 341]; OLG Karlsruhe StV 2009, 516; OLG Jena DAR 2009, 283 [= BA 2009, 214]; OLG Hamm – 4. Strafsenat – DAR 2009, 280 [= BA 2009, 95]; OLG Dresden – 3. Strafsenat – StV 2009, 571 [= BA 2009, 213]; OLG Brandenburg OLGR § 81a StPO Nr. 9; OLG Bamberg NJW 2009, 2146; OLG Stuttgart NStZ 2008, 238), teils aber auch bejaht (OLG Schleswig, StraFo 2010, 194; OLG Oldenburg – Senat für Bußgeldsachen – NJW 2009, 3591; OLG Hamm – 3. Strafsenat – StV 2009, 459; OLG Dresden – 1. Strafsenat – NJW 2009, 2149 [= BA 2009, 344]; OLG Celle NJW 2009, 3524). Allerdings ist – wie ausgeführt – die Frage eines Verwertungsverbots nach den Umständen des Einzelfalles zu entscheiden, so dass die Problematik nur bedingt auf eine die Vorlage gebietende, allgemeine Rechtsfrage zurückgeführt werden kann (vgl. OLG Celle VRS 117, 294, 298). Es kann zwar andererseits nicht übersehen werden, dass der Diskussion durchaus Rechtssätze allgemeinerer Art zugrunde liegen, die von den verschiedenen Obergerichten in der einen oder anderen Weise gewichtet werden. Entscheidend ist aber, dass auch die Entscheidung des Senats – wie ausgeführt – unter dem Vorbehalt der weiteren Rechtsentwicklung steht und dabei nicht zuletzt auch durch die Verhältnisse des hiesigen Bezirks mitgeprägt wird (vgl. OLG Oldenburg NJW 2009, 3591, 3592). Eine Vorlage könnte daher der von § 121 Abs. 2 GVG bezweckten Wahrung der Einheitlichkeit der Rechtsprechung (Meyer-Goßner a. a. O., § 121 GVG Rn. 5) im Ergebnis nicht dienen.

Auch die vom Betroffenen erhobene allgemeine Sachrüge führt hinsichtlich des Schuldspruches nicht zur Aufdeckung von Rechtsfehlern. [wird ausgeführt]

Keinen uneingeschränkten Bestand hat aber die Rechtsfolgenentscheidung des Amtsgerichts. Nach Nr. 242 der BKatV in der bis 01. Februar 2009 geltenden Fassung bestand für den hier festgestellten Verstoß eine Regelahndung von 250 € Geldbuße und 1 Monat Fahrverbot. Nur unter der Voraussetzung einer Vorahndung werden von Nr. 242.1 die hier verhängten Rechtsfolgen von 500 € und 3 Monaten Fahrverbot angedroht. Dahingehende oder sonstige eine höhere Ahndung tragende Feststellungen hat das Amtsgericht

aber nicht getroffen. Eine Aufhebung und Zurückverweisung zur Aufklärung möglicher Erschwerungsgründe (§ 79 Abs. 3 OWiG, § 354 Abs. 2 StPO) erachtet der Senat in dieser Situation nicht als angemessen (s. a. § 77 Abs. 1 OWiG), zumal die hierdurch ausgelöste weitere Verfahrensdauer als ausgleichender Milderungsgrund in Betracht käme. Da die Urteilsgründe Besonderheiten des Falles nicht erkennen lassen, werden deshalb die Rechtsfolgen gemäß § 79 Abs. 6 OWiG auf das Regelmaß herabgesetzt.

73. 1. Wird mit der Revision gerügt, das Ergebnis der Untersuchung einer ohne richterliche Anordnung entnommenen Blutprobe hätte nicht verwertet werden dürfen, so muss nicht nur dargelegt werden, wann der Verwertung des Sachverständigengutachtens widersprochen wurde, sondern auch, dass dies spätestens nach der ersten Einführung des Gutachtens im Rahmen einer (evtl. auch später ausgesetzten) Hauptverhandlung geschehen ist.

2. Die fehlende Erreichbarkeit eines Richters für die Anordnung der Blutentnahme auch am Wochenende stellt einen justiziellen Organisationsmangel dar, der zu einem Beweisverwertungsverbot führen könnte.

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 11. August 2010 – 32 Ss 101/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichter – Verden verurteilte den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 25,00 €. Außerdem entzog es ihm die Fahrerlaubnis und ordnete für deren erneute Erteilung eine Sperre von sieben Monaten an.

Am Sonntag, den 20. 12. 2009 befuhr der Angeklagte gegen 07:15 Uhr mit seinem PKW die D. Straße in V., obwohl er aufgrund zuvor genossenen Alkohols nicht mehr fahrtüchtig war, was er hätte erkennen können und müssen. Die Untersuchung seines um 09:13 Uhr auf polizeiliche Anordnung entnommenen Blutes ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,58 g ‰. Der Angeklagte kam in Höhe des Hauses D. mit seinem Kfz nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen die Grundstücksmauer. An dieser entstand ein Schaden in Höhe von 300,00 €.

Die Feststellung hinsichtlich der Fahrereigenschaft stützte das Amtsgericht auf die Angabe der Zeugin L., der PKW des Angeklagten habe vor dem Haus gestanden und der Angeklagte sei im Besitz des Kfz-Schlüssels gewesen. Weitere Personen seien nicht dort gewesen. Nach den Angaben des Polizeibeamten D. sei der Schlüssel später im Hausflur der Zeugin L. gefunden worden. Nach den Angaben der Polizeibeamten F. und H. sei von der Fahrerseite des Pkw des Angeklagten im Schnee nur eine Fußspur zu dem Haus der Zeugin L. zu sehen gewesen. Auf die Fahruntüchtigkeit und den

Blutalkoholgehalt um 09:13 Uhr schloss der Strafrichter aus dem verlesenen Gutachten über die Untersuchung der zweiten Blutprobe.

Bei der Strafzumessung ging das Amtsgericht vom Strafraumen des § 316 Abs. 1 StGB aus. Bei der Wahl der konkreten Strafe berücksichtigte es strafmildernd die bisherige Unbescholtenheit des Angeklagten.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Revision. Er rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Das Gutachten über die Bestimmung des Blutalkoholgehalts hätte nicht verwertet werden dürfen. Die Blutentnahme sei ohne Einwilligung des Angeklagten unter Umgehung des Richtervorbehalts durch einen Polizeibeamten angeordnet worden. Das Fehlen eines richterlichen Eildienstes zur Tagzeit im Sinne des § 104 Abs. 3 StPO stelle einen organisatorischen Mangel dar, mit dem Gefahr im Verzug nicht begründet werden dürfe. Auch hätte vor der Anordnung durch den Polizeibeamten D. zunächst der Bereitschaftsstaatsanwalt angerufen werden müssen, da dieser vorrangig gegenüber Polizeibeamten zur Entscheidung über die Entnahme einer Blutprobe berufen gewesen wäre. Zudem sei ein Beweisantrag zur Häufigkeit von Anordnungen im Landgerichtsbezirk Verden, die dem Richtervorbehalt unterfallen, zu Unrecht mit der Begründung abgelehnt worden, die behauptete Tatsache sei als wahr zu unterstellen. Die Sachrüge ist nicht weiter ausgeführt worden.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Revision als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel ist in der Sache erfolglos.

1. a) Die Verfahrensrüge ist hinsichtlich der Verwertung des Blutalkoholgutachtens bereits nicht in der durch § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO vorgeschriebenen Form erhoben. Die Revisionsbegründung muss alle für die Prüfung der gerügten Verletzung des Verfahrensrechts relevanten Tatsachen und Vorgänge ohne Bezugnahmen und Verweisungen enthalten (vgl. nur Meyer-Goßner, StPO, 52. Aufl., § 344 Rn. 20 f.). Zur Prüfung der Verletzung eines etwaigen Verwertungsverbots ist es daher unerlässlich, nicht nur mitzuteilen, dass, sondern auch wann der Verwertung widersprochen wurde und hierbei auch die Tatsachen anzugeben, aus denen sich ergibt, dass dies noch rechtzeitig war (vgl. BGH NStZ-RR 2001, 260; Senat, Beschlüsse vom 11.05.2010, Az. 32 Ss 5/10, und vom 06.08.2010, Az. 32 Ss 91/10). Daran fehlt es hier.

Voraussetzung für die Prüfung eines Verstoßes gegen ein Verwertungsverbot ist der rechtzeitige Widerspruch des Angeklagten gegen die Verwertung. Diesen hat er spätestens zu dem in § 257 Abs. 2 StPO genannten Zeitpunkt nach der Einführung des Beweises in der Hauptverhandlung direkt im Anschluss zu formulieren (vgl. statt vieler BGHSt 38, 214 Rn. 26, zitiert nach juris). Es handelt sich insoweit um ein prozessuales Gestaltungsrecht des Angeklagten, das er auch nach Aussetzung einer Hauptverhandlung, in der er bereits hätte widersprechen können, davon jedoch trotz Einführung des Beweises keinen Gebrauch

machte, nicht nachholen kann. Die Ausübung des Widerspruchsrechts oder deren fristgerechtes Unterlassen gestaltet die prozessuale Rechtslage unabhängig vom Verfahrensstand und wirkt daher auch in einer neuen Hauptverhandlung fort, sei es in der Berufungsinstanz (vgl. Senat, Beschluss vom 09.12.2009, 32 Ss 188/09; OLG Karlsruhe, NJW-Spezial 2010, 442, zitiert nach juris), sei es nach Aufhebung und Zurückverweisung in der Revisionsinstanz (vgl. BGHSt 50, 272, zitiert nach juris). Ebenso ist es nicht nötig, einen in einer ausgesetzten Hauptverhandlung erhobenen Widerspruch in der neuen Hauptverhandlung zu wiederholen (OLG Stuttgart, StV 2001, 388, zitiert nach juris).

Daraus folgt, dass zu einem vollständigen Vortrag zur Überprüfung eines Verstoßes gegen ein Verwertungsverbot nicht nur die Mitteilung gehört, dass in einer Hauptverhandlung spätestens direkt im Anschluss an die Erhebung des Beweises widersprochen wurde, sondern auch, dass der Beweis nicht bereits zuvor in dieser oder einer früheren, ausgesetzten Hauptverhandlung erhoben worden war.

b) Im Übrigen merkt der Senat aber noch an, dass auch eine erfolgreiche Rüge der Verletzung eines Beweisverwertungsverbotes nicht zu dem beantragten Freispruch des Angeklagten hätte führen können, da im Hinblick auf den Tatablauf jedenfalls eine relative Fahruntüchtigkeit des Angeklagten nahe lag.

2. Die weitere Verfahrensrüge, das Amtsgericht habe den Beweisantrag hinsichtlich der Häufigkeit von Wohnungsdurchsuchungen, Blutprobeentnahmen und anderem dem Richtervorbehalt unterliegenden Ermittlungsmaßnahmen außerhalb der Zeit, in der beim Amtsgericht Verden ein Bereitschaftsdienst besteht, fehlerhaft abgelehnt, ist unbegründet. Es handelte sich schon nicht um eine im Wege des Strengbeweisverfahrens zu klärende Frage. Beweisziel war ausweislich der mitgeteilten Begründung des Beweisantrags allein die Klärung einer Verfahrensfrage, nämlich des Vorliegens eines Beweisverwertungsverbots. Außerdem unterstellte der Strafrichter die Beweisbehauptung mit dem ablehnenden Beschluss als wahr und setzte sich zu dieser Beschlussbegründung auch im Urteil nicht in Widerspruch.

3. Die allgemein erhobene Sachrüge deckt keine Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf. Die Feststellungen im angegriffenen Urteil tragen den Schuldspruch der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr. Der Angeklagte war mit mehr als 1,58 g ‰ absolut fahruntüchtig. Die Feststellungen beruhen auch auf einer tragfähigen Beweiswürdigung. Die Strafzumessung und die Dauer der Fahrerlaubnisperre sind nachvollziehbar begründet.

Abschließend weist der Senat darauf hin, dass die fehlende Erreichbarkeit eines Richters für die Anordnung einer Blutentnahme zu der in § 104 Abs. 3 StPO definierten Tagzeit unabhängig vom Wochentag einen justiziellen Organisationsmangel begründen könnte, der dem willkürlichen Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a StPO gleichstehen und im Einzelfall nicht nur ein Beweiserhebungsverbot begründen, son-

dern auch zu einem Beweisverwertungsverbot führen könnte. Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (NJW 2004, 1442; NJW 2007, 1444) verlangt für die Anordnung von Durchsuchungsmaßnahmen zur Tagzeit nach § 104 Abs. 3 StPO die Entscheidung eines Richters. Dieselben Grundsätze gelten für die Anordnung einer Blutentnahme nach § 81a StPO (vgl. etwa BVerfGK 12, 374). § 104 Abs. 3 StPO unterscheidet nicht zwischen Arbeitstagen und Wochenenden bzw. Feiertagen, sodass auch an solchen Tagen mindestens außerhalb der Nachtzeit ein Richter für die Eilentscheidungen nach §§ 105, 81a StPO erreichbar sein muss.

Das Bundesverfassungsgericht unterscheidet auch nicht zwischen dem verfassungsrechtlichen Richtervorbehalt gem. Art. 13 GG und dem einfachgesetzlichen Vorbehalt nach § 81a StPO. Solange der Gesetzgeber am Vorbehalt nach § 81a StPO festhält, der im Jahre 1933 durch die damalige Reichsregierung mit einem gänzlich anderen Regelungsgehalt in das Strafprozessrecht eingefügt wurde, solange sind die Gerichte an diesen Vorbehalt gebunden.

74. *) 1. Eine vorsätzliche Tatbegehung im Sinne des § 316 Abs. 1 StGB ist nur dann gegeben, wenn der Täter seine Fahrunsicherheit kennt oder mit ihr zumindest rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

2. Eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit geschlossen werden. Vielmehr müssen noch weitere Umstände hinzukommen, die den Schluss rechtfertigen, der Täter habe seine Fahruntüchtigkeit gekannt und dennoch am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen.

3. Haben die Ermittlungsbehörden aufgrund einer Dienstanweisung bei der Anordnung einer Blutprobe zur Feststellung der Alkoholkonzentration wegen der Geschwindigkeit des Alkoholabbaus im Blut regelmäßig von Gefahr im Verzug auszugehen, erweist sich dies als bewusste Umgehung des Richtervorbehalts gemäß § 81a Abs. 2 StPO.

4. Für die Feststellung einer relativen Fahruntüchtigkeit kann der Atemalkoholwert ein gewichtiges Indiz darstellen, das in der Gesamtschau mit anderen Anzeichen einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit der Beweiswürdigung durch den Tatrichter zugänglich ist.

Oberlandesgericht Brandenburg,
Beschluss vom 13. Juli 2010 – (2) 53 Ss 40/10 (21/10) –

Zum Sachverhalt

Das Amtsgericht Frankfurt (Oder) hat den Angeklagten am 03. Dezember 2009 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu jeweils 30,- EUR verurteilt. Es hat ihm außerdem die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führer-

schein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Zur Tat hat das Amtsgericht das Folgende festgestellt:

„Am 28.03.2009 befuhr der Angeklagte gegen 06.50 Uhr mit einem Personenkraftwagen ... in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand unter anderem die ...-Straße in F.... Nachdem die Zeugen bei dem Angeklagten Alkoholgeruch wahrnahmen, führten sie vor Ort mit dem Angeklagten einen Atemalkoholtest durch, der einen Wert von 1,48 ‰ ergab. Den Zeugen M... und H... war die Vorschrift des § 81a StPO bekannt. Ohne den Angeklagten explizit nach der Freiwilligkeit einer Blutentnahme zu befragen, wurde der Angeklagte nach Rücksprache mit dem Einsatzbearbeiter durch die Zeugen M... und H... zu einem Arzt verbracht, der die Blutentnahme beim Angeklagten durchführte. Es wurde vorher nicht versucht, einen Richter zu erreichen. Es befindet sich auch keine Dokumentation der Eilbedürftigkeit in der Akte. Die Ärztin stellte fest, dass der Angeklagte einen schwankenden Gang hatte, die plötzliche Kehrtwendung unsicher war und er beim Romberg-Test ein geringes Schwanken aufwies. Die Finger-Finger- und Nasen-Finger-Probe waren sicher, die Sprache deutlich und das Bewusstsein klar. Die ihm am 28.03.2009 um 07.25 Uhr entnommene Blutprobe hat eine Blutalkoholkonzentration von 1,78 ‰ ergeben. Diese Blutalkoholkonzentration bewirkt in jedem Falle Fahruntüchtigkeit. Die Fahruntüchtigkeit war ihm bewusst.

Am 27.03.2009 erhielt die Polizeiwache in F... unter Bezugnahme auf einen Erlass des Ministeriums des Innern die Anweisung, dass der vor Ort befindliche Polizeibeamte auf Grund eigener Eilkompetenz wegen der Geschwindigkeit des Alkoholabbaus im Blut die Entnahme einer Blutprobe selbst anzuordnen hat. Die Beamten sollten entsprechend angewiesen werden.“

Gegen das Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt und diese mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 13. Januar 2010 rechtzeitig begründet. Er rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Die Generalstaatsanwaltschaft beantragt, die Revision als unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen.

Das Rechtsmittel hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig und begründet.

1. Bereits die Sachrüge führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils.

a) Die von dem Amtsgericht im Rahmen der Beweiswürdigung angestellten Erwägungen zum subjektiven Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB tragen die Annahme vorsätzlicher Tatbegehung nicht.

Der Schuldspruch muss auf einer tragfähigen Beweisgrundlage aufbauen, die die objektiv hohe Wahrscheinlichkeit der Richtigkeit des Beweisergebnisses

ergibt (BVerfG NJW 2003, 2444, 2445). Die Beweiswürdigung ist dabei die ureigene Aufgabe des Tatrichters, die mit der Revision nur eingeschränkt überprüft werden kann. Sie muss jedoch vollständig und ohne Rechtsfehler sein (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 53. Aufl., § 337, Rn. 26 m. w. N.). Rechtsfehlerhaft ist die Beweiswürdigung insbesondere dann, wenn sie in sich widersprüchlich, lückenhaft oder unklar ist oder gegen Denkgesetze und Erfahrungssätze verstößt oder wenn der Tatrichter überspannte Anforderungen an die für eine Verurteilung erforderliche Gewissheit stellt. Dabei müssen seine Schlussfolgerungen nicht zwingend sein. Es genügt, dass sie möglich sind und der Tatrichter von ihrer Richtigkeit überzeugt ist (vgl. BGHSt 26, 63; 29, 18, 20).

Im Rahmen der Beweiswürdigung hat das Amtsgericht Folgendes ausgeführt:

„Nach dem festgestellten Sachverhalt hat sich der Angeklagte der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB strafbar gemacht. Er befuhr mit einem PKW eine zum öffentlichen Straßenverkehr gehörende Straße, wobei zu seinen Gunsten davon auszugehen ist, dass das Trinkende unmittelbar vor Tatbeginn liegt und demnach keine Rückrechnung erfolgt (da zwischen Tat und Blutentnahme weniger als zwei Stunden liegen) und demnach von einer Blutalkoholkonzentration von 1,78 ‰ zum Tatzeitpunkt auszugehen ist. Dieser Wert übersteigt den allgemein anerkannten Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit (1,1 ‰) erheblich. Allein auf Grund dieses erheblichen Überschreitens des allgemein anerkannten Wertes der absoluten Fahruntüchtigkeit ist davon auszugehen, dass dem Angeklagten seine Fahruntüchtigkeit bewusst war. Er zeigte zudem Ausfallerscheinungen gegenüber der Ärztin, wie den schwankenden Gang, die unsichere plötzliche Kehrtwendung und das geringe Schwanken beim Romberg-Test, die ihm bewusst gemacht haben, dass er zum Führen eines Kraftfahrzeuges nicht mehr in der Lage ist. Dass er nicht bei allen von der Ärztin durchgeführten Tests Ausfallerscheinungen zeigte, steht dem nicht entgegen.“

Diese Erwägungen erweisen sich als lückenhaft, denn sie belegen nicht die Feststellung, der Angeklagte habe bei der Trunkenheitsfahrt seine Fahruntüchtigkeit billigend in Kauf genommen.

Eine vorsätzliche Tatbegehung im Sinne des § 316 Abs. 1 StGB ist nur dann gegeben, wenn der Täter seine Fahrunsicherheit kennt oder mit ihr zumindest rechnet und sie billigend in Kauf nimmt, gleichwohl aber am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt (vgl. OLG Hamm, NZV 2005, 161 [= BA 2005, 390]). Ob dieses Wissen von der Fahruntauglichkeit als innere Tatseite nach dem Ergebnis der Hauptverhandlung festgestellt ist, hat der Tatrichter unter Heranziehung und Würdigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs, dessen innerem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt sowie des Verhaltens des Täters

während und nach der Fahrt zu entscheiden (vgl. OLG Hamm, a. a. O.).

Eine vorsätzliche Trunkenheit im Verkehr kann aber nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit geschlossen werden. Es gibt nämlich keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der erhebliche Mengen Alkohol getrunken hat, sich seiner Fahrunsicherheit bewusst wird oder diese billigend in Kauf nimmt (st. Rspr. des Senats, vgl. etwa Beschlüsse vom 08. April 2008, Az.: 2 Ss 27/08 und 17. Dezember 2009, Az.: 2 Ss 61/09; vgl. auch OLG Hamm a. a. O.). Vielmehr müssen zu einer hohen Blutalkoholkonzentration noch weitere Umstände hinzukommen, die den Schluss rechtfertigen, der Täter habe seine Fahruntüchtigkeit gekannt und dennoch am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen. Dabei ist auch zu bedenken, dass die Fähigkeit des Täters, seine Fahruntüchtigkeit aufgrund der Trinkmenge einzuschätzen, umso geringer sein wird, je weiter der Entschluss zur Fahrt vom Trinkende entfernt liegt (OLG Frankfurt a. M. NSTZ-RR 1996, 86).

Derartige weitere Umstände, die zusammen mit der Höhe der Blutalkoholkonzentration einen rechtsfehlerfreien Schluss auf den Vorsatz des Angeklagten zuließen, sind nicht erkennbar. Das Amtsgericht sieht einen solchen Umstand etwa darin, dass der Angeklagte bei der Entnahme der Blutprobe Ausfallerscheinungen zeigte. Es zieht daraus den Schluss, dass der Angeklagte um seine Fahruntüchtigkeit wusste, weil er dies bemerkte. Abgesehen davon, dass Letzteres nicht festgestellt ist und sich deshalb als bloße Vermutung erweist, trägt dieser Schluss auch nicht, denn es kommt nicht darauf an, ob sich der Angeklagte bei der Entnahme der Blutprobe seiner Fahruntüchtigkeit bewusst war, sondern bei der (vorangegangenen) Fahrt.

b) Die Beweiswürdigung des Amtsgerichts erweist sich auch deshalb als lückenhaft, weil nicht mitgeteilt wird, ob und gegebenenfalls wie sich der Angeklagte zum Tatvorwurf eingelassen hat. Dies stellt in der Regel einen sachlich-rechtlichen Mangel der Beweiswürdigung dar (BGH NSTZ-RR 1997, 172; OLG Düsseldorf, NSTZ 1985, 323). Eine Erörterung und Würdigung der erhobenen Beweise einschließlich der Einlassung des Angeklagten ist jedenfalls dann notwendig, wenn das Revisionsgericht nur auf dieser Grundlage nachprüfen kann, ob das materielle Recht richtig angewendet worden ist und ob die Denk- und Erfahrungssätze beachtet worden sind. Nur bei sachlich und rechtlich einfach gelagerten Fällen von geringer Bedeutung kann das Gericht auf die Wiedergabe der Einlassung und auf eine Auseinandersetzung mit dieser ohne Verstoß gegen seine materiell-rechtliche Begründungspflicht verzichten (vgl. OLG Düsseldorf a. a. O.). Das ist hier nicht der Fall. Denn aus der Einlassung des Angeklagten können sich Hinweise ergeben, die für die Beurteilung der subjektiven Tatseite von Bedeutung sein können.

2. Auf die gleichzeitig erhobene Verfahrensrüge kommt es nicht mehr an. Der Senat bemerkt jedoch, dass auch diese Erfolg gehabt hätte.

Die Rüge ist noch in zulässiger Weise erhoben, trotz des teilweise unübersichtlichen Vorbringens, worauf die Generalstaatsanwaltschaft mit Recht hinweist.

Sie wäre auch begründet. Der Angeklagte rügt zu Recht, dass hinsichtlich der Verwertung des Ergebnisses der Blutprobenentnahme ein Beweisverwertungsverbot bestand.

Der Senat hat bereits mit Urteil vom 16. Dezember 2008 (Az.: 2 Ss 69/08) entschieden, dass die Strafverfolgungsbehörden regelmäßig versuchen müssen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutprobenentnahme anordnen. Die Gefährdung des Untersuchungserfolges muss mit Tatsachen begründet werden, die auf den Einzelfall bezogen sein müssen. Wenn vor diesem Hintergrund eine Dienstanweisung ergeht, nach der die Ermittlungsbehörden bei der Anordnung einer Blutprobe zur Feststellung der Alkoholkonzentration wegen der Geschwindigkeit des Alkoholabbaus im Blut regelmäßig von Gefahr im Verzug auszugehen haben, erweist sich dies als bewusste Umgehung des Richtervorbehalts des § 81a StPO (vgl. auch BVerfG, Beschluss vom 11. Juni 2010, Az.: 2 BvR 1046/08 [BA 2010, 356]). Zwar hat das Amtsgericht zu Recht angenommen, dass den derart angewiesenen Polizeibeamten selbst nicht der Vorwurf der Willkür zu machen sei. Objektiv willkürlich ist aber die bezeichnete Anweisung an die Beamten, denn sie stellt eine gröbliche Verkennung und Verletzung der den Richtervorbehalt begründenden Rechtslage dar (vgl. OLG Karlsruhe StV 2009, 516; OLG Oldenburg NJW 2009, 3591).

Eine Freisprechung des Angeklagten durch den Senat kam allerdings nicht in Betracht. Auch bei Nichtverwertbarkeit des Ergebnisses der Blutprobenentnahmen ist eine Verurteilung nicht ausgeschlossen. Dabei kann, jedenfalls für die Feststellung einer relativen Fahruntüchtigkeit, der Atemalkoholwert ein gewichtiges Indiz darstellen, das in der Gesamtschau mit anderen Anzeichen einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit der Beweiswürdigung durch den Tatrichter zugänglich ist (vgl. OLG Nürnberg DAR 2010, 217; OLG Celle NJW 2009, 3524 [= BA 2009, 416]). Insofern erscheinen weitere Feststellungen möglich. Insbesondere lässt das angefochtene Urteil offen, wie und aus welchem Grund die Polizeibeamten den Angeklagten feststellten, so dass sie bei ihm Alkoholgeruch wahrnehmen konnten, mithin, ob sich etwa aus dem Verhalten des Angeklagten bei seiner Fahrt für die Beamten Anhaltspunkte dafür ergaben, er sei möglicherweise alkoholisiert.

75. *) Die vorsätzliche Deliktsbegehung bei einer Trunkenheitsfahrt kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit geschlossen werden. Hierfür bedarf es vielmehr der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, der Trinkgewohnheiten – namentlich in zeitlichem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt – sowie des

Täterverhaltens während und nach der Trunkenheitsfahrt.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 30. Juni 2010
– III-1 RVs 59/10, 1 RVs 59/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von sechzig Tagessätzen zu je 10 Euro verurteilt; es hat ferner die Entziehung der Fahrerlaubnis sowie eine sechsmonatige Sperre für deren Wiedererteilung angeordnet. Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit seiner Sprungrevision.

Aus den Gründen:

I. Das Rechtsmittel hat bereits mit der allgemeinen Sachrüge (vorläufigen) Erfolg, so dass sich eine Prüfung der darüber hinaus erhobenen Verfahrensrügen erübrigt.

1. Das angefochtene Urteil ist insoweit lückenhaft, als es keine Feststellungen zur Schuldform enthält und infolge dessen dem Senat nicht die Prüfung ermöglicht, ob das Amtsgericht zu Recht von einer – zumindest bedingt – vorsätzlichen Tatbegehung ausgegangen ist. Zwar sind nähere Ausführungen zur subjektiven Tatseite in der Regel entbehrlich, wenn bereits die Urteilsfeststellungen zum objektiven Tatgeschehen (hier: Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,99 Promille) ohne weiteres den Schluss auf ein vorsätzliches Handeln des Täters zulassen. Eine derartige Konstellation ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben.

Nach einhelliger Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kann die vorsätzliche Deliktsbegehung bei einer Trunkenheitsfahrt nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit geschlossen werden. Da mit fortschreitender Alkoholisierung die Kritik-, Erkenntnis- und Selbsteinschätzungsfähigkeit der betroffenen Person im Allgemeinen abnimmt, existiert kein Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit auch tatsächlich erkennt, insbesondere etwaige Ausfallerscheinungen bewusst wahrnimmt und aus ihnen die richtigen Schlüsse zieht. Für die Annahme vorsätzlicher Tatbegehung bedarf es vielmehr der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, der Trinkgewohnheiten – namentlich in zeitlichem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt – sowie des Täterverhaltens während und nach der Trunkenheitsfahrt (Senatsbeschluss vom 05. November 2009 – III-2 Ss 220/09-149/09 I –; vgl. ferner OLG Zweibrücken DAR 1999, 132 f. [= BA 2000, 191]; OLG Koblenz NZV 1993, 444 [= BA 1994, 48]; OLG Karlsruhe NZV 1993, 117, 118; OLG Hamm VM 1998, 68 f.; Fischer, StGB, 57. Auflage 2010, § 316 Rdnr. 46 m. w. N.). Ausführungen hierzu fehlen im angefochtenen Urteil völlig.

2. Der dargelegte Rechtsfehler führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils mit den zugrunde liegenden

Feststellungen und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts (§§ 353, 354 Abs. 2 Satz 1 StPO), denn die Möglichkeit ergänzender Feststellungen zur inneren Tatseite ist beim gegenwärtigen Sachstand nicht auszuschließen.

II. Das weitere Vorbringen zur Revisionsrechtfertigung gibt Anlass, für die neue Hauptverhandlung auf folgende Gesichtspunkte hinzuweisen:

1. Zur Problematik des Richtervorbehalts (§ 81a Abs. 2) bei der Anordnung von Blutentnahmen zwecks Feststellung von Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr hat sich der Senat in seinem Beschluss vom 21. Januar 2010 (III-1 RVs 1/10) grundlegend geäußert.

2. Bei einer 45 Minuten nach dem Tatgeschehen ermittelten Blutalkoholkonzentration von 1,99 Promille dürfte die Frage zu erwägen sein, ob der Angeklagte zur Tatzeit vermindert schulfähig im Sinne von § 21 StGB war (vgl. hierzu Fischer, a. a. O., § 20 Rdnrn. 13, 21, 21a).

76. *) 1. Die tatrichterliche Würdigung der Umstände, aus denen eine relative Fahruntüchtigkeit gefolgert wird, ist zwar der Nachprüfung durch das Revisionsgericht weitestgehend entzogen. Rechtsfehlerhaft ist es jedoch, wenn diese Beweiswürdigung augenfällige Lücken enthält und gewichtige Umstände, deren Erörterung sich geradezu aufdrängen musste, völlig außer Betracht lässt.

2. Beachtlich im Sinne des Nachweises relativer Fahruntüchtigkeit ist ein Fahrfehler nur dann, wenn das Gericht die Überzeugung gewinnt, der Fahrfehler wäre dem Angeklagten ohne alkoholische Beeinträchtigung nicht unterlaufen.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 03. August 2010
– III-1 RVs 142/10, 1 RVs 142/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 30 Euro verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und die Straßenverkehrsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von 8 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Es hat zum Schuldspruch festgestellt:

„Der Angeklagte bestieg in der Nacht vom 05.12.2008 auf den 06.12.2008 im Anschluss an eine betriebliche Weihnachtsfeier seinen Pkw, um nach Hause zu fahren. Denn aufgrund einer aufsteigenden Grippe fühlte sich der Angeklagte im Verlauf des Abends zunehmend unwohl. Um 1:20 Uhr befuhr der Angeklagte, der mit 0,67 Promille alkoholisiert war, die Bundesautobahn A ... aus B. kommend in Richtung X. Zu diesem Zeitpunkt war am Autobahnrastplatz I. eine Großkontrollstelle durch die Polizei eingerichtet. Die Kontrollstelle war so gestaltet, dass die zweispurige Autobahn zunächst durch L. H., einen leuchtenden Richtungspfeil und

Baken mit Blitzlampen über einen längeren Verlauf auf eine Spur reduziert wurde. Im Bereich der Auffahrt zum Rastplatzgelände war wiederum durch Baken, Hüte und einen Leuchtpfeil eine Scheidestelle eingerichtet. Für die Fahrzeuge, die nicht kontrolliert wurden, zeigten Baken und ein leuchtender Richtungspfeil an, dass der Spur in einer leichten Linkskurve von der rechten auf die linke Fahrbahn zu folgen war. Für die Fahrzeuge, die kontrolliert werden sollten, war die Ausfahrt zum Rastplatz durch Baken in die rechte Fahrbahn hinein verlängert. In diesem Bereich stand der Zeuge G., bekleidet mit einem neonfarbenen Anorak und einer weißen Mütze und wies die zu kontrollierenden Fahrzeuge mit einer Kelle in den Kontrollbereich ein. Der Angeklagte näherte sich der Kontrollstelle als drittes Fahrzeug in einer Kolonne. Der Zeuge G. winkte die beiden vorausfahrenden Fahrzeuge heraus, die daraufhin in die Kontrollstelle einfuhren. Auch dem Angeklagten signalisierte der Zeuge G. mit der Kelle, in die Kontrollstelle zu fahren. Der Angeklagte fuhr aber unbeirrt und in gleichbleibender Geschwindigkeit weiter, weil er aufgrund seiner Alkoholisierung die Verkehrssituation nicht mehr vollständig überblickte und zu spät reagierte. Der Zeuge trat daraufhin mit der Kelle winkend auf die Fahrbahn heraus, um den Angeklagten zum Einlenken zu bewegen. Als der Angeklagte dann nur noch wenige Meter entfernt war und weiterhin keine Reaktion zeigte, ging der Zeuge zügig in den abgesperrten Bereich zurück und ließ den Angeklagten passieren. Die Zeugen T. und H., die von ihm über Funk benachrichtigt wurden, folgten dem Angeklagten. Als sie ihn schließlich im Bereich der C. Straße anhalten konnten, stellten sie bei ihm Alkoholgeruch, ein leichtes Schwanken und glasige, gerötete Augen fest.“

Im Rahmen der Beweiswürdigung hat das Amtsgericht ausgeführt:

„Der Angeklagte bestreitet nicht, in entsprechend alkoholisiertem Zustand am 06.12.2008 um 1:20 Uhr gefahren zu sein. Er behauptet aber, es sei ihm verkehrsbedingt nicht möglich gewesen, der Einweisung durch den Zeugen G. Folge zu leisten. Ein ihm vorausfahrender silberner Pkw habe die Ausfahrt schon nicht mehr rechtzeitig genommen und sei daher im Bereich der Scheidestelle plötzlich stehen geblieben. Er sei daraufhin reaktionsschnell nach links ausgewichen und habe danach keine Möglichkeit gesehen, das Fahrzeug noch in die Kontrollstelle zu lenken oder risikolos anzuhalten.

Diese Einlassung ist nach Durchführung der Beweisaufnahme widerlegt. Die Zeugen haben glaubhaft und übereinstimmend bekundet, dass es mit Ausnahme des Angeklagten an diesem Abend keine Schwierigkeiten gegeben habe, Fahrzeuge in die Kontrollstelle zu leiten. Insbesondere der Zeuge G. hatte eine sichere und lebhaftere Erinnerung an die Örtlichkeit und die dortigen Vorgänge. Seine persönliche Einbindung in das Geschehen macht dies auch nachvollziehbar und er hätte das nach der

Schilderung des Angeklagten fehlgeleitete Fahrzeug wahrnehmen müssen, da es unmittelbar vor ihm zum Stehen gekommen wäre. Dass der Zeuge das von ihm Wahrgenommene im Übrigen wahrheitsgemäß geschildert hat, ist auch insofern anzunehmen, als bei ihm eine Belastungstendenz nicht festzustellen war.

Vielmehr ist aufgrund der Aussage des Zeugen G. zugunsten des Angeklagten erwiesen, dass durch dessen Verhalten keine konkrete Gefährdung des Zeugen eingetreten ist. Denn der Zeuge G. gab an, dem herannahenden Fahrzeug im schnellen Gehen ausgewichen zu sein, ohne dass ein Zusammenprall unmittelbar bevorstanden hätte.

Der festgestellte BAK-Wert von 0,67 Promille beruht auf dem Alkohol-Befund des Instituts für Rechtsmedizin der Universität K. vom 08. 12. 2008.“ Zur rechtlichen Wertung heißt es im amtsgerichtlichen Urteil:

„Der Angeklagte hat sich danach wie erkannt der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 Abs. 1, 2 StGB strafbar gemacht. Bei dem Angeklagten lag mit einem festgestellten BAK von 0,67 Promille relative Fahruntüchtigkeit vor, die angesichts der getroffenen Feststellungen mit konkreten Ausfallerscheinungen im Straßenverkehr einherging. Es ist als Ausfallerscheinung zu bewerten, dass es dem Angeklagten nicht gelungen ist, auf die Einweisung des Zeugen G. rechtzeitig zu reagieren und in die Kontrollstelle einzufahren. Denn die Alkoholisierung verminderte die Fähigkeit auf unerwartete Ereignisse und eine komplexe Verkehrsführung schnell und sicher zu reagieren. Dies hat sich in dem vorliegenden Geschehen niedergeschlagen.“

Die Revision des Angeklagten rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat (vorläufigen) Erfolg. Es führt auf die Sachrüge zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht.

Der Schuldspruch hält rechtlicher Überprüfung nicht stand.

Zwar hat das Amtsgericht auch zu den Umständen, die im Zusammenhang mit der festgestellten BAK von 0,67 Promille eine alkoholbedingte (relative) Fahruntüchtigkeit des Angeklagten belegen, ausreichende Feststellungen getroffen.

Die Feststellungen werden aber von der Beweiswürdigung nicht getragen. Diese ist vielmehr in revisionsrechtlich bedeutsamer Weise materiell-rechtlich unvollständig. Die tatrichterliche Würdigung der Umstände, aus denen eine relative Fahruntüchtigkeit gefolgert wird, ist zwar der Nachprüfung durch das Revisionsgericht weitestgehend entzogen. Rechtsfehlerhaft ist es jedoch, wenn diese Beweiswürdigung augenfällige Lücken enthält und gewichtige Umstände, deren Erörterung sich geradezu aufdrängen musste, völlig außer Betracht lässt (SenE v. 20. 12. 1994 – Ss559/94 –

= NZV 1995, 454 mit Nachweisen). So verhält es sich hier.

Das Amtsgericht hat es – ohne nähere Begründung – als Ausfallerscheinung bewertet, dass es dem Angeklagten nicht gelungen sei, auf die Zeichen/Weisungen des Zeugen G. rechtzeitig zu reagieren und in die Kontrollstelle einzufahren.

Die dieser Wertung zugrunde liegende Beweiswürdigung ist aber schon insofern lückenhaft, als das Amtsgericht nicht die naheliegende Fragestellung erörtert hat, ob der Angeklagte die Kontrollstelle nicht ganz bewusst „umfahren“ wollte, um dadurch etwaigen Fragen und Tests der Polizeibeamten hinsichtlich einer Alkoholisierung zu entgehen.

Hätte das Amtsgericht diese Fragestellung – mit nachvollziehbarer Begründung unter Einbeziehung der Einlassung des Angeklagten – verneint, dann hätte es näherer Erörterungen dazu bedurft, ob die gesamte – sich aus den Feststellungen ergebende – Verkehrssituation nicht so komplex war, dass sie vom Angeklagten auch im nüchternen Zustand nicht gemeistert worden wäre.

Beachtlich im Sinne des Nachweises relativer Fahruntüchtigkeit ist ein Fahrfehler nämlich nur, wenn das Gericht die Überzeugung gewinnt, der Fahrfehler wäre dem Angeklagten ohne alkoholische Beeinträchtigung nicht unterlaufen. Dabei kommt es nicht darauf an, wie sich irgendein nüchterner Kraftfahrer oder der durchschnittliche Kraftfahrer ohne Alkoholeinfluss verhalten hätte, sondern festzustellen ist, dass der Angeklagte sich ohne Alkohol anders verhalten hätte (SenE a. a. O.; SenE v. 09. 01. 2001 – Ss 477/00 – = VRS 100, 123 = VM 2001 Nr. 57 [= BA 2002, 480] – jeweils mit Nachweisen; Fischer, StGB, 57. Auflage, § 316 Rn. 34). Das Verhalten eines durchschnittlichen nüchternen Kraftfahrers ist nur mittelbar von Bedeutung. Je seltener ein bestimmter Fahrfehler bei nüchternen Fahrern vorkommt und je häufiger er erfahrungsgemäß von alkoholisierten Fahrern begangen wird, desto eher wird der Schluss gerechtfertigt sein, der Fehler wäre auch dem Angeklagten im nüchternen Zustand nicht unterlaufen (Senat a. a. O.). Andererseits haben Fehlleistungen, die erfahrungsgemäß auch nüchternen Fahrern bisweilen unterlaufen, geringeren Indizwert (Senat VRS 100, 123 mit Nachweisen).

Zu diesem Fragenkreis lässt sich der Beweiswürdigung im angefochtenen Urteil indes nichts entnehmen.

77. 1. Die vorsorgliche Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis, die der Angeklagte nur möglicherweise besitzt, ist nicht zulässig.

***) 2. Nach der europarechtskonformen Regelung des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV n. F. berechtigt eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis in aller Regel nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn der Berechtigte ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen seinen ordentlichen**

Wohnsitz zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung in der Bundesrepublik Deutschland hatte.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 23. September 2010 – 5 Ss 471/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichter – Stuttgart-Bad Cannstatt hatte den Angeklagten am 01. Oktober 2009 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu der Freiheitsstrafe von drei Monaten mit Strafaussetzung zur Bewährung verurteilt. Weiter hat es ihm „die ausländische Fahrerlaubnis, soweit sie ihm inzwischen erteilt wurde,“ entzogen. Es wurde eine Sperrfrist von 18 Monaten für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis angeordnet und der Führerschein des Angeklagten eingezogen. Gegen dieses Urteil legte der Angeklagte rechtzeitig Berufung ein. Er erstrebte einen Freispruch.

Mit Urteil vom 06. Mai 2010 hat die kleine Strafkammer des Landgerichts Stuttgart die Berufung als unbegründet verworfen. Sie hat festgestellt, dass der Angeklagte am 14. Januar 2009 gegen 13.35 Uhr in S. als Pkw-Fahrer am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl er wusste, dass ihm durch rechtskräftiges Urteil des Amtsgerichts Stuttgart-Bad Cannstatt vom 09. Oktober 2008 wegen eines Verkehrsdelikts die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von 8 Monaten für ihre Wiedererteilung angeordnet worden war.

Gegen dieses Urteil wendet sich die zulässige Revision des Angeklagten.

Aus den Gründen:

1. Soweit sich die Revision gegen den Schuldpruch und den Strafausspruch richtet, ist sie entsprechend dem Antrag der Generalstaatsanwaltschaft unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revisionsrechtfertigung hat insoweit keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben. Sollte der Angeklagte eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis besitzen, hätte diese ihn während des Laufs der Sperrfrist aus dem Urteil des Amtsgerichts Stuttgart Bad-Cannstatt vom 09. Oktober 2008 bis zum Juni 2009 nach § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland berechtigt.

2. Dagegen können die angeordneten Fahrerlaubnismaßnahmen keinen Bestand haben. Das Urteil ist nach einstimmiger Entscheidung des Senats insoweit gemäß § 349 Abs. 4 StPO aufzuheben.

Das Landgericht hat lediglich festgestellt, dass der Angeklagte über keine deutsche Fahrerlaubnis verfügt. Es hat aber keine Feststellungen dazu getroffen, ob er im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis ist. Die Strafkammer hat lediglich berichtet, der aus Österreich stammende und zeitweise in G./Österreich lebende Angeklagte habe die Auskunft auf die Frage verweigert, ob er über eine österreichische Fahrerlaubnis verfügt.

Damit hat das Landgericht seiner Kognitionspflicht aus §§ 244 Abs. 2, 261 StPO nicht ausreichend genügt.

Auch die Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis nach §§ 69 Abs. 1, 69b StGB setzt die Feststellung des Gerichts voraus, dass diese Fahrerlaubnis besteht (Fischer, StGB, 57. Auflage, § 69 Rdnr. 3a; Gübner, NJW 2008, 2278). Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, so wird gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nur eine Sperrfrist für deren Wiedererteilung angeordnet. Stellt das Tatgericht fest, dass der Täter eine ausländische Fahrerlaubnis besitzt, ist diese zu entziehen. Die Entziehung hat aber lediglich die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen (§ 69b Abs. 1 StGB). Ist in diesem Fall der ausländische Führerschein von der Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestellt worden und hat der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland, wie es beim Angeklagten den Feststellungen des Landgerichts nach der Fall ist, so wird der Führerschein im Urteil eingezogen und an die ausstellende Behörde zurückgesandt (§ 69b Abs. 2 Satz 1 StGB).

Das Amtsgericht Lahr (NJW 2008, 2277 f.) hat sich demgegenüber für eine vorsorgliche Entziehung der Fahrerlaubnis beim Vorliegen eines auch nur vagen Verdachts, der Täter könne im Besitz einer ausländischen Fahrerlaubnis sein, ausgesprochen. Der Senat tritt dem entgegen. Nach § 261 StPO darf das Gericht eine tatsächliche Voraussetzung eines Straftatbestands sowie einer Vorschrift, die eine Maßregel der Besserung und Sicherung vorsieht, nur dann heranziehen, wenn es davon überzeugt ist, dass sie gegeben ist. Ein bloßer Verdacht reicht dafür nicht aus. Es ist allein Sache des Gesetzgebers, durch die besondere Ausgestaltung von Voraussetzungen der Strafbarkeit oder von Maßregeln der Besserung und Sicherung Ausnahmen hiervon zuzulassen. Dies ist etwa beim Straftatbestand der üblen Nachrede in § 186 StGB in der Form geschehen, dass im Falle des Beweises der Richtigkeit der behaupteten ehrenrührigen Tatsache – und nur in diesem Fall – eine objektive Bedingung der Strafbarkeit entfällt. Eine solche Vorschrift findet sich hier nicht.

Darüber hinaus besteht ein Bedürfnis für eine Verdachtsentziehung der Fahrerlaubnis jedenfalls nicht mehr. Nach § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV berechtigt eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis während des Laufs einer gerichtlich angeordneten Sperrfrist für die Fahrerlaubniserteilung nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland. Der Täter, der dem zuwiderhandelt, macht sich regelmäßig wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 StVG strafbar (so auch OLG Hamm VRR 2010, 108 f.). Nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV n.F. berechtigt überdies eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis in aller Regel nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn der Berechtigte ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen seinen ordentlichen Wohnsitz zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung in der Bundesrepublik Deutschland hatte. Nach der neueren Rechtsprechung des EuGH (Urteile vom 26. Juni 2008 – C 329 und 343 [BA 2008, 255] sowie 334 bis 336/06 –) entspricht eine solche Regelung der

durch Art. 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG eröffneten Befugnis der Bundesrepublik Deutschland, die Führerscheinerkennung bei einem Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis zu versagen. Sie ist damit europarechtskonform (OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 12. August 2010, Az.: 10 A 10093/10).

3. Die Zurückverweisung der Sache an das Landgericht ist geboten, um die fehlende Feststellung nachzuholen. Anhaltspunkte gibt es allein dafür, dass der Angeklagte im Besitz einer österreichischen und vermutlich in G. ausgestellten Fahrerlaubnis ist. Eine Klärung kann voraussichtlich durch ein Ersuchen des Gerichts an den polizeilichen Sachbearbeiter erfolgen, er möge über das LKA Baden-Württemberg – Abteilung Rechtshilfe bei den österreichischen Behörden unter Berufung auf den Deutsch-Österreichischen Polizei- und Justizvertrag vom 10. November 2003/19. Dezember 2003 um entsprechende Auskunft nachsuchen. Gegenüber dem LKA sind die Personalien des Angeklagten, ein kurzer Sachverhalt und die Fragestellung anzugeben. Es soll dabei darauf hingewiesen werden, dass es sich um eine bloße Vermutung handelt, die Fahrerlaubnis für den Angeklagten könne in G. ausgestellt sein.

Die Dauer der Sperrfrist, die der Senat mit 18 Monaten nicht beanstandet, kann durch die neue Strafkammer insbesondere um die seit dem Urteil des Landgerichts vergangene Zeit ermäßigt werden.

4. Die Gesetzesverletzung berührt den Schuldspruch nicht. Der Senat schließt auch aus, dass im Falle der Nichtentziehung der Fahrerlaubnis durch die neue Strafkammer eine geringere Freiheitsstrafe gegen den Angeklagten festgesetzt werden würde. Der Schuldspruch und der Strafausspruch können daher bestehen bleiben.

78. Bei einer Tatzeitblutalkoholkonzentration von 3,0 Promille und mehr muss der Tatrichter die Schuldfähigkeit unter Berücksichtigung aller wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände des Erscheinungsbildes und des Verhaltens des Täters vor, während und nach der Tat prüfen. Die Annahme der Schuldfähigkeit ist näher zu begründen und hat sich in der Regel auf sachverständige Feststellungen zu stützen.

Oberlandesgericht Naumburg,
Beschluss vom 06. Juli 2010 – 2 Ss 85/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Strafrichter des Amtsgerichts Halle hat den Angeklagten am 19. August 2009 vom Vorwurf der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr freigesprochen. Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht am 18. März 2010 dieses Urteil aufgehoben und den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu je 8 € verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen und angeordnet, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis die

Wirkung hat, dass dem Angeklagten das Recht von der in Polen erteilten Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, für die Dauer von noch drei Monaten aberkannt wird, mit der Rechtskraft der Entscheidung das Recht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland erlischt und während der Dauer der Sperre weder das Recht, von der ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, noch eine ausländische Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Ferner wurde angeordnet, dass der in Polen ausgestellte Führerschein des Angeklagten eingezogen und an die ausstellende Behörde zurückgesandt wird. Dagegen wendet sich der Angeklagte mit seiner Berufung, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 Abs. 1 StPO) und führt mit der Sachrüge zur Aufhebung des Schuldspruchs. Im Übrigen hat die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Revisionsrechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten aufgedeckt (§ 349 Abs. 2 StPO).

Die bisherigen Feststellungen tragen den Schuldspruch wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) nicht.

Gegen die Verwertung der Blutprobe bestehen keine Bedenken.

Nach den bisherigen Feststellungen ist jedoch nicht auszuschließen, dass der Angeklagte im Zustand der Schuldunfähigkeit handelte (§ 20 StGB). Nach dem Ergebnis der Blutuntersuchung war der Angeklagte zur Tatzeit am 29. September 2008 gegen 08.20 Uhr erheblich alkoholisiert. Die ihm um 09.10 Uhr entnommene Blutprobe wies eine Blutalkoholkonzentration von 2,83 ‰ auf. Unter Berücksichtigung eines stündlichen Anbaus von 0,2 ‰ und eines Sicherheitszuschlages von weiteren 0,2 ‰ errechnet sich zur Tatzeit eine mögliche Blutalkoholkonzentration von 3,23 ‰. Bei Blutalkoholkonzentrationen von 3 g ‰ und darüber sind die Voraussetzungen des § 20 StGB nahelegend, daher stets zu prüfen und in der Regel auch gegeben (BGH StV 1991, 297). Ob die Steuerungsfähigkeit ausgeschlossen ist, muss der Tatrichter unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles beurteilen, wobei er neben der errechneten Blutalkoholkonzentration alle wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild und das Verhalten des Täters vor, während und nach der Tat beziehen, zu berücksichtigen hat (BGH NStZ 1995, 539). Wird Schuldfähigkeit – wie hier – bei hohen BAK-Werten bejaht, bedarf dies näherer Begründung; es setzt meist die Anhörung eines Sachverständigen voraus (Fischer, a. a. O.). Auf einen Sachverständigen kann grundsätzlich nur verzichtet werden, wenn es an den tatsächlichen Grundlagen für das zu erstattende Gutachten fehlt oder das Gericht ausnahmsweise, etwa in einfacheren Fällen der Feststellung und Bewertung der Blutalkoholkonzentration oder sonst bei Vorliegen von besonderem richterlichen Erfahrungswissen auf bestimmten Teilbereichen über die erforderliche besondere Sachkunde verfügt, was dann in der Regel

näher darzulegen ist (OLG Koblenz VRS 104, 300; OLG Rostock Beschluss vom 22. 03. 2001 1 Ss 244/00 – zitiert nach juris –). Ein solcher Ausnahmefall, unter dem die alkoholbedingte Beeinträchtigung der Schuldfähigkeit ohne sachverständige Hilfe aufgeklärt werden kann, liegt hier nicht vor. Die Erwägungen des Landgerichts, mit dem es die Schuldfähigkeit bejaht hat, vermögen auch nicht zu überzeugen. Dass der Angeklagte zur Arbeit fahren wollte, ansprechbar war, sich ohne fremde Hilfe bewegen konnte und die Durchführung eines Blutalkoholtests möglich war, schließt eine Aufhebung des Steuerungsvermögens für sich nicht aus (s. BGH StV 1991, 297). Zu den Trinkgewohnheiten des Angeklagten und dazu, wie er sich während der ärztlichen Untersuchung verhielt, wurde nichts festgestellt. Auch der Untersuchungsbefund des blutabnehmenden Arztes ist nicht mitgeteilt.

Die Feststellungen zum äußeren Tatgeschehen sind von Rechtsfehlern nicht beeinflusst und bleiben bestehen (§ 353 Abs. 2 StPO).

79. *) Anders als beim Alkoholkonsum eines Kraftfahrers ist eine Fahruntüchtigkeit i.S.d. §§ 316 StGB und 315c Abs. 1 Nr. 1 a) StGB nach Genuss von Drogen allein aufgrund eines positiven Wirkstoffspiegels im Blut nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (noch) nicht zu begründen. Der Nachweis kann grundsätzlich nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betroffenen im Einzelfall geführt werden. Dazu bedarf es außer des positiven Blutwirkstoffbefundes regelmäßig weiterer aussagekräftiger Be-weisanzeichen.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 29. Juni 2010
– III-3 RVs 45/10, 3 RVs 45/10 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort zu einer Gesamtgeldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 15,- € verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine noch fünfmonatige Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis angeordnet.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts war der Angeklagte am 12. 04. 2009 um 21.12 Uhr aufgrund vorherigen Kokainkonsums zur sicheren Führung von Kraftfahrzeugen nicht in der Lage. Dessen ungeachtet nahm er seinen auf einem Parkplatz an der N-Straße in C. abgestellten Pkw in Betrieb. Obwohl der Angeklagte im Vorwärtsgang aus der Parklücke hätte herausfahren müssen, legte er infolge seiner rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit versehentlich den Rückwärtsgang ein und fuhr auf den hinter ihm abgestellten Pkw der G. auf. Infolge des starken Aufpralls wurde dieser

Pkw auf den dahinter parkenden Pkw des P. geschoben. Beide Fahrzeuge wurden beschädigt.

Obwohl – so heißt es im Urteil weiter – dem Angeklagten aufgrund des Unfallgeschehens nunmehr klar war, dass er infolge des Rauschmittelkonsums nicht mehr fahrtüchtig war, beschloss er, sich vom Unfallort zu entfernen. Den Pkw stellte er in einiger, von der Unfallstelle nicht mehr sichtbaren Stelle ab, setzte seinen Weg zu Fuß fort und wurde kurz danach von eintreffenden Polizeibeamten angetroffen.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Revision und rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Die zulässige Sprungrevision ist begründet und führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Bielefeld (§§ 349 Abs. 4, 354 Abs. 2 StPO).

Die Revision hat bereits mit der erhobenen Sachrüge Erfolg. Die tatrichterlich getroffenen Feststellungen tragen die Verurteilung nicht.

1. Hinsichtlich des Schuldspruchs der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a), Abs. 3 Nr. 2 StGB sowie der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 Abs. 1 StGB belegen die Feststellungen nicht in ausreichender Weise, dass der Angeklagte – im Zustand relativer Fahrtüchtigkeit – infolge des Genusses berauschender Mittel nicht in der Lage war, sein Fahrzeug sicher zu führen.

Es fehlt sowohl an Angaben zur Menge des konsumierten Betäubungsmittels als auch an hinreichenden Ausführungen zur betäubungsmittelbedingten kausalen Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Angeklagten.

Anders als beim Alkoholkonsum eines Kraftfahrers ist eine Fahrtüchtigkeit nach Genuss von Drogen allein aufgrund eines positiven Wirkstoffspiegels im Blut nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft (noch) nicht zu begründen (BGH, BeckRS 2009, 5128; Senatsbeschl. v. 30.03.2010 – III-3 RVs 7/10). Trotz der erheblichen Gefahren, die von der Teilnahme eines unter Rauschgifteinfluss stehenden Kraftfahrers im Straßenverkehr ausgehen können, kann der für die Erfüllung der geltenden §§ 316 StGB und 315c Abs. 1 Nr. 1 a) StGB vorausgesetzte Nachweis der „relativen“ Fahrtüchtigkeit auch nach der gegenwärtigen Gesetzeslage grundsätzlich nur aufgrund des konkreten rauschmittelbedingten Leistungsbildes des Betroffenen im Einzelfall geführt werden. Dazu bedarf es außer des positiven Blutwirkstoffbefundes regelmäßig weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen (BGH, NZV 1999, S. 48 [= BA 1999, 61]). Nicht unbedingt erforderlich ist, dass sich die rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen in Fahrfehlern ausgewirkt haben müssen; u. U. können auch Auffälligkeiten im Verhalten in der Anhaltesituation genügen, die konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit

geben (BGH, NZV 1999, S. 48). Hierfür können ggf. mangelnde Ansprechbarkeit, Unfähigkeit zu koordinierter Bewegung sowie stark verlangsamte Reaktionen bei der polizeilichen Kontrolle im Zusammenhang mit offensichtlichen Fahrfehlern herangezogen werden. Allgemeine Merkmale, die üblicherweise mit Drogenkonsum einhergehen, wie gerötete Augen, erweiterte Pupillen (vgl. zum Rebound-Effekt OLG Zweibrücken, BeckRS 2004, 5288) sowie nervöses oder unruhiges Verhalten rechtfertigen die Annahme relativer Fahrtüchtigkeit hingegen nicht (Senatsbeschl. v. 30.03.2010 – III-3 RVs 7/10; OLG Hamm, Beschl. v. 03.04.2003 – 4 Ss 158/03). Soweit teilweise vertreten wird, bei sehr hohen Wirkstoffwerten eines Betäubungsmittels könne ein einzelnes weiteres Anzeichen zur Begründung der Fahrtüchtigkeit genügen, werden für diesen Fall zugleich hohe Anforderungen an die Zuverlässigkeit der festgehaltenen Ausfallerscheinung gestellt, d.h., diese muss so gravierend sein, dass ein sicheres Fahren ohne weiteres ausgeschlossen werden kann (vgl. OLG Zweibrücken, BeckRS 2004, 5288). Hinzu kommen muss aber, dass das angefochtene Urteil ergibt, ob die festgestellten Werte im Sinne einer konkreten Dosis-Konzentrations-Wirkungs-Beziehung überhaupt als „hoch“ anzusehen sind, was wegen der erheblichen Wirkungsunterschiede von Drogen in jedem Fall näherer Darlegung bedarf (BGH, BeckRS 2009, 5128; BGH, NZV 1999, S. 48).

Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht, vielmehr erschöpft es sich in der Feststellung des Kokainkonsums und der hierdurch begründeten Fahrtüchtigkeit, wobei es an Angaben zur Höhe eines ermittelten Blutwirkstoffbefundes ebenso fehlt wie an der Auseinandersetzung mit insoweit gewonnenen und in die Hauptverhandlung eingeführten Erkenntnissen.

Durch den festgestellten Fahrfehler lässt sich gleichfalls kein kausal verknüpfender Rückschluss auf kokainkonsumbedingte Fahrtüchtigkeit belegen.

Das versehentliche Einlegen des Rückwärtsganges ist nicht als schwerer oder ungewöhnlicher, durch andere Umstände nicht erklärbarer Fahrfehler anzusehen, der einem nicht unter Rauschmittel stehenden Kraftfahrzeugführer nicht unterlaufen wäre. Denkbar ist gleichermaßen ein gänzlich rauschmittelunabhängiges augenblickliches Versagen, zumal das Urteil auch nicht mitteilt, dass der Angeklagte etwa mit einer auffallend hohen Rückfahrgeschwindigkeit zurückgesetzt und aufgrund dessen Schadensbilder besonderen Ausmaßes verursacht hat.

Sonstige Ausfallerscheinungen des Angeklagten verzeichnet das Urteil nicht, so dass es insgesamt an hinreichenden Feststellungen zur rauschmittelbedingten relativen Fahrtüchtigkeit nach §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a), 316 Abs. 1 StGB mangelt.

2. Die tatrichterlichen Ausführungen zum unerlaubten Entfernen vom Unfallort nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB bedürfen der Konkretisierung. [wird ausgeführt]

80. Erwirbt ein wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis Angeklagter nach der Tat eine neue Fahrerlaubnis, so kann bei nachfolgender mehr als 3-monatiger unbeanstandeter Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr der sich eigentlich aus der Tat ergebende Eignungsmangel weggefallen sein. Es kann dann aber geboten sein, ein Fahrverbot nach § 44 StGB festzusetzen.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Urteil vom 14. September 2010
– 9 Ds 82 Js 3172/10-86/10, 9 Ds 86/10 –

Aus den Gründen:

Aufgrund einer Trunkenheitsfahrt vom 02. 06. 2009 wurde der Angeklagte durch das hiesige Gericht am 03. 11. 2009 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30,00 Euro verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde entzogen und der Führerschein eingezogen – festgesetzt wurde zudem eine Sperrfrist bis zum 02. 04. 2010. Die hiergegen eingelegte Berufung nahm der Angeklagte im Hauptverhandlungstermin vor dem Landgericht N. am 18. 03. 2010 zurück. Bereits am nächsten Tage, also am 19. 03. 2010 befuhr der Angeklagte in T. um 8.41 Uhr die P. Straße mit seinem fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeug. Der Angeklagte wollte in T. einen Arzt aufsuchen, um eine ärztliche Bescheinigung zu besorgen, die er für die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis benötigte. Seit dem 28. 05. 2010 ist der Angeklagte wieder Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis, nachdem ihm eine solche von der zuständigen Verwaltungsbehörde wieder erteilt wurde.

Der Angeklagte war geständig und dementsprechend wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 Abs. 1 StVG zu bestrafen.

Tat- und schuldangemessen erschien dem Gericht zur Einwirkung auf den Angeklagten unter Berücksichtigung aller für und gegen ihn sprechenden Umstände eine Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 5,00 Euro. Die geringe Tagessatzhöhe ergibt sich aus der Tatsache, dass dem Angeklagten durch die Stadt P. derzeit lediglich eine Schlichtwohnung zur Verfügung gestellt wird, er jedoch keinerlei Sozialhilfeleistungen seitens der Stadt erhält.

Zwar hat sich der Angeklagte durch seine Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Diese Ungeeignetheit ergab sich aus der Tatbegehung bereits einen Tag nach der Berufungshauptverhandlung und dem inneren Zusammenhang der Tat mit dem Verfahren zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis. Diese Ungeeignetheit aus der Tat konnte das Gericht jedoch zum Zeitpunkt der Urteilsfällung nicht mehr feststellen. Es war nämlich zu berücksichtigen, dass seit der Tat nicht nur etwa 6 Monate vergangen sind, sondern zwischenzeitlich auch eine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde und der Angeklagte hiermit etwa 3¹/₂ Monate beanstandungsfrei wieder am Straßenverkehr teilnimmt.

Folgerichtig erschien es ausreichend, aber auch erforderlich, ein Fahrverbot gem. § 44 StGB von ange-

messenen 3 Monaten als „Denkzettel“ festzusetzen. Bei der Bemessung der Fahrverbotsdauer hat das Gericht angesichts der dargestellten Tatumstände das maximale Maß festsetzen müssen.

81. *) Das Ergebnis einer Atemalkoholmessung ist im Falle einer fehlenden Belehrung über die Freiwilligkeit der Teilnahme nicht verwertbar.

Amtsgericht Frankfurt am Main,
Urteil vom 18. Januar 2010
– 998 OWi 2022-955 Js-OWi 20697/09 –

Aus den Gründen:

Der heute 36-jährige Betroffene ist italienischer Staatsangehöriger und verheiratet. Er betreibt mehrere Restaurants.

Der Betroffene befuhr am 24. 10. 2008 um 01:40 Uhr in F. die B. Straße mit seinem Pkw. Er wurde einer verdachtsunabhängigen Verkehrskontrolle unterzogen. Alkoholbedingte Ausfallerscheinungen konnten nicht festgestellt werden. Da der Betroffene einräumte, Alkohol konsumiert zu haben, wurde er zum Polizeipräsidium F. verbracht. Danach erfolgte in der Zeit von 02:27 Uhr und 02:36 Uhr eine Messung seiner Atemalkoholkonzentration mit einem Atemalkoholmessgerät Alcotest 7110 Evidential, Typ MK III. Das Gerät war zuletzt am 07. 10. 2008 geeicht worden; die Gültigkeit der Eichung dauerte bis zum 30. 04. 2009 an. Die beiden Einzelwerte der Messung ergaben 0,259 bzw. 0,257 mg/l und ein Durchschnittswert von 0,25 mg/l.

Der Betroffene hat einer Verwertung dieser Atemalkoholmessung widersprochen und behauptet, er sei nicht über die Freiwilligkeit der Messung belehrt worden.

Das Protokoll zur Atemalkoholmessung enthält den Hinweis, dass eine Belehrung des Probanden durchgeführt worden sei, schweigt sich jedoch über deren Inhalt aus. Der Zeuge, der die Messungen durchgeführt hatte, konnte sich nicht daran erinnern, ob er den Betroffenen über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung belehrt hat.

Daher war zu Gunsten des Betroffenen davon auszugehen, dass die erforderliche Belehrung vor der Messung nicht erfolgt ist. Der Betroffene war daher vom Vorwurf der fahrlässigen Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG freizusprechen.

Das Ergebnis des Alcotests ist wegen der fehlenden Belehrung über die Freiwilligkeit an der Teilnahme nicht verwertbar. Die Teilnahme an dem Test kann nicht erzwungen werden, da dies eine aktive Betätigung des Betroffenen erfordert und er nicht verpflichtet werden kann, aktiv an der eigenen Überführung mitzuwirken. Über die Freiwilligkeit und die Nichterzwingbarkeit muss der Betroffene von den Ermittlungsbehörden belehrt werden. Zum Zeitpunkt der Durchführung dieses Tests hatte der Betroffene den Beschuldigtenstatus und war bereits über seine prozes-

sualen Rechte nach §§ 136 Abs. 1, 163a StPO belehrt worden. Bemerkenswerter Weise enthält die Belehrung des Betroffenen den ausführlichen Text dieser Belehrung, so dass über deren Inhalt kein Zweifel besteht.

Das Gericht ist der Ansicht, dass die Verletzung dieser Belehrungspflicht zum Atemalkoholtest auch ein Verwertungsverbot zur Folge hat.

Der Betroffene war daher freizusprechen mit der Kostenfolge, dass die Staatskasse die Kosten des Verfahrens und seine notwendigen Auslagen zu tragen hat.

82. 1. Hat ein Radfahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 1,6 Promille oder mehr am Straßenverkehr teilgenommen, so bestehen berechnete Zweifel an seiner Eignung zum Führen eines nicht erlaubnispflichtigen Fahrzeugs, die eine Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens gem. §§ 3 Abs. 2, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV rechtfertigen. Dies gilt auch bei einem sog. Ersttäter, der nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge ist (a. A. OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 25. 09. 2009 – 10 B 10930/09 –, DAR 2010, 35 = NZV 2010, 54 = NJW 2010, 457 = BA 2009, 437).

***) 2. Fehlende finanzielle Mittel stellen in aller Regel keinen ausreichenden Grund dar, um die Vorlage eines zu Recht verlangten Fahreignungsgutachtens zu unterlassen, ohne dass dem Betroffenen einer solchen Anordnung die Rechtsfolge des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV entgegengehalten werden kann.**

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,
Urteil vom 06. Oktober 2010 – 2 B 1076/10 –

Aus den Gründen:

Dem Antrag auf Gewährung von Prozesskostenhilfe für das Beschwerdeverfahren kann - unabhängig von den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Antragstellers - nicht entsprochen werden. Prozesskostenhilfe ist gemäß § 166 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) i. V. m. § 114 der Zivilprozessordnung (ZPO) nur dann zu bewilligen, wenn die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet und nicht mutwillig erscheint. Die vom Antragsteller beabsichtigte Rechtsverfolgung ist indes nicht hinreichend erfolgversprechend.

Die per Telefax am 26. Mai 2010 rechtzeitig vor Ablauf der in § 146 Abs. 4 Satz 1 VwGO bestimmten Frist beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingegangene Beschwerdebegründung, die dieser allein prüft (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), lässt keinen Gesichtspunkt erkennen, der zu einer Abänderung der angefochtenen erstinstanzlichen Entscheidung und zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der vom Antragsteller am 21. Dezember 2009 beim Verwaltungsgericht Gießen erhobenen Anfechtungsklage führen könnte. Das Verwaltungsgericht hat vielmehr

zutreffend erkannt, dass die zuständige Behörde gemäß § 3 Abs. 2 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –) bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des betroffenen Fahrzeugführers schließen darf, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder wenn er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Ferner hat das erstinstanzliche Gericht als Voraussetzung hierfür fehlerfrei zu Grunde gelegt, dass die Anordnung zur Beibringung eines (hier: medizinisch-psychologischen) Eignungsgutachtens auf der Grundlage von § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV sich als rechtmäßig erweisen muss.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde das Führen von nicht erlaubnispflichtigen Fahrzeugen oder das Führen von Tieren zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen, wenn sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet hierzu erweist. Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs oder Tieres zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist, finden die Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV gemäß § 3 Abs. 2 FeV entsprechend Anwendung, um Eignungszweifel zu klären bzw. eine behördliche Entscheidung über die Untersagung, Beschränkung oder die Anordnung von Auflagen vorzubereiten. Zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik ordnet die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV dann zwingend, d. h. ohne dass ihr ein Ermessen eingeräumt wäre, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Eignungsgutachtens an, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde.

Die Anordnung zur Beibringung eines Eignungsgutachtens vom 30. Oktober 2008 durch den Antragsgegner ist hier entgegen der Ansicht des Antragstellers auch von § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV gedeckt, nachdem der Antragsteller mit rechtskräftigem Strafbefehl des Amtsgerichts Gießen vom 30. Juli 2008 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr verurteilt worden ist. Nach seinem eindeutigen Wortlaut setzt § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs, sondern lediglich das Führen eines Fahrzeugs unter erheblichem Alkoholeinfluss voraus, so dass die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr als Radfahrer ausreichend ist (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, BVerwGE 131, 163 = NJW 2008, 2601 = DAR 2008, 537 = NZV 2008, 646 = VerkMitt 2008, Nr. 73 = VRS 115, 149 = Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 14, m. w. N. [= BA 2008, 410]). Allerdings sind mit der rechtskräftigen Verurteilung des Antragstellers noch nicht die Voraussetzungen für eine Untersagungsanordnung nach § 3 Abs. 2 FeV erfüllt. Auch genügt der am 30. Juni 2008 beim Antragsteller festgestellte Blutalkoholgehalt von deutlich mehr als 1,6 ‰ (zur Tatzeit um 4.15 Uhr mindestens 1,75 ‰, siehe hierzu: vorläu-

figes Blutalkohol-Gutachten des Universitätsklinikums G. und M. GmbH), noch nicht, um automatisch die Eignung zum Führen erlaubnisfreier Fahrzeuge zu verneinen. Dies folgt aus dem systematischen Verhältnis von § 3 Abs. 2 und § 13 FeV. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV ist eine solche – beim Antragsteller nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge bislang nur einmal festgestellte – Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 ‰ zunächst nur Anlass für die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Vorbereitung einer Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 1 FeV. Dem steht weder der stets zu beachtende Grundsatz der Verhältnismäßigkeit noch der Wortlaut des § 3 Abs. 2 FeV entgegen, nachdem die Vorschriften der §§ 11 bis 13 FeV entsprechend Anwendung finden. Danach setzt die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Eignungsbegutachtung (auch) auf der Grundlage des § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV gegenüber einem Fahrradfahrer, der – wie hier der Antragsteller – nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge ist, nicht voraus, „... dass sich eine naheliegende und schwerwiegende, an die Risiken bei auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabern heranreichende Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs durch den Radfahrer aus den konkreten Umständen des Einzelfalls herleiten lässt.“ (so: OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09 –, NJW 2010, 457 = DAR 2010, 35 = NZV 2010, 54 = BA 2009, 437). Dieser Auffassung des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz folgt der beschließende Senat ebenso wenig wie der in der Beschwerdebegründung zum Ausdruck gebrachten Ansicht, der in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV vom Verordnungsgeber festgelegte Wert eines Blutalkoholgehalts von mindestens 1,6 ‰ könne bei einem Fahrradfahrer, der nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sei, nicht zum Anlass für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Eignungsbegutachtung genommen werden.

Einer derartigen Auslegung und Anwendung von § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV wäre nur dann zu folgen, wenn sich Anhaltspunkte dafür finden ließen, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber die Risiken für den Straßenverkehr, die allein auf der Alkoholproblematik eines bislang nicht mit einem Kraftfahrzeug auffällig gewordenen Führers eines erlaubnisfreien Fahrzeugs beruhen, ausdrücklich hinnehme. Hierzu finden sich jedoch weder im Straßenverkehrsgesetz noch in der Fahrerlaubnis-Verordnung hinreichende Anhaltspunkte. Insbesondere kann aus der Tatsache, dass die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit einem Fahrrad allen Personen grundsätzlich voraussetzungslos gestattet ist, nicht ohne weiteres geschlossen werden, dass auch bei der Anordnung von Maßnahmen zur Aufklärung von Eignungszweifeln aufgrund eines unkontrollierten Alkoholkonsums bei Fahrradfahrern, die nicht im Besitz einer Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen sind, strengere rechtliche Maßstäbe gelten als bei Fahrerlaubnisinhabern (a. A.: OVG Rheinland-Pfalz, Be-

schluss vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09 –, a. a. O.).

Mit der Etablierung der 1,6 ‰-Grenze (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV) hat der Gesetzgeber der schon lange bestehenden und schließlich auch nicht mehr durchgreifend angezweifelten Erkenntnis Rechnung getragen, dass ein Verkehrsteilnehmer, der diese Alkoholkonzentration erreichen und sich gleichwohl noch „koordiniert“ in den Straßenverkehr begeben kann, die Vermutung regelmäßigen, übermäßigen Alkoholkonsums und eines Verlusts des Trennungsvermögens im Hinblick auf die Teilnahme am Straßenverkehr begründet (vgl. amtliche Begründung zur Fahrerlaubnis-Verordnung, VkB1. 98, 1070; BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, a. a. O.; so auch: OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09 –, a. a. O.). Allein diese objektiv messbar eingetretene Situation rechtfertigt daher Fahrerlaubniszweifel und die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung. Der Grund hierfür liegt in der Erkenntnis, dass der so genannte Gesellschaftstrinker alkoholische Getränke allenfalls bis zu einem Blutalkoholwert von 1,0 oder 1,3 ‰ verträgt oder zu sich nehmen kann, und dass Personen, die Blutalkoholwerte von über 1,6 ‰ erreichen, regelmäßig an einer dauerhaft ausgeprägten Alkoholproblematik leiden. Nicht an Alkohol gewöhnte Personen sind nicht in der Lage, ihr Fahrzeug aufzufinden, es in Gang zu setzen und es über eine gewisse Strecke zu bewegen. Dies gilt auch bzw. besonders bei einem Fahrrad, dessen Gebrauch ein gesteigertes Maß an Balance erfordert und damit besondere Anforderungen an den Gleichgewichtssinn stellt. Dies wird auch bestätigt durch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, die als Niederschlag sachverständiger Erfahrung von Gewicht sind (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, a. a. O., m. w. N.). Dort ist unter Anmerkung 2.3 des Kommentars zu Kapitel 3.11.1, Missbrauch, ausgeführt:

„Es kann kein Zweifel darüber herrschen, dass ein Radfahrer, der mit 1,6 Promille und mehr am Straßenverkehr teilgenommen hat, keine hinreichende Kontrolle mehr über seinen Alkoholkonsum hatte. Denn er hat hierbei in eklatanter Weise sowohl die eigene als auch die allgemeine Verkehrssicherheit gefährdet, indem er entsprechend § 316 StGB und dessen Auslegung in der Rechtsprechung im Zustand absoluter Fahrunsicherheit ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt hat. Entsprechendes gilt auch, wenn er mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille eine Straftat nach § 315c StGB Abs. 1 begangen hat, d. h. ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. ...

Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Führen eines Fahrrades vor dem Zeitpunkt der Eignungsbeurteilung, für sich allein genommen lediglich ein Beleg für das Bestehen von Alkoholmissbrauch in der Vergangenheit ist und damit begründeter Anlass für Eignungsbedenken der Verkehrsbehörde.“

Mit der Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV trägt der Verordnungsgeber in abstrakt-genereller Weise der Erkenntnis Rechnung, dass die Teilnahme am Straßenverkehr mit jedem Fahrzeug in erheblich alkoholisiertem Zustand eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt. Diese Einschätzung liegt auch dem § 316 des Strafgesetzbuchs (StGB) zu Grunde, der Trunkenheitsfahrten mit jedem Fahrzeug - nicht nur mit einem Kraftfahrzeug - unter Strafe stellt (vgl.: BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, a. a. O.; vgl. zu § 15b Abs. 1 Satz 2 StVZO a. F.: BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34.94 –, BVerwGE 99, 249 = DAR 1996, 70 = NZV 1996, 84 = VerkMitt 1986 Nr. 89 = VRS 91, 221 = Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 24).

Dem kann der Antragsteller nicht unter Berufung auf den Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 25. September 2009 (– 10 B 10930/09 –, a. a. O.) mit Aussicht auf Erfolg entgegenhalten, das Gefahrenpotenzial für andere Verkehrsteilnehmer sei wegen der allgemein geringeren Betriebsgefahren eines Fahrrads deutlich niedriger (einzuschätzen) als bei einem Kraftfahrzeug.

Der beschließende Senat geht zwar ebenso wie das Oberverwaltungsgericht Niedersachsen (siehe: Beschluss vom 01. April 2008 – 12 ME 35/08 –, NJW 2008, 2049 = VerkMitt 2008, 44) davon aus, dass die Gefahren, die von dem Führer eines erlaubnisfreien Fahrzeugs ausgehen, geringer einzustufen sein mögen, als diejenigen die ungeeignete Führer von Kraftfahrzeugen, also von erlaubnispflichtigen Fahrzeugen verursachen. Sie sind aber erheblich genug, um die entsprechende Anwendung der Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV für gerechtfertigt zu halten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines Fahrzeugs zum Führen ungeeignet oder nur bedingt geeignet ist (§ 3 Abs. 2 FeV). Es liegt auf der Hand, dass Verkehrsunfälle, die ungeeignete Fahrer nicht erlaubnispflichtiger Fahrzeuge verursachen, ebenfalls mit schwerwiegenden Folgen für Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer verbunden sein können. Motorisierte Verkehrsteilnehmer, die sich im Allgemeinen schneller als Fahrradfahrer im Straßenverkehr bewegen, gefährden sich und andere erheblich, wenn sie wegen der unvorhersehbaren Fahrweise eines unter Alkohol fahrenden Radfahrers zu riskanten und folgenschweren Ausweichmanövern verleitet werden. Die Folgen eines auf solche Art verursachten Unfalls können dabei genauso schwerwiegend sein wie die Folgen eines Verkehrsunfalls, der durch einen ungeeigneten Führer eines Kraftfahrzeugs unmittelbar verursacht wird (so auch: Bay VGH, Beschluss vom 22. Oktober 2009 – 11 ZB 09.832 –, juris; siehe hierzu auch: Geiger, Verbot des Führens nicht fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge, SVR 2007, 161). Soweit das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in seinem Beschluss vom 25. September 2009 (– 10 B 10930/09 –, a. a. O.) demgegenüber allein darauf abstellt, dass solche „... folgenschweren Ereignisse ... aber doch die Ausnahme ...“ darstellten, um damit die Unzulässigkeit einer uneingeschränkten Anwendung des § 13

Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV auf das Führen eines erlaubnisfreien Fahrzeugs zu begründen, kann dieses Argument nicht überzeugen. So trifft die Begründung, Fahrradfahrer benutzen weder Autobahnen noch vergleichbar ausgebaute Schnellstraßen mit einer hohen Verkehrsdichte, in gleichem Maße auch auf Fahrer von Kraftfahrzeugen der Klasse M zu (siehe: § 18 der Straßenverkehrsordnung – StVO –); gleichwohl findet § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV insoweit uneingeschränkte Anwendung. So lassen sich denn auch Anhaltspunkte für einen erkennbaren Willen des Normgebers, die Aufklärung von Eignungszweifeln im Zusammenhang mit einem unkontrollierten Alkoholkonsum und dem Führen eines nicht fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugs im Straßenverkehr nur unter über den Wortlaut des Tatbestandes des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV hinausgehenden, auf den Einzelfall bezogenen, strengen Voraussetzungen zuzulassen, nicht finden. Vielmehr stellt – wie bereits vorstehend festgestellt wurde – die Teilnahme am Straßenverkehr unter erheblicher Alkoholisierung mit jedem Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, a. a. O.; Geiger, a. a. O.).

Auf die Frage, wie das Straf- oder Ordnungswidrigkeitenrecht den Konsum von Alkohol bewertet, insbesondere ab welcher Blutalkoholkonzentration von einer absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen ist, kommt es hier nicht an. Die Aufklärung von Zweifeln an der Fahreignung gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV dient – ebenso wie eine Maßnahme nach §§ 3 Abs. 1 oder 46 Abs. 1 FeV – nicht der (repressiven) Ahndung vorangegangener Verkehrsverstöße, sondern der Abwehr von Gefahren, die künftig durch die Teilnahme von zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nicht geeigneten Fahrern am Straßenverkehr entstehen können (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, a. a. O.; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 01. April 2008 – 12 ME 35/08 –, a. a. O.; VG München, Urteil vom 17. März 2010 – M 6a K 09.5785 –, juris).

Die auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV angeordnete Überprüfung der Eignung des Antragstellers zum Führen von nicht fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen vom 30. Oktober 2008 war somit ein geeignetes und verhältnismäßiges Mittel, um die berechtigten Eignungszweifel aufzuklären. Sie verletzt nicht das Persönlichkeitsrecht des Antragstellers, denn bei ihm zum Tatzeitpunkt am 27. Juni 2008 festgestellten, normabweichend hohen Blutalkoholgehalt besteht ein Bedürfnis nach umfassender Klärung der weiteren Fahreignung durch ein angemessenes und vollständiges medizinisch-psychologischen Gutachten. Das somit zu Recht angeforderte Gutachten wurde vom Antragsteller weder innerhalb der ihm hierfür vom Antragsgegner gesetzten Frist noch bis zum Erlass des Widerspruchsbescheids am 03. Dezember 2009 beigebracht. Aus diesem Grund durfte der Antragsgegner gemäß §§ 3 Abs. 2 i. V. m. 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von nicht fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen

schließen und ihm deshalb gemäß § 3 Abs. 1 FeV das Führen solcher Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr untersagen.

Dabei erweist sich die Untersagungsverfügung vom 07. April 2009 in der Fassung des Widerspruchsbescheides vom 03. Dezember 2009 entgegen der Ansicht des Antragstellers nicht deshalb als unverhältnismäßig, weil er „... aufgrund seiner finanziellen Situation als Student nicht in der Lage ist, das Gutachten erstellen zu lassen und einzureichen.“

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, der sich auch der beschließende Senat sowie andere Oberverwaltungsgerichte angeschlossen haben, stellen fehlende finanzielle Mittel in aller Regel keinen ausreichenden Grund dar, um die Vorlage eines zu Recht verlangten Fahreignungsgutachtens zu unterlassen, ohne dass dem Betroffenen einer solchen Anordnung die Rechtsfolge des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV entgegengehalten werden kann. Bei einer berechtigten Anforderung eines Eignungsgutachtens kann es auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen ebenso wenig ankommen wie bei anderen Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde, die im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Nur unter ganz besonderen Umständen kann einem Verkehrsteilnehmer zugebilligt werden, der Aufforderung zur Beibringung eines Eignungsgutachtens entgegenzuhalten, es sei ihm unzumutbar, die damit einhergehenden Kosten aus eigenen Mitteln oder mit fremder Hilfe aufzubringen. Die Beibringungslast, die § 11 Abs. 2 bis Abs. 4 sowie §§ 13 f. FeV dem Betroffenen auferlegen, wenn berechtigte Zweifel an seiner Eignung zum Führen von Fahrzeugen bestehen, bezieht sich nicht nur auf das geforderte Gutachten selbst; sie umfasst auch diejenigen Tatsachen, die in seinem besonderen Fall die Zahlung der Kosten des Gutachtens als nicht zumutbar erscheinen lassen. Kommt der Betroffene der Pflicht zur Darlegung dieser Tatsachen nicht nach, so kann von einer grundlosen Weigerung, sich begutachten zu lassen, ausgegangen und die Nichteignung zum Führen von Fahrzeugen als erwiesen angesehen werden. Da ein wirtschaftliches Unvermögen somit nur ganz ausnahmsweise als ein ausreichender Grund dafür anerkannt werden kann, dass die in § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bezeichnete Rechtsfolge nicht eintritt, und Vorsorge dagegen getroffen werden muss, dass eine Bedürftigkeit lediglich vorgeschoben wird, um eine im Interesse der Verkehrssicherheit gebotene Aufklärung der Fahreignung zu verhindern, sind an den Nachweis fehlender finanzieller Mittel als Hinderungsgrund für die Beibringung eines Eignungsgutachtens strenge Anforderungen zu stellen. Zu verlangen ist deshalb nicht nur eine lückenlose Offenlegung der persönlichen und wirtschaftlichen Lage durch den Betroffenen, wobei die Richtigkeit der gemachten Angaben durch aussagekräftige Unterlagen zweifelsfrei zu belegen ist. Von einem zur Vorlage eines Eignungsgutachtens verpflichteten Verkehrsteilnehmer ist vielmehr auch zu fordern, dass er alle nach Sachlage ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeiten ausschöpft, um die einer Begutachtung ent-

gegenstehenden finanziellen Hemmnisse auszuräumen (vgl.: BVerwG, Urteil vom 12. März 1985 – 7 C 26.83 –, BVerwGE 71, 93 = NJW 1985, 2490 = VkBBl. 1995, 393 = VerkMitt 1985, 59 = VRS 69, 154 = Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 71; Urteil vom 13. November 1997 – 3 C 1.97 –, NZV 1998, 300 = Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 28; BayVGH, Beschluss vom 07. November 2006 – 11 ZB 05.3034 –, juris; Beschluss vom 09. Februar 2005 – 11 CS 04.2438 –, juris; Hess VGH, Beschluss vom 07. April 2010 – 2 D 58/10 –).

Dieser Darlegungslast ist der Antragsteller hier nicht nachgekommen. Zwar wird in der Beschwerdebegründung behauptet, er habe „... schon im Verwaltungsverfahren ...“ auf seine finanzielle Situation hingewiesen. Dies ist aber – abgesehen vom Schreiben seines Vaters vom 06. Juni 2009 – nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge des Antragsgegners nicht nachvollziehbar. Insbesondere hat es der Antragsteller versäumt, bereits im Verwaltungsverfahren seine persönliche und wirtschaftliche Lage offen zu legen und deren Richtigkeit durch aussagekräftige Unterlagen zweifelsfrei zu belegen. Darüber hinaus hat er während des Verwaltungsverfahrens nach dem Inhalt der Verwaltungsvorgänge nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um die einer Begutachtung entgegenstehenden finanziellen Hemmnisse auszuräumen. Insbesondere ist nichts dafür ersichtlich, dass sich der Antragsteller bei den für eine Gutachtenerstellung in Frage kommenden Institutionen darum bemüht hat, eine Ratenzahlungsvereinbarung für ein Gutachten zu schließen bzw. von dem zuständigen Sozialhilfeträger Leistungen für eine Gutachtenerstellung bewilligt zu erhalten. Der Antragsteller hat somit während des Verwaltungsverfahrens weder in ausreichendem Maß nachgewiesen, dass er außer Stande ist, die Kosten einer medizinisch-psychologischen Begutachtung aufzubringen, noch hat er die von Rechts wegen gebotenen Anstrengungen unternommen, um etwaige Gründe finanzieller Art, die einer Beibringung des verlangten medizinisch-psychologischen Gutachtens angeblich entgegenstehen, auszuräumen.

Die Untersagungsverfügung des Antragsgegners vom 07. April 2009 in der Fassung des Widerspruchsbescheides vom 03. Dezember 2009 ist auch frei von Ermessensfehlern ergangen. Im Unterschied zum Entzug einer Fahrerlaubnis ist die Rechtsfolge des § 3 Abs. 1 FeV grundsätzlich zunächst ins Ermessen der Behörde gestellt, da das Gesetz neben der Untersagung der Berechtigung zum Führen von nicht fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen auch deren Beschränkung oder die Anordnung von Auflagen vorsieht (sog. Rechtsfolgeermessen). Nachdem der Antragsteller das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Eignungsgutachten jedoch nicht beigebracht hat, ist das Ermessen des Antragsgegners insoweit auf Null reduziert. Denn wenn – wie hier – kein Gutachten beigebracht wird, das auch zur Aufklärung der Frage dient, ob Anknüpfungspunkte bestehen, nach denen eine Beschränkung oder Anordnung von Auflagen ausreichend sein könn-

ten, bleibt der Behörde schlichtweg keine andere Möglichkeit, als zum Ausschluss der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen ohne Einschränkung zu untersagen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 08. Februar 2010 – 11 C 09.2200 –, ZfS 2010, 296 = VD 2010, 137, m. w. N.).

Schließlich ist auch nicht erkennbar, dass der Antragsteller zur Fortsetzung seines Studiums zwingend auf die Benutzung eines Fahrrads angewiesen ist. Der von ihm abgelehnte Verweis auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel mag zu einer nicht unerheblichen Verlängerung der Fahrzeiten führen. Es ist jedoch weder vorgetragen noch sonst wie ersichtlich, dass damit – zumal unter Berücksichtigung der gegenläufigen Belange der öffentlichen Verkehrssicherheit – für ihn unzumutbare Nachteile verbunden sind. Insoweit hat der Antragsgegner nämlich zu Recht darauf hingewiesen, dass der Antragsteller als eingeschriebener Student mit seinem Studentenausweis nicht nur das Angebot des innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs in A-Stadt, sondern auch den regionalen Bahnverkehr zwischen Marburg und Frankfurt am Main kostenlos benutzen kann.

83. 1. Ist eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt, hat sich der Betroffene insoweit im Sinne der Verkehrssicherheit bewährt.

2. Geht daher ein zur Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik beigebrachtes medizinisch-psychologisches Gutachten von einem wiederholten Führen eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss aus, obwohl eine der beiden mit einem Bußgeld geahndeten Taten getilgt ist, beruht das Gutachten auf einer fehlerhaften Tatsachengrundlage.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 23. Juni 2010 – 10 B 10545/10 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat Erfolg. Die von ihm dargelegten Gründe führen zu einer von dem angefochtenen Beschluss abweichenden Interessenabwägung. Hiernach wiegt das Interesse des Antragstellers an der Aussetzung der Vollziehung des Entzugs seiner Fahrerlaubnis schwerer als das öffentliche Interesse am Sofortvollzug der Verfügung, weil die angegriffene Entscheidung offensichtlich rechtswidrig ist.

Entgegen der Rechtsansicht des Verwaltungsgerichts hat sich der Antragsteller nämlich nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – erwiesen. Das vom Antragsgegner angeforderte medizinisch-psychologische Gutachten vermag die Eignungsfrage nicht zu klären; da die Fahrerlaubnisbehörde insoweit beweispflichtig ist (vgl. hierzu den

Beschluss des erkennenden Senates vom 21. Juli 2009 – 10 B 10508/09.OVG – ESOVGRP), kommt eine Fahrerlaubnisentziehung auf der Grundlage dieses Gutachtens nicht in Betracht.

Keine Bedenken bestehen allerdings – was auch der Antragsteller zugesteht – hinsichtlich der grundsätzlichen Verwertbarkeit des Gutachtens. Wie bereits das Verwaltungsgericht unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ausgeführt hat, kommt es nicht darauf an, ob vorliegend ein hinreichender Anlass im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 b) FeV für die angeordnete medizinisch-psychologische Begutachtung bestand. Hat sich der Betroffene nämlich – wie hier – einer angeordneten Begutachtung gestellt und liegt der Behörde das Gutachten vor, so ist dies eine neue Tatsache, die selbständige Bedeutung hat und der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis zugrunde gelegt werden kann.

Für den Senat steht aber nach Würdigung des Gutachtens nicht fest, dass der Antragsteller gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV i. V. m. Ziffer 8.1 der Anlage 4 zur FeV wegen Alkoholmissbrauchs, also des Nichttrennkönnens zwischen einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges, zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Denn das Gutachten beantwortet die Frage der Eignung des Antragstellers auf einer fehlerhaften Tatsachengrundlage, indem es den Anlass der Begutachtung im wiederholten Führen eines Kraftfahrzeuges durch den Antragsteller unter erhöhtem Alkoholeinfluss sieht. Ausgehend von dieser Prämisse prüft es, ob der Antragsteller auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol führen wird (vgl. S. 2 des Gutachtens). Nach § 29 Abs. 8 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – darf jedoch das Führen eines Kraftfahrzeugs durch den Antragsteller mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,77 Promille am 20. Januar 2007, welches mit seit 12. April 2007 rechtskräftigem Bußgeldbescheid geahndet wurde, nicht mehr für die Fahreignungsbeurteilung (vgl. § 28 Abs. 2 Nr. 1 StVG) herangezogen werden, weil die Eintragung der als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld und einem Fahrverbot geahndeten Trunkenheitsfahrt im Verkehrszentralregister getilgt ist. Die Tilgungsfrist dieser Bußgeldentscheidung begann nach § 29 Abs. 4 Nr. 3 StVG mit dem Tag der Rechtskraft der Entscheidung, mithin am 12. April 2007, so dass aufgrund der zweijährigen Tilgungsfrist des § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG diese am 12. April 2009 getilgt war. Die Eintragung der seit 14. August 2009 rechtskräftigen Bußgeldentscheidung aufgrund eines neuerlichen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,63 Promille durch den Antragsteller am 12. Mai 2009 führte trotz Tatbegehung und rechtskräftiger Entscheidung während der Überlieferfrist der ersten Entscheidung von einem Jahr (vgl. § 29 Abs. 7 Satz 1 StVG) nicht zur Hemmung des Ablaufs der Tilgungsfrist der ersten Bußgeldentscheidung. Voraussetzung hierfür ist nämlich nach § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG nicht nur die Eintragung der neuen Tat in das Verkehrszentralregister bis

zum Ablauf der Überlieferfrist, sondern zusätzlich die Begehung der Tat vor dem Ablauf der Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 1 StVG.

Unterliegt damit die Bußgeldentscheidung wegen der Ordnungswidrigkeit vom 20. Januar 2007 der Tilgung, darf die Tat dem Antragsteller nicht mehr vorgehalten werden; er hat sich insoweit im Sinne der Verkehrssicherheit bewährt (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 29 StVG Rdnr. 2). Zur Beurteilung der Eignungsfrage herangezogen werden durfte damit nur eine Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr, nämlich das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss am 12. Mai 2009. Das im Gutachten angenommene wiederholte Führen eines Kraftfahrzeuges hat demgegenüber eine andere Qualität, wie sich Ziffer 8.1 der Anlage 4 zur FeV in Verbindung mit Ziffer 3.11 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung entnehmen lässt, wonach Alkoholmissbrauch, d. h. fehlendes Vermögen, das Führen eines Kraftfahrzeuges und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum hinreichend sicher zu trennen, regelmäßig nur bei wiederholtem Führen eines Kraftfahrzeuges unter unzulässig hoher Alkoholkonzentration vorliegt. Geht mithin das Gutachten von einer fehlerhaften Tatsachengrundlage aus, kann es zum Beweis der Nichteignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeuges nicht herangezogen werden und liegen die Voraussetzungen für den Entzug der Fahrerlaubnis nicht vor.

84. *) Bereits der einmalige Konsum von Amphetamin schließt im Regelfall die Fahreignung aus.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 26. Juli 2010 – 11 CS 10.1278 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen den Sofortvollzug der Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, L, M und S.

Nach Mitteilung der Polizeiinspektion W.-O. vom 11. Februar 2010 wurde bei einer Personenkontrolle am 10. Januar 2010 am Hauptbahnhof in W. festgestellt, dass der Antragsteller eine Plastikbox mit sich führte, in der sich 2,2 g Marihuana, 0,3 g Amphetamin und 8,1 g Tabak-Marihuana-Mischung befanden.

Mit Schreiben vom 24. Februar 2010 ordnete das Landratsamt W. (Landratsamt) an, dass der Antragsteller zur Klärung von Eignungszweifeln sich auf eigene Kosten einer Fahreignungsuntersuchung unterziehen und bis spätestens 10. April 2010 ein ärztliches Gutachten eines Facharztes mit verkehrsmedizinischer Qualifikation und mit der Gebietsbezeichnung Neurologie/Psychiatrie vorlegen müsse. Der Antragsteller sei im Besitz von Betäubungsmitteln gewesen und deshalb nicht auszuschließen, dass er selbst Konsument dieser Betäubungsmittel sei. Es bestünden daher

erhebliche Bedenken gegen seine Kraftfahrtauglichkeit, die gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV durch Vorlage eines Facharztgutachtens auszuräumen seien.

Mit Schreiben vom 12. März 2010 teilte das Landratsamt der vom Antragsteller beauftragten Fachärztin Dr. v. B. mit, dass das Gutachten die Frage zu beantworten habe, ob der Antragsteller Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnimmt, die die Fahreignung nach Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in Frage stellen.

Am 17. März 2010 unterzog sich der Antragsteller einer Untersuchung bei der genannten Fachärztin. Mit Schreiben vom 07. April 2010 verlängerte das Landratsamt die Frist zur Vorlage des Gutachtens bis 15. April 2010.

Am 08. April 2010 teilte der Antragsteller dem Landratsamt telefonisch mit, dass Frau Dr. v. B. das Gutachten erstellt habe. Er werde es jedoch nicht vorlegen, da es seiner Meinung nach falsch sei. Er bestehe darauf, dass ein neues Gutachten erstellt werde.

Mit Schreiben vom 13. April 2010 lehnte das Landratsamt den Antrag des Antragstellers ab, die Frist für die Vorlage des Gutachtens bis Mitte Mai 2010 zu verlängern. Mit Schreiben vom 12. April 2010 legte der Antragsteller dem Landratsamt Auszüge aus dem Gutachten von Frau Dr. v. B. vom 25. März 2010 vor. Da das Gutachten wegen fehlender Anamnese-Aufnahme nicht verwertbar sei, solle Herr Dr. med. K. ein neues Gutachten erstellen. Das Landratsamt wurde gebeten, Herrn Dr. K. die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, da er bei diesem am 21. April 2010 zur Begutachtung erscheinen könne.

Mit Bescheid vom 19. April 2010 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis.

Gegen diesen Bescheid legte der Antragsteller Widerspruch ein und beantragte beim Verwaltungsgericht Würzburg, „die durch Bescheid des Landratsamts W... vom 19. April 2010 ausgesprochene sofortige Vollziehbarkeit hinsichtlich des Fahrerlaubnisentzugs auszusetzen“. Mit dem Antrag legte er dem Gericht das von Frau Dr. v. B. erstellte Gutachten vom 25. März 2010 vor.

Mit Beschluss vom 07. Mai 2010 lehnte das Verwaltungsgericht den Antrag ab. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht vorgetragene Gründe beschränkt ist, ist nicht begründet.

Das Verwaltungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass die angefochtene Entziehung der Fahrerlaubnis rechtmäßig ist, weil der Antragsteller seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen durch den Konsum von Amphetamin verloren hat. Nach § 11 Abs. 7 FeV bedurfte es deshalb nicht der vorherigen Einholung eines ärztlichen Gutachtens, so dass es auch dahinstehen kann, ob die Beibringungsanordnung des Landratsamtes vom 24. Februar 2010 rechtmäßig war.

Gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis insbesondere dann als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorliegen. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu verneinen bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis), zu denen auch Amphetamin gehört. Bereits der einmalige Konsum dieser Droge schließt im Regelfall die Fahreignung aus (ständige Rechtsprechung, z. B. BayVGH vom 17. 06. 2010 Az. 11 CS 10.991).

Der zumindest einmalige Konsum von Amphetamin durch den Antragsteller steht fest aufgrund seiner eigenen Angaben im Untersuchungsgespräch bei der ärztlichen Gutachterin Frau Dr. v. B. am 17. März 2010. Ausweislich der Seite 4 dritter Absatz des Gutachtens vom 25. März 2010 hat der Antragsteller bei dieser Gelegenheit geäußert, dass er „im Januar zuletzt Amphetamine genommen“ habe. Der Antragsteller hat diese Äußerung in seiner undatierten Stellungnahme zu diesem Gutachten nicht bestritten, behauptet aber in seiner Beschwerdebegründung, dass der letzte Amphetaminkonsum nicht im Januar 2010, sondern im Januar 2009 stattgefunden habe.

Der Senat hält dies für eine nicht glaubhafte Schutzbehauptung. Denn es ist schwer nachvollziehbar, dass der Antragsteller in einem am 17. März 2010 stattfindenden Begutachtungsgespräch mit der Äußerung, dass er zuletzt im Januar Amphetamin konsumiert habe, nicht den Januar 2010, sondern den Januar 2009 gemeint haben will. Hinzu kommt, dass dieses Begutachtungsgespräch nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass die Polizei bei ihm am 10. Januar 2010 den Besitz von Amphetamin feststellte.

Nicht aussagekräftig ist insoweit der vom Antragsteller vorgelegte Laborbefund vom 08. Juni 2010, bei dem kein Amphetamin im Haar nachgewiesen wurde, weil die Haarlänge des Antragstellers mittlerweile nur noch 2,0 cm betrug. Das ist für den Nachweis eines fünf Monate zurückliegenden Drogenkonsums (Januar 2010) zu wenig, da von einem durchschnittlichen Haarwachstum von ca. 1 cm im Monat auszugehen ist (Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 2. Aufl. 2010, § 3 RdNr. 214).

Einer Berücksichtigung der im Gutachten von Frau Dr. v. Baumgarten wiedergegebenen Äußerung des Antragstellers über seinen letzten Amphetaminkonsum steht nicht die vom Senat offen gelassene eventuelle Rechtswidrigkeit der Gutachtensanordnung vom 24. Februar 2010 entgegen. Denn die Verwertbarkeit eines derartigen fachärztlichen Gutachtens hängt, wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, nicht von der Rechtmäßigkeit der Beibringungsanordnung ab. Soweit der Antragsteller eine Nichtverwertbarkeit dieses Gutachtens damit begründet, dass es seine Angaben nicht richtig wiedergegeben habe, trifft das nicht auf die Wiedergabe seiner Äußerung zum letztmaligen Amphetaminkonsum zu, die der Antragsteller selbst nicht bestritten hat.

Nach alledem ist die Beschwerde mit der Kostenfolge des § 154 Abs. 2 VwGO zurückzuweisen.

85. *) 1. Für eine Gutachtenanforderung nach § 13 Nr. 2 Buchst. e FeV muss ein früherer Alkoholmissbrauch nachgewiesen sein und Tatsachen müssen die Annahme seiner Fortdauer begründen.

2. Die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründenden Tatsachen, etwa eine konkrete Alkoholauffälligkeit, müssen nicht im direkten Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr stehen. Für die Gutachtenanforderung genügt es, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene zwischen einem schädlichen Alkoholkonsum und einer Teilnahme am Straßenverkehr nicht hinreichend sicher trennen kann, d. h. wenn aufgrund der Gesamtumstände Zweifel an seinem Trennungsvermögen bestehen.

Verwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 04. August 2010 – 5 V 912/10 –

Zum Sachverhalt:

Die Antragstellerin wendet sich gegen die Entziehung ihrer Fahrerlaubnis.

Der Antragstellerin wurde 1970 eine Fahrerlaubnis der Klasse drei erteilt. Nach einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2,35 ‰ im Jahr 1992 entzog ihr das Amtsgericht Bremen mit Strafbefehl vom 22. September 1992 die Fahrerlaubnis. Im Mai 1993 beantragte die Antragstellerin die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. Ein medizinisch-psychologische Gutachten vom Juli 1993 fiel negativ aus. Nach erneuter Antragstellung im Juli 1994 und positiver Begutachtung im August 1994 wurde der Antragstellerin im Januar 1995 eine Fahrerlaubnis der Klasse drei erteilt. Aufgrund einer Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von 2,33 ‰ am 09. Februar 2003 entzog das Amtsgericht Bremen der Antragstellerin mit Strafbefehl vom 16. Mai 2003 erneut die Fahrerlaubnis. Einen Wiedererteilungsantrag aus April 2004 lehnte das Stadtamt B. wegen fehlender Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens im Dezember 2005 ab. Ein im Widerspruchsverfahren vorgelegtes medizinisch-psychologisches Gutachten vom 27. März 2006 kam zu dem Ergebnis, dass die Vorgeschichte der Klägerin auf eine massive Alkoholproblematik hinweise. Diese sei bereits im Vorgutachten im Jahr 2004 als „zumindest im Vorfeld einer Alkoholabhängigkeit anzusiedeln“ bewertet worden. Verschiedene medizinische Befunde seien mit hoher Wahrscheinlichkeit auf früheren Alkoholmissbrauch zurückzuführen. Seit Oktober 2004 liege aber eine ausreichend stabile Abstinenz vor. Es sei nicht zu erwarten, dass die Klägerin künftig ein Fahrzeug unter Einfluss von Alkohol führen werde. Der Klägerin wurde daraufhin am 07. August 2006 eine Fahrerlaubnis der Klassen B/M/L/T/S erteilt.

Am 30. Juli 2009 wurde die Klägerin von Beamten der Polizei B. in Gewahrsam genommen, nachdem sie in Schlangenlinien den Rad- und Fußweg benutzt hatte und zusammengebrochen war. Ausweislich des Polizeiberichts vom 31. Juli 2009 war sie „aufgrund des Alkoholkonsums“ nicht in der Lage aufzustehen, konnte Fragen nach ihrem Ziel nur schwer folgen, hatte Probleme sich auf den Beinen zu halten und schwankte stark hin und her. Mit Schreiben vom 13. August 2009 forderte das Stadtamt B. die Antragstellerin zur Ausräumung von Bedenken an ihrer Fahreignung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf.

Mit Verfügung vom 02. März 2010 entzog die Fahrerlaubnisbehörde der Antragstellerin die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, forderte sie zur Abgabe des Führerscheins auf und ordnete die sofortige Vollziehung der Verfügung an. Zur Begründung wurde ausgeführt, die Antragstellerin habe die ihr gesetzte Frist zur Rückgabe der Einverständniserklärung mit der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verstreichen lassen. Der Antragstellerin werde unterstellt, dass sie ihre Eignung ausschließende Mängel verbergen wolle. Gegen die Verfügung vom 16. Juni 2010 legte die Antragstellerin am 13. Juli 2010 anwaltlich Widerspruch ein. Darin machte sie geltend, bei dem Vorfall vom 30. Juli 2009 habe es keine Untersuchung auf eine Alkoholisierung gegeben. Sie habe vielmehr ein Schmerzmittel zusammen mit einem Schlafmittel eingenommen, welches den von den Polizeibeamten beschriebenen Zustand hervorgerufen habe. Unter diesen Umständen sei es unverhältnismäßig, ihr aufzugeben, sich einer kostenträchtigen Begutachtung zu unterziehen. Über den Widerspruch ist bislang nicht entschieden worden.

Die Antragstellerin hat am 13. Juli 2010 um einstweiligen Rechtsschutz ersucht.

Aus den Gründen:

Der nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO statthafte Antrag ist zulässig, aber unbegründet.

Der Rechtsbehelf der Antragstellerin verspricht nach derzeitigem Erkenntnisstand keinen Erfolg in der Hauptsache, denn die angefochtene Verfügung vom 16. Juni 2010 stellt sich bei der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig dar. Private Interessen der Antragstellerin, denen ein höheres Gewicht als dem öffentlichen Interesse an der baldigen Durchsetzung der Regelung zuzumessen wäre, sind nicht ersichtlich.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. V. m. § 3 Abs. 1, 11 Abs. 2 und 8, 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Danach ist demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn eine Erkrankung oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 der FeV vorliegen. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV ist die Kraftfahreignung nicht gegeben, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die

Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden.

Die Fahrerlaubnisbehörde hatte der Antragstellerin die Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 S. 1 StVG, § 46 Abs. 1 S. 1 FeV zu entziehen, nachdem sie gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf deren Nichteignung geschlossen hatte. Nach § 11 Abs. 8, 46 Abs. 3 FeV darf die Behörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Die Antragstellerin hat das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht beigebracht. Sie hat die Beibringung im vorliegenden Verfahren ausdrücklich verweigert.

Die Beibringungsaufforderung vom 13. August 2009 ist formell und materiell rechtmäßig. Die Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, genügt den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV. Die Fahrerlaubnisbehörde hat darin mitgeteilt, dass die Frage der Kraftfahreignung der Antragstellerin zu klären sei, nachdem sie im Jahr 2003 durch eine Trunkenheitsfahrt aufgefallen war und bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung im März 2006 angegeben habe, nunmehr alkoholabstinent zu leben. Aufgrund des Vorfalls vom 30. Juli 2009 sei zu vermuten, dass die Klägerin erneut Alkoholmissbrauch betreibe. Die Anordnung enthält die erforderliche Fristsetzung, einen Hinweis auf die Kostentragungspflicht des Betroffenen und die Angabe, dass das Gutachten von einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung zu erstellen ist. Außerdem ist die Antragstellerin auf die Folgen einer Weigerung, sich untersuchen zu lassen, oder einer nicht fristgerechten Vorlage des Gutachtens hingewiesen worden (§ 11 Abs. 8 Satz 2 FeV).

Die Beibringungsaufforderung ist auch materiell rechtmäßig. Sie hatte ihre Grundlage in § 13 Nr. 2 Buchst. e FeV. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht. Für eine Gutachtensanforderung nach § 13 Nr. 2 Buchst. e FeV muss daher ein früherer Alkoholmissbrauch nachgewiesen sein und Tatsachen müssen die Annahme seiner Fortdauer begründen (vgl. BayVGH, Urt. v. 12. 04. 2006, Az. 11 ZB 05.3395). Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn bedeutet nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können. Die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründenden Tatsachen, etwa eine konkrete Alkoholauffälligkeit, müssen nicht im direkten Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr stehen. Für die Gutachtensanforderung nach dieser Vorschrift genügt es, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass der Betroffene zwischen einem schädlichen Alkoholkonsum und einer Teilnahme am Straßenverkehr nicht hinreichend sicher trennen kann, d. h. wenn aufgrund der

Gesamtumstände Zweifel an seinem Trennungsvermögen bestehen (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 13 FeV Rdnr. 21; vgl. BayVGH, Beschluss vom 04.02.2010, Az. 11 CS 09.3034).

Ein die Fahreignung ausschließender Alkoholmissbrauch i. S. d. Ziffer 8.1 der Anlage 4 zur FeV steht für die Vergangenheit aufgrund der Trunkenheitsfahrt vom 09. Februar 2003 (2,33 ‰ BAK), die zu der Verurteilung durch das Amtsgericht Bremen durch Strafbefehl vom 23. Februar 2003 führte, sowie den Feststellungen im medizinisch-psychologischen Gutachten des TÜV-Nord vom 27. März 2006 hinreichend fest. Ausweislich der Befundwürdigung der medizinisch-psychologischen Untersuchung vom 14. März 2006 war bei der Klägerin von einer massiven Alkoholproblematik „zumindest im Vorfeld einer Alkoholabhängigkeit“ auszugehen.

Der Vorfall vom 30. Juli 2009 gab der Behörde hinreichenden Anlass zur Prüfung, ob der in der Vergangenheit festgestellte Alkoholmissbrauch nicht mehr bestand. Der zumindest mittelbare Zusammenhang mit einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss ist darin zu sehen, dass die positive Fahreignungsbegutachtung im medizinisch-psychologischen Gutachten aus dem Jahr 2006 maßgeblich auf die „stabile Abstinenz“ der Antragstellerin abstellte und die positive Prognose davon abhängig machte. Diese positiven Schlussfolgerungen aus dem medizinisch-psychologischen Gutachten sind durch den Vorfall vom 30. Juli 2009 nach gegenwärtiger Auffassung des Gerichts widerlegt worden. Das Gericht hat keine Zweifel an der Richtigkeit der Angaben im Polizeibericht vom 31. Juli 2009, wonach die Klägerin Alkohol konsumiert hatte und infolgedessen hilflos war. Den Vortrag der Antragstellerin, wonach ihr Verhalten nicht auf einen Alkoholkonsum, sondern auf eine „Medika-

menten-Wechselwirkung nach einem heißen Spätsommertag“ zurückzuführen sei, wertet das Gericht als Schutzbehauptung. Am 30. Juli 2009 betrug die Tageshöchsttemperatur 22,2 Grad Celsius (16:53 Uhr). Zum Vorfallszeitpunkt um 23:35 Uhr war niedrigste Tagestemperatur von 13,1 Grad Celsius (23:53 Uhr) nahezu erreicht (vgl. Daten der Wetterstation B.-F., abrufbar unter www.ach-du-schan.de). Von einem „heißen Spätsommertag“ kann insofern keine Rede sein. Im Übrigen sind die Angaben der Antragstellerin zu der behaupteten Medikamenteneinnahme vage und unsubstantiiert geblieben. Die Antragstellerin kann sich ferner nicht darauf berufen, dass die Alkoholisierung nicht mittels Messung des Blut- oder Atemalkoholgehalts festgestellt wurde. Eine solche Vorgehensweise war im vorliegenden Fall, in dem weder ein Bußgeld- noch Straftatbestand von der Antragstellerin erfüllt worden war, nicht angezeigt. Die Ingewahrsamnahme erfolgte allein zum Schutz der Antragstellerin, so dass schon aus Verhältnismäßigkeitsgründen kein Raum für eine Bestimmung des Alkoholisierungsgrades mittels Entnahme einer Blutprobe oder Vornahme eines Atemalkoholtests war. Entgegen der Ansicht der Antragstellerin kann der im Polizeibericht als Grund für die Ingewahrsamnahme der Antragstellerin angegebene Alkoholkonsum nicht als Mutmaßung der Polizeibeamten abgetan werden, denn eine Alkoholisierung kann auch auf andere Weise, beispielsweise anhand der Atemluft und der Motorik des Betroffenen (hier: Gehen in Schlangenlinien, starkes Schwanken) festgestellt werden. Da die Ingewahrsamnahme alkoholisierten oder sonst hilfloser Personen zu den regelmäßigen Aufgaben der Beamten des Polizeivollzugsdienstes gehört, ist zudem davon auszugehen, dass diese einen erheblichen Erfahrungswert in Bezug darauf haben, ob die betroffene Person alkoholisiert ist oder nicht.

Hinweise für Autoren

Arbeiten überwiegend *naturwissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, Telefon: (+49 40) 74 105-21 30, Fax: (+49 40) 74 105-93 83
Email: pueschel@uke.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, Telefon: (+49 335) 55 34-24 63, Fax: (+49 335) 55 34-24 56
Email: blutalkohol@euv-frankfurt-o.de

Aufbau der Manuskripte:

- Name des Verfassers
- ggf. Name der Institutionen mit Angabe des verantwortlichen Leiters
- Titel der Arbeit in deutscher und englischer Sprache
- Zusammenfassung in deutscher und englischer Sprache
- jeweils fünf Schlüsselwörter in deutscher und englischer Sprache
- Literatur / Fußnoten
- Anschrift des Verfassers
- Legenden zu Abbildungen und Tabellen auf gesondertem Blatt

Einzusenden sind druckfertige Manuskripte in *dreifacher* Ausfertigung in deutscher oder englischer Sprache, nach Möglichkeit mit einer zusätzlichen Diskette/CD-Rom. Angenommen werden nur wissenschaftliche Originalarbeiten, die möglichst klar und übersichtlich gegliedert sind. Ist die Arbeit bereits im Inland oder Ausland veröffentlicht, ist entsprechend darauf hinzuweisen.

Bei der Einsendung von Manuskripten nur oder zusätzlich per e-mail oder auf elektronischem Datenträger bitten wir folgendes zu beachten:

1. Textverarbeitungs-Dokumente im Rich Text Format einsenden, nicht als „.doc“. Bei *naturwissenschaftlichen* Arbeiten die Literatur bitte nach dem „Medline“-Format anführen. Tabellen bitte mit dem Tabellen-Werkzeug Ihrer Textverarbeitung erstellen und am Ende der Manuskript-Datei anfügen, danach die Abbildungslegenden. Die Einfügestellen für Abbildungen und Tabellen bitte deutlich kennzeichnen.
2. Abbildungen als separate Dateien, 1 Datei je Abbildung, dem Manuskript beifügen – nicht in den Manuskripttext einfügen.
3. Fotos als komprimierte TIFFs, Graphen als .eps oder .wmf.
4. Bitte für den Dateinamen den Erstverfassernamen verwenden, die Abbildungen mit abb01, ..., oder fig01, ..., und die Dateiformate mit den unter Windows üblichen Dateinamenerweiterungen (.rtf, .tif, .eps, .wmf) kennzeichnen.
5. Gegebenenfalls bitte die Email-Größe auch im eigenen Interesse durch Erstellung eines komprimierten Archivs (.zip, .arj, .sit, ...) verringern.
6. Wollen Sie, zunächst oder zusätzlich, eine „Lesefassung“ mit eingefügten Abbildungen, Tabellen usw. einsenden, dann erstellen Sie nach Möglichkeit ein PDF.

Zusätzliche Anforderungen an naturwissenschaftliche Arbeiten:

Bei Untersuchungen an Probanden oder Patienten muß erklärt werden, daß das Versuchsprotokoll von einer Ethikkommission begutachtet wurde und somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen entspricht. Tierversuchsprogramme müssen den Hinweis enthalten, daß die „Principles of laboratory animal care“ und die nationalen Regelungen (Tierschutzgesetz in aktueller Fassung) eingehalten worden sind.

Literaturhinweise im Text erhalten die Literaturnummer in eckigen Klammern, nur diese werden in das Literaturverzeichnis aufgenommen, und zwar numeriert in alphabetischer Reihenfolge. Abkürzungen richten sich nach dem Index medicus.

Beispiele:

1. Iffland R, Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26–41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Zusätzliche Anforderungen an geisteswissenschaftliche Arbeiten:

Quellenangaben im Text sind durch *Fußnoten* zu kennzeichnen und wie folgt zu zitieren:

Beispiele:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält 40 Sonderdrucke kostenlos. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter *pueschel@uke.de* bzw. *blutalkohol@euv-frankfurt-o.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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@euv-frankfurt-o.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five key words in German and English
- bibliography/footnotes
- author's address
- legends with illustrations and tables on a separate sheet

Manuscripts should be sent in *triplicate*, ready to print in German or English, if possible with an additional disk/CD-ROM. Only scientific originals will be accepted, which should be as clearly structured as possible. Prior publication in Germany or abroad needs to be acknowledged accordingly.

Please note the following when sending manuscripts by email or by electronic data medium:

1. Word processor documents are to be sent in rich text format, not as “.doc”. When sending *scientific* papers please list bibliography according to “Medline“ format. Please write tables using your word processing table tool and attach to the end of the manuscript file. This should be followed by legends with illustrations. Please ensure places where tables and illustrations should be inserted are clearly marked.
2. Illustrations should be enclosed as separate files – one file per illustration – in the manuscript. They should not be inserted into the manuscript text.
3. Photos should be sent as compressed TIFFs, graphs as .eps or .wmf.
4. Please use original author's name for file names. Illustrations should be named abb.01, ..., or fig.01, ..., and data format should be labelled with the usual Windows file name extensions (.rtf, .tif, .eps, .wmf).
5. If necessary, please reduce email size by creating a compressed archive (.zip, .arj, .sit).
6. If you wish to send a version for reading with enclosed illustrations, tables etc please draw up a PDF.

Additional requirements for scientific papers:

In investigations involving volunteers or patients, a declaration has to be made confirming that the experiment was examined by the ethic commission and therefore complies with the applicable version of the Helsinki declaration as well as the relevant German laws. Animal experiment programmes have to contain the notice that the ‚Principles of laboratory animal care‘ and the national regulations (the current version of the animal protection act) were followed.

Bibliographical references in the text should be identified by square parentheses as only these will be added to the bibliography, numbered, in alphabetical order. Abbreviations should be used in accordance with the Index medicus/Medline.

Examples:

1. Iffland R., Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. *Blutalkohol* 32: 26-41
2. Janssen W (1977) *Forensische Histologie*. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) *Physiologie des Menschen*, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Additional requirements for arts/humanities papers:

Sources need to be identified by *footnotes* and are to be quoted as follows:

Examples:

- 1) Hentschel, *Straßenverkehrsrecht*, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Each author receives 40 complementary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@euv-frankfurt-o.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 GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-49, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

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

The journal “Blutalkohol“ appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers Steintor-Verlag GmbH, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (04 51) 8 79 88 49, Fax (04 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

