

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 49 No. 1-6 · Jahrgang 2012

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. 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)

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

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

Prof. Dr. Frank Mußhoff (Bonn)

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

Prof. Dr. Wolfgang Schubert (Berlin)

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 49
JAHRGANG 2012

In Verbindung mit

Prof. Dr. med. *K. Heifer* (Bonn), Prof. Dr. iur. *F. Dencker* (Münster), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt a. D. *K. Nehm* (Karlsruhe), Präsident Deutscher Verkehrsgesichtstag, 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), Richter am Bundesgerichtshof a. D. *K. R. Maatz* (Karlsruhe), Prof. Dr. med. *R. Mattern* (Heidelberg), Prof. Dr. Frank Mußhoff (Bonn), Prof. Dr. med. *St. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. Wolfgang Schubert (Berlin), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Gießen-Friedberg)

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

Inhalt des 49. Bandes

	Seite
Heft 1/2012	
C. G. Birngruber, I. Roiu, R. Krüll, H. Wollersen, R. Dettmeyer, M. A. Verhoff Atemalkohol- und Blutalkoholmessung in der Praxis – ein Fallbericht	1
M. Zentgraf, H. G. Kollra, A. Heinemann, H. Seifert, K. Püschel, P. Brieler Blutalkoholkonzentration und Trinkkultur – Ergebnisse eines deutsch-russischen Trinktests	7
Zur Information	
ETSC: Drink Driving Monitor	20
EU-Forschungsprojekt DRUID	23
Gesetzliches Alkoholverbot am Steuer	25
Rechtsprechung	27
Heft 2/2012	
J. Anders, T. Krause, U. Dapp, A. Rösler, S. Anders, K. Püschel Blutalkohol und messbare Auswirkungen auf das Gangbild	65
N. Hilger, H. Ziegler, G. Rudinger, D. DeVol, J. Jansen, G. Laub, K. Müller, W. Schubert EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU)	74
Literatur	
Johannes Jansen KiegeLand: Praxishandbuch der Exploration. Arbeitstechniken für die medizinisch-psychologische Begutachtung	85
Zur Information	
50. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2012 in Goslar (Benjamin)	88
Reform des Punktesystems und des Verkehrszentralregisters	95
Legalisierung des Cannabiskonsums (u. a. Einführung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr) .	101
Cannabis verdoppelt Risiko von Verkehrsunfällen	105
Symposium des B.A.D.S.: „Null Promille am Steuer“ – Ankündigung –	106
Rechtsprechung	107
Heft 3/2012	
K. Jansen, K. Püschel, H. Andresen, C. Edler Macht heißer Alkohol schneller betrunken?	125
D. M. DeVol, N. Hilger, J. Schupa SPEED-02 – Wirksamkeit von Rehabilitation (gem. § 70 FeV) und Begutachtung	133
Zur Information	
Frankreich: Autofahrer müssen Alkohol-Testgerät mitführen	147
Österreich: Alkolock-Pilotversuche	148
BAS: Forschungsprojekt „Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer“	150
Änderung der Alkoholgrenzwerte für Fahrradfahrer	152
B.A.D.S. mit neuem Web-Auftritt	153
Rechtsprechung	154

	Seite
Heft 4/2012	
Nachruf	
In memoriam Prof. Dr. med. Joachim Gerchow	185
G. Skopp, T. Daldrup	
Konsum von Amphetamin und seiner Derivate	187
Zur Information	
Gewerkschaft der Polizei: 3. Verkehrsforum „Verbotene Stoffe im Straßenverkehr“	
– Kurzbericht (Nathow)	203
ETSC Policy paper: Dring Driving – Towards Zero Tolerance	208
„Führerscheintourismus“ – Siebte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung	209
Reform des Fahrlehrerrechts – Evaluierung und Vereinheitlichung	
der Aufbauseminare nach §§ 2a, 4 StVG	211
Reform des Punktesystems – Neues zweiteiliges Fahreignungsseminar	213
Drogen- und Suchtbericht 2012 – Auszug –	214
Rechtsprechung	219
Anhang	
Supplement – Symposium des B.A.D.S.: „0,00 Promille am Steuer“	
Wissenschaftliche Ergebnisse im Für und Wider von Experten“	
Beiträge	
Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“ (Maatz)	Sup 3
Promillegrenze im Straßenverkehr – weniger ist mehr? (Bönke)	Sup 12
Null-Promille-Grenze – Für oder Wider? Wider! (Scheffler)	Sup 15
Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“ (Bratzke)	Sup 22
Null Toleranz – kein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit (Janeczek)	Sup 25
Die Forderung nach einer Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr	
aus verkehrspsychologischer Sicht (Brieler)	Sup 29
Nachlese des Moderators (Nehm)	Sup 35
Heft 5/2012	
C. Hengfoss, A. Kulcke, C. Edler, G. Mull, K. Püschel	
Voruntersuchungen für eine NIR-spektroskopische transdermale Alkoholbestimmung	233
Zur Information	
Schweiz: Nationalrat spricht sich für effizientere Alkoholkontrollen aus	246
Straßenverkehrsunfälle 2011 (Deutschland/Österreich/Schweiz)	247
Kraftfahrtbundesamt: Jahresbericht und Fahrerlaubnismaßnahmen 2011	251
B.A.D.S. begrüßt Aufnahme von Designerdrogen und anderen neuen Substanzen	
in das Betäubungsmittelgesetz	255
Rechtsprechung	256
Anhang	
Supplement II – 8. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für	
Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)	
Inhaltsverzeichnis	Sup II – 2
Editorial (Püschel/Dittmann/Schubert)	Sup II – 9
Abstracts	Sup II – 10

Heft 6/2012

J. Pietsch, C. Erfurt	
Untersuchung der Beeinflussbarkeit der Messung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät Alcotest 7110 Evidential durch alkoholfreie Kaugummis und Pastillen sowie durch Zigarettenrauch	279
Nachruf	
Im Gedenken an Prof. Dr. Hans-Peter Krüger (Vollrath)	287
Im Gedenken an Prof. Dr. Gottfried Machata (Müller)	290
Zur Information	
91. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Skopp)	292
ETSC: Drink Driving Monitor	295
Begutachtung der Fahreignung 2011 (Deutschland/Schweiz)	298
BASt-Projekt: PROSA – Profile von Senioren mit Autounfällen	302
B.A.D.S.: Neuer Fahrsimulator für die Hamburger Polizei	304
B.A.D.S.: Verbot von Bierbikes mindert Gefährdung	305
51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013 – Ankündigung –	306
.	
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Prof. Dr. Dr. Gerold Kauert (Gerhardt)	308
Rechtsprechung	310

Autorenverzeichnis

	Seite
Aberl, Franz	Sup II – 33
Aberle, Tobias	Sup II – 55
Anders, Jennifer	65
Anders, Sven	65
Andresen-Streichert, Hilke	125, Sup II – 22, 25
Avesani, Barbara	Sup II – 40
Bächli-Biétry, Jaqueline	Sup II – 15
Backhaus, Claus	Sup II – 38
Banse, Rainer	Sup II – 53
Baumann, Markus	Sup II – 24
Below, Elke	Sup II – 23
Benjamin, Dan	88
Berg, Michael	Sup II – 35
Bernhard, Christian	Sup II – 15
Birngruber, Christoph	1
Blumfelds, Leons	Sup II – 36
Böckelmann, Irina	Sup II – 19
Bockholdt, Britta	Sup II – 23
Böhning, Wilfried	Sup II – 45
Bönke, Detlef Otto	Sup 12
Bratzke, Hansjürgen	Sup 22
Brieler, Paul	7, Sup 29
Brunnauer, Alexander	Sup II – 20
Buhmann, Carsten	Sup II – 26
Buschert, Verena	Sup II – 20
Casutt, Gianclaudio	Sup II – 16
Dahmen-Zimmer, Katharina	Sup II – 15
Daldrup, Thomas	187
Dapp, Ulrike	65
Darius, Sabine	Sup II – 19
Dau, Wolfgang	Sup II – 52
Dettmeyer, Reinhard	1
DeVol, Don M.	74, 133
Distler, Guido	Sup II – 20
Dittami, John	Sup II – 41, 42
Dittmann, Volker	Sup II – 9
Dorfer, Max	Sup II – 40
Duntsch, Katja	Sup II – 28
Durst, Wilhelm	Sup II – 34
Edler, Carolin	125, 233
Erfurt, Christine	279
Exner, Stefan	Sup II – 31
Faisst, Maik	Sup II – 29
Fischer, Florian T.	Sup II – 49
Focken, Maria	Sup II – 11

Fous, Reinhard	Sup II – 18
Fric, Mirijam	Sup II – 20
Friesdorf, Wolfgang	Sup II – 38
Gaus, Sebastian	Sup II – 31
Gehrmann, Sebastian	Sup II – 30
Gerhardt, Peter	185, 308
Graw, Matthias	Sup II – 13, 49
Gstalter, Herbert	Sup II – 48
Haag-Dawoud, Munira	Sup II – 15, 21
Halecker, Dela-Madeleine	185
Hasanovic, Adela	Sup II – 57
Heide, Steffen	Sup II – 32
Heinemann, Axel	7
Hengfoss, Clarissa	233
Hess, Cornelius	Sup II – 47
Hilger, Norbert	74, 133
Hottmann, Lidia	Sup II – 47
Huetten, Manuela	Sup II – 34
Iwersen-Bergmann, Stefanie	Sup II – 22, 25
Jäncke, Lutz	Sup II – 16
Janeczek, Christian	Sup 25
Jänsch, Michael	Sup II – 28
Jansen, Johannes	74, 85
Jansen, Kristina	125
Johnston, Gordon E.	Sup II – 12
Jordan, Bruno	Sup II – 55
Jungen, Hilke	Sup II – 22
Kaatsch, Hans-Jürgen	Sup II – 50
Kanzler, Birgit	Sup II – 57
Kefalaskes, Ekaterina Sofia	Sup II – 23
Kirsch, Miriam	Sup II – 42
Klösch, Gerhard	Sup II – 41, 42
Kollra, Hans Günter	7
Koppehele-Gossel, Judith	Sup II – 53
Krause, Tom	65
Kropf, Siegfried	Sup II – 19
Krüll, Ralf	1
Kube, Frederic	Sup II – 19
Kulcke, Axel	233
Laub, Gerhard	74
Laux, Gerd	Sup II – 20
Lessig, Rüdiger	Sup II – 32
Loiberstetter, Angelika	Sup II – 20
Lönnecker, Stefan	Sup II – 29
Maatz, Kurt Rüdiger	Sup 3

	Seite
Madea, Burkhard	Sup II – 47
Maintz, Lea	Sup II – 26
Mattern, Rainer	Sup II – 10
Menn, Martina	Sup II – 15, 21
Moser, Doris	Sup II – 41, 42
Müller, Alexander	Sup II – 22
Müller, Karin	74
Müller, Rudhard Klaus	290
Mull, Günther	233
Mußhoff, Frank	Sup II – 11, 47
Nathow, Ulrike	203
Nechtelberger, Martin	Sup II – 57
Nehm, Kay	Sup 35
Orth, Maritta	Sup II – 44
Otte, Dietmar	Sup II – 28
Pasanen, Eero	Sup II – 14
Peldschus, Steffen	Sup II – 49
Peters, Tobias	Sup II – 34
Pietsch, Jörg	279
Platho, Christian	Sup II – 46
Prags, Fritz	Sup II – 33
Püschel, Klaus	7, 65, 125, 185, 233, Sup II – 9, 25
Pund, Bernd	Sup II – 28
Quast, Roland	Sup II – 34
Rauch, Joachim	Sup II – 38
Rebetez, Cyril	Sup II – 53
Richter, Uwe	Sup II – 42
Risser, Ralf	Sup II – 56
Roelcke, Sabine	Sup II – 34
Roiu, Immanuel	1
Rösler, Alexander	65
Roßkopf, Silke	Sup II - 20
Rudinger, Georg	74
Rust, Dirk-Stefan	Sup II - 29
Sachs, Hans	Sup II – 33
Sander, Kerstin	Sup II – 20
Scheffler, Uwe	185, Sup 15
Schmidt, Eike A.	Sup II – 46
Schubert, Wolfgang	74, Sup II – 9, 10, 53
Schützhofer, Bettina	Sup II – 38
Schulte, Kay	Sup II – 17
Schupa, Juliane	133
Seidenberger, Marion	Sup II – 41, 42
Seifert, Hendrik	7

	Seite
Skopp, Gisela	187, 292, Sup II – 50
Stadler, Angelika	Sup II – 38
Stahl, Nicola	Sup II – 15
Stewin, Caroline	Sup II – 43
Stiller, Dankwart	Sup II – 32
Strömmer, Hanna	Sup II – 14
Stuhr, Markus	Sup II – 29
Süße, Silke	Sup II – 33
Thali, Michael	Sup II – 15
Thayssen, Günther	Sup II – 25
Tönnies, Stefan	Sup II – 51
Torner, Felix	Sup II – 38
van der Horst, Adrianus Richard A.	Sup II – 54
Velten, Bettina	Sup II – 43
Verhoff, Marcel	1
Vollrath, Mark	287
Wagner, Anja	Sup II – 49
Wick, Regula	Sup II – 21
Wilhelm, Barbara	Sup II – 34, 44
Wilhelm, Helmut	Sup II – 34
Willenbrock, Ute	Sup II – 29
Wollersen, Heike	1
Zahnd, Bettina	Sup II – 55
Zangemeister, Wolfgang	Sup II – 26
Zeitlhofer, Josef	Sup II – 41, 42
Zentgraf, Maritta	7
Ziegler, Horst	74
Zimmer, Alf C.	Sup II – 15

Entscheidungsregister

Seite

Supranationale Gerichte

Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften

EuGH (Kammer)	Urteil vom 13.10.2011	– C-224/10 (Apelt) –	27
EuGH (Kammer)	Beschluss vom 22.11.2011	– C-590/10 (Köppl) –	160
EuGH (Kammer)	Urteil vom 01.03.2012	– C-467/10 (Akyüz) –	154
EuGH (Kammer)	Urteil vom 26.04.2012	– C-419/10 (Hofmann) –	256

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesverfassungsgericht

BVerfG (Kammer)	Beschluss vom 22.09.2011	– 2 BvR 947/11 –	30
-----------------	--------------------------	------------------	----

II. Bundesgerichtshof

BGH	Urteil vom 22.06.2011	– IV ZR 225/10 –	227
BGH	Beschluss vom 21.12.2011	– 4 StR 477/11 –	163
BGH	Urteil vom 11.01.2012	– IV ZR 251/10 –	231
BGH	Beschluss vom 16.04.2012	– 4 StR 45/12 –	312
BGH	Beschluss vom 03.05.2012	– 3 StR 109/12 –	263
BGH	Beschluss vom 23.05.2012	– 5 StR 185/12 –	264
BGH	Beschluss vom 29.05.2012	– 1 StR 59/12 –	310

III. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG	Urteile vom 25.08.2011	– 3 C 9/11 –	
		– 3 C 25/10 –	53
BVerwG	Urteil vom 25.08.2011	– 3 C 28/10 –	58
BVerwG	Beschluss vom 21.05.2012	– 3 B 65/11 –	325
BVerwG	Urteil vom 28.06.2012	– 3 C 30/11 –	320

Ordentliche Gerichte

I. Kammergericht/Oberlandesgericht

KG Berlin	Beschluss vom 15.09.2011	– (3) 1 Ss 192/11 (73/11) –	46
KG Berlin	Beschluss vom 11.11.2011	– (4) 1 Ss 334/11 (270/11) –	107
KG Berlin	Beschluss vom 05.12.2011	– 3 Ws (B) 560/11, 3 Ws (B) 560/11-2 Ss 305/11 –	221
OLG Bamberg	Beschluss vom 24.05.2012	– 3 Ss OWi 480/12 –	265
OLG Hamburg	Beschluss vom 29.09.2011	– 3 - 44/11 (Rev) –	39
OLG Hamm	Beschluss vom 26.07.2011	– III-5 RVs 32/11 –	36
OLG Hamm	Beschluss vom 16.02.2012	– III-3 RVs 8/12, 3 RVs 8/12 –	164
OLG Hamm	Beschluss vom 20.03.2012	– III-3 RBs 440/11 –	219
OLG Hamm	Beschluss vom 15.06.2012	– III-2 RBs 50/12 –	270
OLG Hamm	Beschluss vom 24.07.2012	– III-2 RVs 37/12 –	314
OLG Hamm	Beschluss vom 04.09.2012	– III-1 Ws 464/12 –	313
OLG Jena	Beschluss vom 06.10.2011	– 1 Ss 82/11 –	44
OLG Jena	Beschluss vom 07.11.2011	– 1 Ss 90/11 –	46
OLG Jena	Beschluss vom 23.02.2012	– 1 Ss Bs 92/11 –	268
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 08.03.2011	– 3 (5) SsBs 57/11, 3 (5) SsBs 57/11-AK 32/11 –	108
OLG Köln	Beschluss vom 26.08.2011	– III-1 RBs 201/11, 1 RBs 201/11 –	42
OLG München	Beschluss vom 08.06.2012	– 4 StRR 97/12 –	219
OLG Oldenburg	Beschluss vom 17.07.2012	– 2 SsBs 107/12 –	315

II. Landgericht

LG Aachen	Urteil vom 24.02.2011	– 71 Ns-601 Js 638/10-226/10 –	109
LG Aachen	Urteil vom 20.06.2011	– 71 Ns-507 Js 513/10-227/10 –	168
LG Aachen	Beschluss vom 30.01.2012	– 71 Ns-507 Js 513/10-227/10 –	112
LG Berlin	Urteil vom 10.04.2012	– 524 36/11, (524) 11 Ju Js 1853/10 (36/11) –	167
LG Braunschweig	Beschluss vom 31.01.2011	– 7 Qs 24/11 –	113
LG Stuttgart	Beschluss vom 17.03.2011	– 18 Qs 22/11 –	114
LG Waldshut-Tiengen	Beschluss vom 04.06.2012	– 4 Qs 12/12 –	222
LG Zweibrücken	Beschluss vom 17.07.2012	– Qs 73/12 –	272

III. Amtsgericht

AG Gemünden	Urteil vom 01.08.2011	– 1 Cs 952 Js 6185/11 –	50
AG Kempten	Urteil vom 12.07.2012	– 25 OWi 144 Js 4384/12 –	318
AG Langenfeld	Urteil vom 04.04.2011	– 20 OWi 30 Js 1563/11 (42/11), 20 OWi 42/11 –	115
AG Leer	Urteil vom 24.08.2011	– 6c Cs 420 Js 27526/10 (150/11) –	51
AG Lüdinghausen	Urteil vom 27.03.2012	– 16 Cs-82 Js 9592/11-13/12 –	223
AG Michelstadt	Urteil vom 22.09.2011	– 2 OWi 1400 Js 22301/11 –	115
AG Nördlingen	Urteil vom 28.12.2011	– 5 OWi 605 Js 109117/11 –	169
AG Strausberg	Urteil vom 30.05.2012	– 14 OWi 282 Js-OWi 3933/11 (113/11) –	273
AG Tecklenburg	Beschluss vom 28.10.2011	– 10 OWi 403/11 [b] –	52
AG Tiergarten	Urteil vom 06.04.2011	– (310 Ds) 3012 PLs 11869/10 (32/10), 310 Ds 32/10 –	48
AG Westerstede	Urteil vom 10.04.2012	– 42 Cs 32/12 –	317

Verwaltungsgerichte**I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht**

OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 21.03.2012	– OVG 1 S 18.13 –	177
OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 02.08.2012	– OVG 1 M 84.12 –	277
OVG Bremen	Beschluss vom 19.10.2011	– 2 B 148/11 –	120
OVG Bremen	Beschluss vom 15.02.2012	– 2 B 334/11 –	181
OVG Bremen	Beschluss vom 22.05.2012	– 2 B 46/12 –	224
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 10.08.2011	– 16 B 873/11 –	62
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 08.11.2011	– 16 A 1533/11 –	118
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 08.02.2012	– 16 B 1481/11 –	117
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 12.03.2012	– 16 B 1294/11 –	179
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 29.10.2012	– 16 B 1106/12 –	341
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 25.01.2012	– 10 B 11430/11.OVG –	123
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 17.08.2012	– 10 A 10284/12.OVG –	335
OVG Sachsen	Beschluss vom 14.02.2012	– 3 B 357/11 –	182
OVG Sachsen	Beschluss vom 17.07.2012	– 3 A 316/12 –	329
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 13.04.2012	– 3 M 47/12 –	327
OVG Thüringen	Beschluss vom 19.09.2011	– 2 EO 487/11 –	171
OVG Thüringen	Beschluss vom 09.05.2012	– 2 SO 596/12 –	333
OVG Thüringen	Beschluss vom 06.09.2012	– 2 EO 37/11 –	331
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 24.01.2012	– 10 S 3175/11 –	174
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 21.06.2012	– 10 S 968/12 –	275
VGH Bayern	Beschluss vom 20.10.2011	– 11 ZB 11.991 –	63
VGH Bayern	Beschluss vom 21.11.2011	– 11 CS 11.2247 –	63
VGH Bayern	Beschluss vom 16.08.2012	– 11 CS 12.1624 –	340
VGH Bayern	Beschluss vom 01.10.2012	– 11 BV 12.771 –	338

II. Verwaltungsgericht

VG Düsseldorf	Beschluss vom 26.01.2012	– 6 L 63/12 –	183
VG Frankfurt (Oder)	Beschluss vom 23.04.2012	– 2 L 56/12 –	225
VG Potsdam	Beschluss vom 12.01.2012	– 10 L 887/11 –	124

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

AAK 279
 accident Sup II – 12
 alcohol Sup II – 12
 Alcotest 7110 Evidential 279
 Alkoholabhängigkeit Sup II – 15
 Alkoholabstinenzbeleg Sup II – 33
 Alkoholeinfluss Sup II – 50
 Alkohol-Interlock Sup II – 43
 Alkoholisierung Sup II – 23
 Alkoholkonsum Sup II – 43
 Alkoholkonsummuster 7
 Alkoholmarker Sup II – 33
 Alkoholüberkonsum Sup II – 21
 Alter Sup II – 49
 Ältere Kraftfahrer Sup II – 40
 Amphetamin 187
 Amphetaminderivat 187
 Amphetamine Sup II – 50
 Anlage 6 FeV Sup II – 34
 Anthropometrie Sup II – 49
 Antidepressiva Sup II – 20
 Arbeitsmedizin Sup II – 34
 Atemalkohol 233, Sup II – 18
 Atemalkoholkonzentration 1
 Ausfallserscheinungen Sup II – 23
 Aussiedler 7
 Auswirkungen Sup II – 44

B

Begutachtungs-Leitlinien Sup II – 44
 Beschleunigungsdaten Sup II – 55
 Betäubungsmittelkonsum Sup II – 23
 Beurteilungskriterien Sup II – 10
 Bewegungsanalyse Sup II – 30
 Bewegungsgrenzen Sup II – 30
 Bewegungsspielraum Handgelenk Sup II – 30
 Beweisführung im Strafprozess Sup II – 25
 Beweismittelsicherung Sup II – 11
 Blick-Hand-Fuß-Koordination Sup II – 26
 Blutalkohol 65, 125, 233
 Blutalkoholkonzentration 1
 Blutproben Sup II – 51
 Blutwerte Sup II – 21
 Bremsverhalten Sup II – 55
 BtMG Sup II – 47

C

Cannabinoid-Blutkonzentrationen Sup II – 51
 Cannabis- und Partydrogenkonsumenten Sup II – 52
 Cannabiskonsum Sup II – 51
 chemisch-toxikologische Untersuchung Sup II – 33
 Coachingmaßnahmen Sup II – 17

cognitive functions Sup II – 35
 Computertomographie Sup II – 49
 Crash Recorder Sup II – 55

D

Delphi-Methode Sup II – 46
 Depression Sup II – 20
 depressive Symptomatik Sup II – 52
 diagnostics Sup II – 35
 DNA-Analyse Sup II – 32
 Drogen Sup II – 51, Sup II – 52
 Drogeneinfluss Sup II – 50
 Drogenkonsum 133
 drugs Sup II – 12
 Dunkelfeld Sup II – 53
 Durchsuchung Sup II – 11
 DVR Sup II – 17

E

EEG Sup II – 42
 Eignungsuntersuchung Sup II – 57
 Einflussfaktoren Sup II – 19
 Einsatzmöglichkeiten Sup II – 28
 Eisenbahn Sup II – 57
 Elektrogoniometrie Sup II – 30
 Elternbildung Sup II – 38
 EN ISO 17025 Sup II – 11
 Epilepsie Sup II – 25
 erhöhte Verkehrssicherheit Sup II – 18
 Erkenntnisgrenzen Sup II – 10
 Ermittlungsverfahren Sup II – 11
 Erziehungseffekt Sup II – 18
 Ethylglucuronid Sup II – 21
 Evaluation 74, Sup II – 38
 Evolutionsmedizin Sup II – 31

F

Fahranfängervorbereitung Sup II – 15
 Fahreignung 74, Sup II – 15, Sup II – 40, Sup II – 43
 Fahreignungsgutachten nach Trunkenheitsfahrt 7
 Fahren unter Rauschmitteleinfluss 133
 Fahrerschläfrigkeit Sup II – 44
 Fahrerzustand Sup II – 46
 Fahrfähigkeit Sup II – 22, Sup II – 48
 Fahrkompetenz Sup II – 26
 Fahrpausen Sup II – 41
 Fahrprobe Sup II – 40
 Fahrsicherheit Sup II – 16
 Fahrsicherheitstrainings Sup II – 15
 Fahrsimulation Sup II – 20
 Fahrsimulationsdaten Sup II – 17
 Fahrtauglichkeit Sup II – 30, Sup II – 44

Fahrtüchtigkeit Sup II – 20, Sup II – 50
 Fahrunsicherheit Sup II – 24
 Fahruntauglichkeit Sup II – 11
 Fahrverhalten Sup II – 53
 Farbsehstörungen Sup II – 19
 Fehlerkultur Sup II – 10, Sup II – 11
 Fettsäureethylester Sup II – 33
 Finite Elemente Methode Sup II – 49
 fitness to drive Sup II – 35
 Formel für Atemalkohol Sup II – 18

G

Gamma-Hydroxybuttersäure Sup II – 22
 Gangbild 65
 GC/MS Sup II – 47
 Gewalt Sup II – 38
 Gewebealkohol 233
 GHB Sup II – 22
 Glühwein 125
 Grenzwerte Sup II – 34, Sup II – 44

H

Haaranalytik Sup II – 11
 Headsche Zonen Sup II – 31
 heißer Alkohol 125
 Hellfeld Sup II – 53
 Helm Sup II – 29
 Helsinki Sup II – 14

I

idiopathisches Parkinsonsyndrom (PD) Sup II – 26
 In-Depth-Investigation-Studies Sup II – 28
 interdisziplinäre Zusammenarbeit Sup II – 15
 IRM Zürich Sup II – 15

J

junge Fahrerinnen und Fahrer Sup II – 17
 junge Verkehrsteilnehmer Sup II – 23

K

kulturelle Unterschiede
 beim Alkoholkonsum 7
 kinetische Parameter 187
 Kontrastsehen Sup II – 19
 Kontrastempfindlichkeit Sup II – 19
 Krampfanfall Sup II – 25
 Kinder Sup II – 29
 koronare Herzkrankheit Sup II – 31
 Kontrastsehen Sup II – 34
 Kompass Sup II – 52
 Kollision Sup II – 55

L

Laboranalyse Sup II – 21
 Längsschnittstudie Sup II – 52
 Langzeitschnittstudie Sup II – 53
 Legal Highs Sup II – 47
 Legalbewährung 74
 Leistungsfähigkeit Sup II – 16
 Leistungsvoraussetzungen Sup II – 48
 Leitlinien Sup II – 10
 Lernen am Modell Sup II – 38
 Lettland Sup II – 36
 LPR Sup II – 45

M

Magensäure-Rückfluss Sup II – 45
 Medikamente Sup II – 24
 Medizinische Diagnostik Sup II – 40
 Mehrfachleistung 65
 Messsysteme Sup II – 46
 Messverfahren Sup II – 34
 Methylenedioxyamphetamin Sup II – 50
 MPU 74
 Müdigkeit Sup II – 46

N

Nachweisdauer im Blutserum 187
 Nachfahrten Sup II – 41, Sup II – 42
 Nachweisbarkeitsdauer Sup II – 50
 Neurologische Ableitung Sup II – 24
 neuronale Plastizität Sup II – 16
 Nikotineinfluss Sup II – 19
 NIR-Spektroskopie 233

O

Ordnungswidrigkeit 1
 Outcome Sup II – 29

P

pedestrians Sup II – 14
 PH-Metrie Sup II – 45
 Piperazin Sup II – 47
 PKW-Fahrer Sup II – 36
 Polysomnografie Sup II – 41
 Polytrauma Sup II – 29
 post-crash Sup II – 56
 Power-naps Sup II – 41
 Prä-Analytik Sup II – 11
 Prävalenz Sup II – 38
 Prävention Sup II – 13
 Programmevaluation 133
 PSG Sup II – 24
 Psychologie Sup II – 57

Psychologische Diagnostik Sup II – 40
 Psychische Störungen Sup II – 36
 Psychosozialer Versorgungsbedarf Sup II – 36
 Psychotherapie Sup II – 15
 Pupillographie Sup II – 36, Sup II – 44

Q

Qualitätsmanagement Sup II – 10

R

Rechtsmedizin Sup II – 13, Sup II – 32
 reconstruction Sup II – 12
 Rehabilitation 133, Sup II – 43
 Retesteffekte Sup II – 20
 Risikobewusstsein Sup II – 15
 Risikofaktoren Sup II – 15
 road user behavior Sup II – 54
 ROSE 25 Sup II – 38
 Rückfallquote 74

S

„Stiller“ Reflux Sup II – 45
 Schädel-Hirn-Trauma Sup II – 29
 Schiffsführer Sup II – 50
 Schiffsverkehr Sup II – 50
 Schlafapnoe-Syndrom Sup II – 44
 Schläfrigkeit Sup II – 46
 Schlafstörungen Sup II – 44
 Schlaf-Wachrhythmus Sup II – 41, Sup II – 42
 Screening Sup II – 21
 Sekundenschlaf Sup II – 42
 Senioren Sup II – 16, Sup II – 48
 Simulator Sup II – 26
 Spuren Sup II – 13
 Standardisierung Sup II – 15
 Standards Rule 49 CFR Part 563 Sup II – 12
 STN-(subthalamic nucleus)Stimulation Sup II – 26
 Strafverfahren 1
 Straßenverkehr Sup II – 22, Sup II – 36,
 Sup II – 47, Sup II – 48
 Straßenverkehrsgefährdung Sup II – 25
 Stressresilienz Sup II – 16
 stummer Infarkt Sup II – 31

T

Tagesmüdigkeit Sup II – 44
 Tagesschläfrigkeit Sup II – 36, Sup II – 45
 Taxi Sup II – 38
 Taxifahrer Sup II – 38
 test systems Sup II – 35
 THC Sup II – 51

The Finnish National Broadcasting
 Company YLE Sup II – 14
 theory guided validation Sup II – 35
 Thoraxverletzung Sup II – 49
 Time-related measures Sup II – 54
 Toxikologie Sup II – 22
 traffic accidents Sup II – 14
 traffic safety Sup II – 54
 Trainingsmaßnahmen Sup II – 48
 transdermale Alkoholkonzentration (TAK) 233
 Triebfahrzeugführer Sup II – 57
 Trinktest 7
 Trinkversuch 279
 Trunkenheit Sup II – 50

U

Überdosierung Sup II – 24
 Übermüdung Sup II – 42
 übertragener Schmerz Sup II – 31
 Unfallereignisse Sup II – 56
 Unfallrekonstruktion Sup II – 13, Sup II – 32
 Unfallrisiko im Straßenverkehr Sup II – 17
 Unfallursachen-Analyse ACAS Sup II – 28
 Unfallvermeidung Sup II – 56
 Ursacheneinflussfaktoren Sup II – 28
 Vermeidung von Unfällen Sup II – 13

V

Verfälschung durch alkoholfreie
 Genussmittel und Rauchen 279
 Vergleich älterer und jüngerer Kraftfahrer Sup II – 28
 Vergleich Blut-Atemalkohol Sup II – 18
 Verhaltensänderung Sup II – 43
 Verkehrsauffälligkeit Sup II – 23
 Verkehrseignung Sup II – 25
 Verkehrserziehung Sup II – 38
 Verkehrskonflikte Sup II – 56
 Verkehrskonflikterhebungen Sup II – 56
 Verkehrskontrollen Sup II – 44
 Verkehrssicherheit 133
 Verkehrsunfall Sup II – 32
 Verkehrsverhalten Sup II – 53
 Verwertungsverbote Sup II – 11
 VIDARTS Sup II – 54
 Video recording Sup II – 14
 video-recorded accidents Sup II – 54
 vorausschauender Fahrstil Sup II – 15
 Vorhersehbarkeit Sup II – 50

Z

Zugbegleiter Sup II – 57
 Zuordnung Fahrer Sup II – 32

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen

CHRISTOPH G. BIRNGRUBER, IMMANUEL ROIU, RALF KRÜLL, HEIKE WOLLERSEN,
REINHARD DETTMAYER, MARCEL A. VERHOFF

Atemalkohol- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Ein Fallbericht

Breath and blood alcohol testing – A case report

Einleitung

Seit der Novellierung des § 24a StVG im Jahre 1998 ist die Atemalkoholkonzentrations(AAK)-Messung als gerichtsfestes Beweismittel im Ordnungswidrigkeitsverfahren anerkannt. Zur gerichtsverwertbaren Befunderhebung ist in Deutschland das „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ als bislang einziges, nach DIN VDE 0405 (Ermittlung der Atemalkoholkonzentration) zertifiziertes Testgerät zugelassen.

Die Messergebnisse des Dräger Alcotest 7110 Evidential sowie der international außerdem eingesetzten Testgeräte (Intoxilizer 5000 und 8000C, BAC Datamaster, Seres Ethylomètre 679T und 679ENZ) sind erwiesenermaßen genau genug und sicher gegenüber anderen in der Vergangenheit hypothetisierten Umwelteinflüssen, um eine juristische Verwertung zu erlauben [7, 13, 14, 18, 20, 21, 23], was bei seinen Vorgängern nicht der Fall war [2, 3, 6, 22]. Die AAK-Messung verspricht im Vergleich zur Blutalkoholkonzentrations(BAK)-Messung möglicherweise Vorteile im polizeilichen Arbeitsalltag. Gegenüber der Blutentnahme, die gemäß § 81a StPO „von einem Arzt nach den Regeln der ärztlichen Kunst“ vorzunehmen ist, kann die Atemalkoholmessung durch den Polizeibeamten erfolgen. Somit entfallen die Wartezeit bis zum Eintreffen eines Arztes und die Rechnungsstellung der Blutentnahme durch den Arzt. Der Beschuldigte könnte früher entlassen werden, der eingesetzte Beamte wäre schneller wieder verfügbar. Man könnte somit Kosten reduzieren, die Dienstzeit der Polizeibeamten effektiver nutzen und die Zeit des Freiheitsentzugs für den Beschuldigten verkürzen [19]. Auch die Messergebnisse können früher, ggf. unmittelbar nach der Messung an die Verfahrensbeteiligten geliefert werden [3].

Obwohl die zur Verfügung stehenden AAK-Messgeräte auch im Bereich über 0,55 mg/l hinreichend genaue Messwerte liefern [19], ist eine alleinige Atemalkoholanalyse im Strafverfahren nicht zugelassen.

In einer gemeinsamen Stellungnahme der DGRM, der DGVM und der GTFCh [5] wurden bereits die wichtigsten Vorteile der BAK-Messung gegenüber einer (alleinigen) AAK-Messung aufgeführt:

1. Überprüfbarkeit des Ergebnisses
2. Nachuntersuchung bei Zweifeln am technischen Zustand der Geräte
3. Überprüfung der Identität des Betroffenen mittels DNA-Analyse [1, 17]
4. Testung auf weitere Stoffe wie Drogen/Medikamente
5. Überprüfung einer Nachtrunkbehauptung durch Begleitstoffanalyse
6. Analyse der Trinkgewohnheiten
7. Keine körperliche Einschränkung zur Durchführung einer Probenentnahme
8. Möglichkeit eines gleichzeitig erhobenen Untersuchungsbefundes durch einen Arzt

Auf dem 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2009 in Goslar kam der Arbeitskreis III („Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“) in seiner Empfehlung zu dem Schluss, dass die Atemalkoholanalyse die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen kann und die Blutalkoholanalyse unverzichtbar bleibt [10]. Auch hier war die Thematik vor dem Hintergrund einer möglichen vollständigen Abschaffung der Blutalkoholanalyse diskutiert worden.

Wenngleich die Atemalkoholmessung mit einem Evidential-Gerät bei allen angegebenen Vorteilen der Blutalkoholanalyse diese nicht völlig ersetzen kann, so könnte dennoch ein alleiniger Einsatz der Atemalkoholmessung im Strafverfahren unter bestimmten Voraussetzungen denkbar sein. HANS definierte 2009 in diesem Zusammenhang Kriterien, bei deren Vorliegen in bestimmten Fällen die Atemalkoholanalyse geeignet wäre, eine Blutalkoholbestimmung im Strafverfahren zu ersetzen [8]:

1. Trunkenheitsfahrt sowie Feststellung des Fahrers müssen in direktem zeitlichen Zusammenhang stehen und der Fahrer muss bis zur Atemalkoholanalyse lückenlos beobachtet werden, um die Behauptung eines Nachtrunks ausschließen zu können.
2. Es darf kein Verdacht auf die Einnahme sonstiger berauschender Mittel oder Arzneimittel bestehen.
3. Es ist ein zusätzlicher Feststellungsbogen mit den Beobachtungen der Polizeibeamten anzufertigen (als Ausgleich für den fehlenden Untersuchungsbericht).

Selbst eine Rückrechnung der AAK wäre, wenn sich der Proband in einer gesicherten Eliminationsphase befindet, wissenschaftlich durchführbar [4, 11, 16].

Die größte Problematik in der Diskussion um das Für und Wider zur Zulassung der Atemalkoholmessung im Strafverfahren besteht darin, dass noch in keiner Studie in konkreten Fallbeispielen aus der Praxis der Polizei beide Messmethoden parallel angewandt wurden, um dann zu analysieren, welche theoretisch erhobenen Vor- und Nachteile sich in der Praxis ergeben. In der Regel wird die Atemalkoholmessung mit einem Evidential-Gerät zu einem früheren Zeitpunkt nach dem Vorfall möglich sein als eine Blutentnahme. Eine entsprechende Messgenauigkeit beider Methoden vorausgesetzt, wäre anzunehmen, dass eine zeitnäher zum Vorfallszeitpunkt bestimmte AAK bezüglich der tatsächlichen Alkoholisierung zum Vorfallszeitpunkt möglicherweise aussagekräftiger ist als die BAK-Bestimmung in einer mit größerer zeitlicher Latenz entnommenen Blutprobe.

Dass sich hierbei allerdings gravierende Nachteile für einen Beschuldigten (§ 316 StGB) ergeben könnten, soll der folgende Fallbericht zeigen.

Fallbericht

Ein 30-jähriger Fitnesstrainer wurde als Fahrer eines Pkw an einem Sonntagmorgen um 04:08 Uhr im Rahmen einer Routinekontrolle von der Polizei angehalten. Im Vorfeld waren keine Fahrauffälligkeiten festgestellt worden, bei der Kontrolle bemerkten die Beamten Alkoholgeruch im Fahrzeuginneren. Der Fahrer gab an, seit 20:00 Uhr des Vortages 3 Weizenbier, sowie 2–3 Biermixgetränke konsumiert zu haben. Das letzte alkoholische Getränk habe er um 03:30 Uhr zu sich genommen.

Vor Ort gegen 04:10 Uhr zeigte der Alkoholvortest mit einem Dräger 6510 einen BAK-Wert von 0,86 ‰ an. Die Messung mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential auf der Polizeistation um 04:35 Uhr erbrachte eine AAK von 0,54 mg/l. Der zuständige Polizeibeamte veranlasste eine Blutentnahme, die um 05:10 Uhr durchgeführt wurde. In der Blutprobe wurde eine BAK von 1,13 ‰ gemessen.

Diskussion

In dem vorgestellten Fall hätte der Beschuldigte laut Ergebnis des Atemalkoholtests nur eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG begangen, die erhobene AAK hätte hier also nur ein OWi-Verfahren begründet. Den knapp unter 0,55 mg/l liegenden AAK-Wert sah der Polizeibeamte als hinreichenden Verdacht auf eine Straftat an und erwirkte die Blutentnahme (persönliche Mitteilung des Polizeibeamten). In der entsprechenden Vorschrift [9] besagt § 3 Abs. 3 hierzu folgendes: „Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sollen grundsätzlich unterbleiben, wenn die entsprechend § 3 Abs. 1 durchgeführte Atemalkoholmessung einen Atemalkoholwert unter 0,55 mg/l ergeben hat und lediglich der Verdacht einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 Nr. 1 und 2 StVG besteht.“ Es wird also dem Beamten ein gewisser Ermessensspielraum für den Fall eingeräumt, dass er den Verdacht hegt, der Beschuldigte könnte trotz eines für ihn günstigen AAK-Werts mit der BAK im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit gemäß § 316 StGB sein. Dies gilt insbesondere für die Fälle, bei denen „[...] (der Test) erst später als eine Stunde nach der Tat durchgeführt werden konnte, äußere Merkmale (zum Beispiel gerötete Augen, enge oder weite Pupillen, Sprechweise, schwankender Gang) oder die Art des nur durch alkoholtypische Beeinträchtigung erklärbaren Verkehrsverhaltens auf eine Alkoholbeeinflussung zur Tatzeit hindeuten“ (§ 3 Abs. 3 2. b [9]). Im vorliegenden Fall stellte sich der durch den Polizeibeamten gehegte Verdacht im Nachhinein als berechtigt heraus: Die durchgeführte Blutentnahme überführte den Fahrer einer Straftat nach § 316 StGB. Die gemessene BAK von 1,13 ‰ um 05:10 Uhr war bei dem angegebenen Trinkende um 03:30 Uhr auch als Mindest-BAK zum Vorfallszeitpunkt anzunehmen. Im daraufhin eingeleiteten Strafverfahren ist die gemessene AAK als Beweis nicht zugelassen, obwohl es sich genauso um einen wissenschaftlich genauen Messwert handelt, der sogar in engerem zeitlichen Zusammenhang mit der Tat steht und so womöglich aufschlussreicher bezüglich des Alkoholisierungsgrades zum Zeitpunkt der Tat ist.

Insbesondere in der Zusammenschau mit der für 03:30 Uhr angegebenen letzten Alkoholaufnahme und dem um 04:10 Uhr angezeigten Atemalkoholvortest (angezeigte BAK 0,86 ‰) spricht im vorliegenden Fall vieles dafür, dass sich der Proband bei der AAK-Messung um 04:35 Uhr (0,54 mg/l) noch in der Resorptionsphase befand und es möglicherweise noch zu einem geringen Anstieg der BAK bis zum Zeitpunkt der Blutentnahme um 05:10 Uhr kam (BAK 1,13 ‰). Somit hätte die zeitliche Verzögerung bis zur Blutentnahme von 35 Minuten zu einem strafrechtlich relevanten Messwert geführt. Für den Betroffenen hat sich durch die Blutentnahme ein konkreter Nachteil in der Rechtsfolge ergeben.

Bei der AAK und der BAK handelt es sich um zwei völlig unterschiedliche Konzentrationen, die durch verschiedene Messmethoden ermittelt werden und in verschiedenen Maßeinheiten angegeben sind. Eine Umrechnung von einem Wert oder eine Gleichstellung zweier konkreter Werte ist daher technisch nicht zulässig. Im Gesetzestext wird faktisch ein Umrechnungs- bzw. Konversionsfaktor von 2 zugrunde gelegt (§ 24a Abs. 1 StVG).

Auf die Tatsache, dass bei einem angenommenen Konversionsfaktor (KF) von 2 die tatsächlich gemessene BAK fast immer höher liegt als die AAK, hatte auch die Studie „Münchener Fälle der Länderstudie 2006“ [24] bereits hingewiesen. Hier war in 129 der 130 Fälle der BAK-Wert höher als der doppelte AAK-Wert bei nur geringer Zeitdifferenz

der Messungen. Der durchschnittliche KF lag hier bei 2,188, und das unabhängig von BMI (Body Mass Index) oder Körpergröße. Auch die sog. Länderstudie 2006 [19] zeigte, dass in 95 % der Fälle der KF über 2 lag (im Durchschnitt bei 2,1743).

Es wäre also zu diskutieren, ob in dem vorgestellten Fall die im Abstand von 35 Minuten erlangten Messergebnisse von AAK und BAK nicht die Alkoholkinetik wiedergeben, sondern durch den als zu niedrig angenommenen KF erklärbar wären. Dann könnte für den Fall der Zulassung der AAK-Messung im Strafverfahren die Festsetzung eines Grenzwerts der AAK für die sog. absolute Fahruntüchtigkeit auf 0,50 mg/l bzw. 0,51 mg/l gefordert werden, was in Relation zum BAK-Grenzwert von 1,1 ‰ durch verschiedene Forschungsergebnisse begründbar wäre [12, 15, 20].

Wäre die AAK-Messung zum Zeitpunkt des vorgestellten Falls für das Strafverfahren zugelassen gewesen mit einem Grenzwert der sog. absoluten Fahruntüchtigkeit von 0,55 mg/l, hätte der Beschuldigte davon profitiert. Zu einer Blutentnahme wäre es gar nicht mehr gekommen.

Es drängt sich die Frage auf, ob das umgekehrte Szenario möglich wäre: Gibt es Fälle, bei denen eine AAK über 0,55 mg/l und nach einer leichten zeitlichen Verzögerung, jedoch möglichst noch innerhalb der 2-Stunden-Grenze zum angegebenen Trinkende (keine Rückrechnung der Mindest-BAK auf den Vorfallszeitpunkt zulässig), eine BAK von unter 1,1 ‰ gemessen wird? Derartige Verhältnisse könnten durch den Ethanol-Abbau zwischen AAK-Messung und Blutentnahme oder Diffusionsschwankungen zustande kommen. Wäre die AAK-Messung für das Strafverfahren (§ 316 StGB) zugelassen, würde dadurch bei dieser Konstellation ein Nachteil für den Beschuldigten entstehen. Bei einem niedrigeren AAK-Grenzwert von 0,51 mg/l oder sogar 0,50 mg/l (s. o.) wäre dieser Nachteil noch eher zu erwarten.

Wie häufig die beiden genannten Konstellationen, bei denen durch die Zulassung der AAK-Messung für das Strafverfahren für den Beschuldigten ein Vorteil oder ein Nachteil entstehen kann, in der Praxis auftreten würden, wäre vor der Zulassung so realitätsnah wie möglich zu überprüfen. Wichtig wäre dabei, dass die AAK-Messung auf der Polizeistation zum frühest möglichen aber gleichzeitig einem realistischen Zeitpunkt erfolgt und andererseits der Zeitpunkt der Blutentnahme dadurch nicht beeinflusst wird. Bei der „Länderstudie 2006“ [19] sind diese Verhältnisse unklar.

Vorzuschlagen wäre folgendes Studiendesign: Probanden, bei denen bereits eine Blutentnahme angeordnet wurde, wird auf der Fahrt zur Polizeistation oder kurz nach dem Eintreffen eine zusätzliche freiwillige AAK-Messung unter Hinweis auf die Studie angeboten. Im Falle der Zustimmung wird die AAK-Bestimmung unverzüglich durchgeführt. Die zeitliche Latenz bis zur Blutentnahme wird von der Wartezeit auf den blutentnehmenden Arzt vorgegeben. Ein solches Vorgehen würde den realen zeitlichen Verhältnissen entsprechen, wenn nur eine der beiden Untersuchungsmethoden zum Einsatz käme. Als weitere Erkenntnis wäre der reale Zeitgewinn der AAK- gegenüber der BAK-Messung zu ermitteln. Außerdem sollten die Fälle bis zu ihrem rechtlichen Abschluss verfolgt werden. So kann hypothetisch durchgespielt werden, welche strafrechtlichen Konsequenzen sich ergeben hätten, wenn nur eine der beiden Methoden eingesetzt worden wäre. Darüber hinaus wäre interessant, wie viele der zum Zeitpunkt der AAK-Messung bzw. Blutentnahme „unproblematischen Fälle“ [19] nach Abschluss des Verfahrens noch immer als solche bezeichnet werden könnten.

Zusammenfassung

Der Einsatz der beweissicheren Atemalkoholkontrolle im Strafverfahren unter gewissen Voraussetzungen war in jüngster Vergangenheit Gegenstand kontroverser Diskussionen.

Es wird ein Fall vorgestellt, bei dem ein in einer Routinekontrolle angehaltener Autofahrer in dem Atemalkoholvortest eine entsprechende BAK von 0,86 ‰ erreichte. Der Vorfall wurde zunächst wie eine Ordnungswidrigkeit behandelt und auf der Polizeistation wurde bei dem Betroffenen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,54 mg/l gemessen. Daraufhin wurde eine Blutprobe angeordnet, die 35 Minuten nach der AAK-Kontrolle erfolgte. Diese ergab eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,13 ‰. Somit waren die Voraussetzungen für eine Straftat erfüllt. Dem Beschuldigten entstand durch die Blutentnahme im Vergleich zur AAK-Kontrolle ein konkreter Nachteil in der Rechtsfolge.

Als Ursachen für die Konstellation müssen einerseits die Alkoholkinetik und andererseits der angenommene Konversionsfaktor zwischen der AAK und der BAK diskutiert werden.

Schlüsselwörter

Atemalkoholkonzentration – Blutalkoholkonzentration – Strafverfahren – Ordnungswidrigkeit

Summary

The use, under specified circumstances, of breath alcohol test results as admissible evidence in criminal proceedings has recently been the topic of hot debate.

We present a case in which the readings from a breath alcohol pretest for a car driver who had been stopped in a routine control indicated a BAC (blood alcohol concentration) of 0,86 ‰. The case was initially treated as a misdemeanor, and the driver was taken to the police station for corroborative testing with a Dräger Alcotest 7110 Evidential breath alcohol instrument. Because the reading for the breath alcohol concentration (BrAC) in this test was 0,54 mg/l, a blood test was ordered. The results from the blood test, taken 35 minutes after the breath test, showed a blood alcohol concentration (BAC) of 1,13 ‰. The driver was thus considered guilty of a DUI (Driving Under the Influence) offence and subject to criminal proceedings. The blood test clearly disadvantaged the driver in terms of legal consequences in comparison to the breath test.

This disparity in test results from breath and blood alcohol testing may be rooted in the individual variability of alcohol elimination rates and a possible inaccuracy in the assumed value of the conversion factor (blood-breath-ratio (BBR)) for blood and breath alcohol concentrations. Both factors need to be discussed.

Keywords

breath alcohol concentration – blood alcohol concentration – criminal proceedings – misdemeanor

Literaturverzeichnis

- [1] Bär W, Kratzer A (1989) Abklärung strittiger Identität von Blutalkoholproben mit DNA-Fingerprinting. *Z Rechtsmed* 102: 263–270
- [2] Bilzer N, Grüner O (1993) Erfahrungen mit elektronisch arbeitenden Atemalkoholmeßgeräten im Bereich der forensischen Begutachtung. *Blutalkohol* 30: 225–231
- [3] Bilzer N, Sprung R, Schewe G (1994) Zur Frage der forensischen Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. *Blutalkohol* 31: 1–7
- [4] Dettling A, Witte S, Skopp G, Graw M, Haffner H T (2009) A regression model applied to gender-specific ethanol elimination rates from blood and breath measurements in non-alcoholics. *Int J Legal Med* 123: 381–385
- [5] DGRM, DGVM, GTFCh (2008) Gemeinsame Stellungnahme zum Vorschlag des Verzichts auf eine Blutentnahme bei Verkehrsstraftaten unter Alkohol bzw. im „strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. *Blutalkohol* 45: 249–250
- [6] Grüner O, Bilzer N (1992) Zum gegenwärtigen Stand der forensischen Atemalkoholanalyse. *Blutalkohol* 29: 98–107
- [7] Gullberg R G (2001) Breath alcohol analysis in one subject with gastroesophageal reflux disease. *J Forensic Sci* 46: 1498–1503
- [8] Hans J-M (2009) Erwiderung auf die Gemeinsame Stellungnahme der DGRM, DGVM und GTFCh in BA 2008, 249 f. *Blutalkohol* 46: 24–28

- [9] Hessisches Ministerium des Inneren und für Sport (2006) Gemeinsamer Runderlass betreffend Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Staatsanzeiger für das Land Hessen 5: 282–286
- [10] Iffland R, Käferstein H (2009) Diskussionsbemerkungen zum Arbeitskreis III „Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“. Blutalkohol 46: 84–88
- [11] Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H (2004) Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. Forensic Sci Int 143: 115–120
- [12] Jones A W, Andersson L (2003) Comparison of ethanol concentrations in venous blood and end-expired breath during a controlled drinking study. Forensic Sci Int 132: 18–25
- [13] Katzgraber F, Rabl W, Stainer M, Wehinger G (1995) Die Zahnprothese – ein Alkoholdepot? Blutalkohol 32: 274–278
- [14] Kechagias S, Jönsson K A, Franzén T, Andersson L, Jones A W (1999) Reliability of breath-alcohol analysis in individuals with gastroesophageal reflux disease. J Forensic Sci 44: 814–818
- [15] Pavlic M, Grubwieser P, Brandstätter A, Libiseller K, Rabl W (2006) A study concerning the blood/breath alcohol conversion factor Q: concentration dependency and its applicability in daily routine. Forensic Sci Int 158: 149–156
- [16] Pavlic M, Grubwieser P, Libiseller K, Rabl W (2007) Elimination rates of breath alcohol. Forensic Sci Int 171: 16–21
- [17] Püschel K, Krüger A, Wischhusen F (1994) Identitätsprüfungen an gelagerten Blutproben. Blutalkohol 31: 315–322
- [18] Slemeyer A, Arnold I, Klutzny L, Brackemeyer U (2001) Blut- und Atemalkohol-Konzentration im Vergleich. Ergebnisse der statistischen Auswertung der Daten aus den Bundesländern. NZV 14: 281–287
- [19] Slemeyer A, Schoknecht G (2008) Interner Bericht für die Innenminister der Länder und des Bundes – Länderstudie 2006. Blutalkohol 45: 49–62
- [20] Stowell A R, Gainsford A R, Gullberg R G (2008) New Zealand's breath and blood alcohol testing programs: further data analysis and forensic implications. Forensic Sci Int 178: 83–92
- [21] Watterson J H, Ellefsen K N (2009) Examination of some performance characteristics of breath alcohol measurements obtained with the intoxilizer 8000C following social drinking conditions. J Anal Toxicol 33: 514–520
- [22] Wilske J, Eisenmenger W, Liebhardt E (1991) Atemalkohol gegenüber Blutalkohol: Problem mit „Ausreißern“. Blutalkohol 28: 224–234
- [23] Zeleny M, Mraz J, Pexa T, Mazura I (2000) Effect of Stopangin mouth spray on blood alcohol levels measured by the Alcotest 7410 made by Dräger. Soud Lek 45: 54–56
- [24] Zinka B, Gilg T, Eisenmenger W (2009) Münchener Fälle der „Länderstudie 2006 zum Beweiswert der Atemalkoholanalyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. Auswertung, Vergleich und kritische Anmerkungen. Blutalkohol 46: 1–9

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Marcel A. Verhoff
Institut für Rechtsmedizin
der Justus-Liebig-Universität
Frankfurter Straße 58
D-35392 Gießen
Email: Marcel.A.Verhoff@forens.med.uni-giessen.de

*Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg¹⁾
Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V., Hamburg²⁾
Universitätsklinikum Eppendorf, Institut für Rechtsmedizin, Hamburg³⁾*

MARITTA ZENTGRAF¹⁾, HANS GÜNTHER KOLLRA²⁾, AXEL HEINEMANN³⁾, HENDRIK SEIFERT³⁾,
KLAUS PÜSCHEL³⁾, PAUL BRIELER^{1,2)}

Blutalkoholkonzentration und Trinkkultur – Ergebnisse eines deutsch-russischen Trinktests

Blood alcohol concentration and drinking habits – Result of a German-Russian drinking test

Einführung

In der Alkoholforschung haben Trinktests^{1,2)} eine lange Tradition (z.B. [9]). Vor allem, wenn es um die wissenschaftliche Erforschung der Alkoholwirkung im menschlichen Organismus in Abhängigkeit von der Alkoholmenge geht, wurden und werden Trinktests gern eingesetzt, bevorzugt bei und mit Berufsgruppen, die mittelbar und unmittelbar mit den Folgen der Alkoholwirkungen zu tun haben wie Polizeibeamte, Mediziner, Anwälte, Richter, Verwaltungsmitarbeiter und Verkehrspsychologen.

Die in 2007 in dieser Zeitschrift mitgeteilten Ergebnisse eines sog. deutsch-russischen Trinkversuchs [14] legten nahe, dass mit einem russischen Trinksetting eine stärkere Alkoholisierung assoziiert ist, die Test-Teilnehmer entsprechend mehr Alkohol konsumieren sowie eine höhere Blutalkoholkonzentration (BAK) erreichen als in einem deutschen Trinksetting, und dass dieser Zusammenhang auch für wenig alkoholgewöhnte Menschen gelte. In der Rezeption dieser Arbeit wurde zu Recht kritisch bemerkt, dass die erreichten Atemalkoholwerte nicht durch Blutanalysen bestätigt worden seien. In einem weiteren Trinktest sollten daher die damaligen Ergebnisse des ‚Deutsch-Russischen Trinkversuchs‘ reproduziert, dieses Mal jedoch mittels Bestimmung der BAK zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach Trinkende überprüft werden.

Das damalige Ergebnis, eine – je nach Trinksetting – auch für ungeübte, wenig alkoholgewohnte Probanden erreichbare hohe Alkoholisierung, fand in der überarbeiteten Neuauflage der „Beurteilungskriterien“ [11] leider keine Berücksichtigung. Dies ist umso bedauerlicher, da diese sog. normative fachwissenschaftliche Grundlage der Fahreignungsbegutachtung zum einen den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Erscheinens repräsentieren soll und den Fahreignungsgutachtern als Entscheidungsgrundlage im Rahmen von medizinisch-psychologischen Begutachtungen alkoholauffälliger Kraftfahrer gem. § 13 FeV dient. So hätte die in Fahreignungsgutachten oftmals pauschal verwendete Setzung, allein aufgrund der erreichten hohen Blutalkoholkonzentration (ab 1,6 ‰) von einer ausgeprägten Alkoholgewöhnung oder gar Giftfestigkeit auszugehen, die nur durch ein entsprechendes Trink-Training zu erwerben sei, eine notwendige Relativierung erfahren können. In der Schlussfolgerung der veröffentlichten Ergebnisse des deutsch-russischen Trinkversuchs wurde ausgeführt, dass gerade in der Exploration innerhalb der Fahreignungsbegutachtung die Aktualgenese des Trink-Fahr-Verhaltens in ihrer prozesshaften Entwicklung stärker berücksichtigt werden müsse (früher

bereits [5]; [13]), ebenso wie die situationsbezogenen Erwartungen und äußeren Rahmenbedingungen der Trinksituation insbesondere bei Probanden aus dem osteuropäischen Kulturkreis (vgl. dazu [1]).

Auch nach Überarbeitung findet sich hingegen in der 2. Auflage der Beurteilungskriterien weiterhin ein Passus zur sog. ‚Stephan-These‘, wonach die durchschnittlich alkoholgewöhnte Bevölkerung Werte von 1,6 ‰ und mehr nicht erreichen könne ([11], 38f). Dieser Auffassung wurde bereits früher vielfach und fachlich dezidiert begründet widersprochen ([3]; [5]; [13]; [7], 299f; [8]), was bislang ohne Auswirkungen auf die Praxis der Fahreignungsbegutachtung geblieben ist.

Durch den vorliegenden Trinktest soll erneut gezeigt werden, dass die durchschnittlich alkoholgewöhnte Bevölkerung durchaus eine BAK von 1,6 ‰ und mehr erreichen kann, ohne dass im Vorfeld ein längerfristiger missbräuchlicher Umgang mit Alkohol gegeben sein muss. Zur Unterlegung dieser These ist es notwendig, dass die Teilnehmer – im Gegensatz zu Trinktests mit einer Trinkmengenbegrenzung – ohne feste Vorgabe konsumieren, d.h. weder einer Einschränkung ihrer Konsummengen noch einer Aufforderung zu höherem Konsum unterliegen.

Konzeption, Methode und Durchführung

Die Teilnehmer wurden schriftlich über die Möglichkeit zur Teilnahme an einem wissenschaftlichen ‚Deutsch-russischen Trinktest‘ informiert (Verwaltungsmitarbeiter, Richter, Staats- und Rechtsanwälte, Gutachter, Studenten). Interessierte wurden zu ihrem Wunschtermin (jeweils ein Freitagabend im Mai und Juni 2008) verbindlich eingeladen und um ein alkohalnüchternes Erscheinen und eine sichere Organisation der Heimfahrt gebeten.

Nach Ankunft im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf wurden die Teilnehmer über den Ablauf informiert, führten einen Atemalkoholtest durch (Dräger 6510, Voraussetzung 0,0 Promille) und füllten einen Fragebogen („Vor dem Trinktest“) zum individuellen Alkoholkonsum aus. Die auf 3 Stunden festgesetzte Trinkphase wurde ohne Trinkmengenbegrenzung gegen 18:00 Uhr freigegeben. Konzeptionell waren Kriterien für einen Abbruch des Trinktests für einzelne Teilnehmer definiert worden, z.B. für den Fall des Auftretens schwerer Intoxikationssymptome oder bei der Aufnahme hoher Alkoholmengen in sehr kurzer Zeit (Sturztrunk). Zum Schutz der Teilnehmer wurde der Trinktest über den gesamten Zeitraum von 4 Ärzten supervidiert, unterstützt von weiteren 5 Aufsichtspersonen.

Im russischen Trinktest wurde nur Wodka der Marke *Platinum* (Herstellung in der Ukraine, 40 Vol.-% Alkohol) ausgeschenkt (markierte Gläser, nach Wunsch entweder 0,05 l – bzw. 50 g oder 0,1 l – bzw. 100 g), der ausschließlich pur zu konsumieren war; dazu konnte parallel als alkoholfreies Getränk Mineralwasser getrunken werden. Begleitend wurde ein reichhaltiges, kohlehydrat- und fettreiches russisches Essen gereicht. Ziel war es, ein spezifisches Trinksetting abzubilden, von welchem russisch-stämmige Betroffene berichten.

Im deutschen Trinktest konnten die Teilnehmer zwischen Bier (Krombacher 0,33 l, 4,9 Vol.-%), italienischem Wein (Einheiten à 0,2 l, Rotwein 12 Vol.-% oder Weißwein 12 Vol.-%), Rum (0,02 l Havana Club, 40 Vol.-%), Wodka (0,02 l, Platinum, 40 Vol.-%), Weizenkorn (0,02 l, Oldesloer, 32 Vol.-%) oder Whiskey (0,02 l, Ballantines, 40 Vol.-%)

wählen. Zu Beginn wurden zwei Suppen (Minestrone, Tomatensuppe) und ein Antipasti-
Buffet mit Brot gereicht.

In beiden Fällen wurden die Getränke auf Aufforderung der Teilnehmer durch Personal
ausgeschenkt, welches auch Getränkeart und -menge sowie die Uhrzeit auf dem Trinkpro-
tokoll des jeweiligen Teilnehmers dokumentierte.

Die Trinkphase endete nach ca. 3 Stunden. Anschließend begann eine maximal drei-
stündige Beobachtungsphase unter ärztlicher Überwachung, in deren Verlauf an drei Blut-
entnahmeplätzen zu drei Zeitpunkten Blut abgenommen (Trinkende, + ca. 30 Minuten, +
ca. 60 Minuten, + ca. 120 Minuten) und jeweils ein Atemalkoholtest mit dem Dräger 6510
durchgeführt wurde, bei einzelnen Teilnehmern kam zudem das Dräger Evidential 7110
zum Einsatz (aufgrund der hohen Testfrequenz konnte es nicht bei jedem Teilnehmer ein-
gesetzt werden). Im Zeitraum zwischen den Blutentnahmen konnten Geschicklichkeits-
spiele, der Linienverfolgungstest oder ein Reaktionstest (Wiener Testsystem) durchgeführt
werden, beim 2. Trinktest konnte zudem eine angebotene Führung durch das Institut wahr-
genommen werden.

Die Teilnehmer wurden abschließend (max. 24:00 Uhr) in sicherer Obhut (Begleiter,
Fahrer, Taxi) auf den Nachhauseweg gebracht.

Am nächsten Tag füllten die Teilnehmer einen weiteren Fragebogen („Der Tag danach“)
aus und schickten diesen postalisch zu. Nach Auswertung der Blutproben wurden die Teil-
nehmer über ihre Ergebnisse informiert.

Stichprobenbeschreibung

Die Zusammensetzung der Gruppen TR („Russische“ Gruppe) und TD („Deutsche“
Gruppe), jeweils mit 14 Teilnehmern, unterschied sich weder beim Alter (TR 34,4 J. \pm 14,2 J.,
TD 39,2 J. \pm 16,1 J.), beim Geschlecht (TR σ 7 + 7 ♀ , TD 8 σ + 6 ♀), beim Gewicht (TR
76,0 kg \pm 16,0 kg; TD 78,9 kg \pm 16,6 kg) noch beim Body-Mass-Index (BMI) (TR 24,4 \pm
3,9; TD 24,6 \pm 3,0) signifikant. Insofern ist von einer Grundgesamtheit auszugehen, aus
der beide Versuchsgruppen stammten.

Ergebnisse

Die erhobenen Daten der einzelnen Teilnehmer sind in Tabelle 1 aufgeführt.

TR													
Nr.	Sex	Alter	Gew.	Trfr	Trdu	Max	Mafr	TE	BAK1	BAK2	BAK3	BAK4	Erbr
1	m	32	78	4	3	9	2	20	1,06	1,23	1,16	-	
2	w	37	55	0,2	-	12	2	18	1,53	1,46	1,20	-	ja
3	w	25	59	0,3	5	8	1	23	1,54	1,69	-	-	ja
4	m	20	88	3	5	12	2	28	1,06	1,10	1,02	0,97	
5	w	21	59	1	7	10	2	20	1,64	1,76	1,61	-	
6	w	32	68	7	3	10	6	25	1,11	1,46	-	-	ja
7	w	31	69	10	3	8	10	26	1,79	2,10	1,78	-	
8	m	38	90	15	8	15	10	38	1,59	1,86	2,22	-	
9	w	55	77	-	8	11	1	30	-	1,91	1,72	-	ja
10	m	48	93	8	4	5	3	23	0,73	0,75	0,82	-	
11	m	65	85	25	6	12	10	38	2,01	2,17	1,62	-	
12	w	18	55	5	5	10	2	15	0,84	1,08	1,11	1,02	
13	m	19	80	-	11	16	5	18	0,66	0,70	0,68	-	
14	m	40	108	20	6	15	8	33	0,86	1,13	1,77	-	
TD													
Nr.	Sex	Alter	Gew.	Trfr	Trdu	Max	Mafr	TE	BAK1	BAK2	BAK3	BAK4	Erbr
15	m	65	85	20	8	15	6	12	0,95	1,01	0,91	0,83	
16	w	34	60	27	8	12	6	15	1,49	1,63	1,62	1,59	
17	w	47	52	6	4	6	1	9	1,09	1,16	1,17	1,09	
18	w	29	87	7	4	9	2	9	0,34	0,32	0,25	-	
19	w	27	62	7	4	8	4	11	1,10	1,06	0,98	0,78	
20	m	34	112	10	4	10	10	37	1,55	1,41	1,33	1,20	ja
21	w	39	70	18	3	6	9	6	0,40	0,37	-	-	
22	m	54	100	10	7	10	12	18	1,83	1,72	1,67	1,57	
23	w	43	66	12	7	12	8	10	1,02	1,04	0,99	0,90	
24	m	61	84	20	5	15	10	14	1,29	1,51	1,54	1,46	
25	m	59	95	29	6	12	-	12	1,06	0,99	0,92	0,90	
26	m	19	85	-	8	16	4	19	0,97	1,00	0,96	0,92	
27	m	19	69	5	9	15	5	26	2,39	2,39	2,38	2,29	
28	m	19	80	11	8	20	8	22	1,93	1,95	1,90	1,79	

Tab. 1: Daten aller Teilnehmer am deutsch-russischen Trinktest (Alter in Jahren; Gewicht in kg; Trfr = Trinkfrequenz/Monat; Trdu = durchschnittliche Anzahl der TE pro Anlass; Max = große Trinkmenge pro Anlass in TE; Mafr = Häufigkeit dieser großen Trinkmenge/Jahr; TE = Anzahl der Trinkeinheiten; BAK1-BAK4 = BAK-Werte in ‰ zu den 4 Messzeitpunkten; Erbr = Teilnehmer hat sich übergeben).

Trinkmengen

Der Zeitraum der Alkoholaufnahme war im TR mit 2 Std. 23 Min. signifikant kürzer als im TD mit 2 Std. 57 Min. Die Teilnehmer TR nahmen trotz kürzerer Trinkzeit mit 158,2 g Alkohol ($\pm 45,5$ g) signifikant mehr Alkohol zu sich (U-Test: $u = -1,9$; $p = .05$) als die Teilnehmer TD mit 119,9 g Alkohol ($\pm 54,4$ g). Das zeigt sich entsprechend im Vergleich der Trinkeinheiten mit 25,04 ($\pm 7,2$) im TR gegenüber 15,6 ($\pm 8,2$) im TD ($u = -3,1$; $p = 0.002$).

	TR			TD		
	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen
	N = 14	N = 7	N = 7	N = 14	N = 8	N = 6
Konsummenge in Gramm	158,2 ± 45,5	176,1 ± 51,9	140,4 ± 32,5	119,9 ± 54,4	150,1 ± 48,4	79,6 ± 31,9
Konsummenge in Gramm / kg	2,09 ± .42	1,98 ± .54	2,2 ± .26	1,52 ± .60	1,72 ± .58	1,27 ± .62
BAK 1	1,26 ± 0,44 (N = 13)	1,14 ± 0,49 (N = 7)	1,41 ± 0,36 (N = 6)	1,24 ± 0,56 (N = 14)	1,50 ± 0,52 (N = 8)	0,91 ± 0,45 (N = 6)
BAK 2	1,46 ± 0,48 (N = 14)	1,28 ± 0,55 (N = 7)	1,64 ± 0,34 (N = 7)	1,25 ± 0,57 (N = 14)	1,50 ± 0,51 (N = 8)	0,93 ± 0,50 (N = 6)
BAK 3	1,39 ± 0,46 (N = 13)	1,33 ± 0,56 (N = 7)	1,48 ± 0,31 (N = 6)	1,28 ± 0,54 (N = 13)	1,45 ± 0,53 (N = 8)	1,00 ± 0,49 (N = 5)
BAK 4	1,00 ± 0,04 (N = 2)	0,97 (N = 1)	1,02 (N = 1)	1,28 ± 0,47 (N = 12)	1,37 ± 0,51 (N = 8)	1,09 ± 0,30 (N = 4)

Tab. 2: Konsummenge in Gramm Alkohol und Blutalkoholkonzentrationen im russischen Trinktest (TR) und im deutschen Trinktest (TD) (Mittelwerte und Standardabweichungen).

Besonders groß war die Differenz bei den Frauen. Im russischen Trinksetting (TR) nahmen sie mit 140,4 g fast doppelt soviel Alkohol zu sich wie in der deutschen Variante (TD) mit durchschnittlich 79,6 g ($u = -2,6$; $p = 0,008$). Im russischen Trinktest herrschte zwar zu Beginn bei einigen der Teilnehmerinnen die Meinung vor: „Oh Gott, das geht gar nicht, Wodka nur pur“, da diese, wenn überhaupt, Wodka bislang nur in Form von Mixgetränken konsumiert hatten. Mit zunehmender Trinkmenge sank der „Trinkwiderstand“ jedoch erheblich, wie sich an der durchschnittlich erreichten Trinkmenge und BAK zeigte. Hier ist jedoch anzumerken, dass sich vier Frauen des TR ab ca. einer Stunde nach Trinkende mehrfach übergaben.

Unter den 11 Teilnehmern, die 1,6 ‰ und mehr erzielten, waren 5 Frauen, und hiervon gehörten 4 zu der ‚russischen Versuchsgruppe‘. Bezüglich ihrer Vorerfahrungen mit Alkohol gehören sie, gemessen an der Einteilung von Krüger et al. [4], in 2 Fällen zu den Wenig-Trinkerinnen und in einem Fall zu den Konsum-Trinkerinnen mit geringem Konsum (bei der 4. Teilnehmerin waren die Angaben unvollständig). Die im Trinktest von ihnen konsumierte Alkoholmenge lag bei durchschnittlich 154 g Alkohol (19,2 TE), damit erreichten sie eine durchschnittliche BAK von 1,77 ‰.

Hingegen war eine Frau der ‚deutschen Versuchsgruppe‘ (TD), die fast 1,6 ‰ erreichte, aufgrund ihrer Vorerfahrungen mit Alkohol eindeutig der Gruppe der starken Trinker zuzurechnen. Sie erreichte bei 139 g Alkohol (17 TE) eine durchschnittliche BAK von 1,58 ‰.

Die Alkoholbelastung pro kg Körpergewicht unterschied sich bei Männern und Frauen in der russischen Gruppe kaum. Dennoch sind die BAK-Werte der Frauen deutlich größer als die der Männer. Ein ähnlicher Effekt lässt sich in der Gruppe TD nicht feststellen.

Blutalkoholkonzentration (BAK)

Bei den meisten Teilnehmern entsprach die zweite Blutentnahme (BAK2) dem individuellen Höchstwert, insofern beziehen sich die folgenden Ausführungen auf die BAK2³). Während der Unterschied zur TR-Gruppe, die trotz des erreichten hohen BAK-Wertes von 1,46 ‰ über dem Durchschnittswert der TD mit 1,25 ‰ lag, nicht signifikant war, ergab sich ein signifikanter Unterschied allein bei den Frauen. Diese erreichten BAK-Werte von

1,64 ‰ im TR gegenüber 0,93 ‰ im TD ($u = -2,4$; $p = 0,015$). Ebenso fand sich ein signifikanter Unterschied bei Frauen beim Quotienten BAK-Wert / Gewicht ($u = - 2,1$; $p = 0,03$) und eine Tendenz beim Quotienten BAK-Wert / BMI ($u = - 1,9$; $p = 0,06$). Bei Untergruppen fanden sich eine signifikante negative Korrelation zwischen BAK2 und Gewicht bei Frauen im TD ($\rho = - 0,94$ $p = 0,005$), sowie eine Tendenz bei der Korrelation zwischen BAK2 und BMI bei Männern im TD ($\rho = - 0,61$ $p = 0,10$), d.h. je größer das Gewicht bzw. der BMI war, desto kleiner war der BAK-Wert.

Alkoholmengenaufnahme

Im TR wurde in allen drei Trinkstunden weit mehr Alkohol konsumiert als im TD. Zu berücksichtigen ist zudem, dass im TR die dritte Trinkstunde real nur knapp 30 Minuten dauerte. Bei einer vollen Stunde wäre die Trinkmenge wohl noch höher ausgefallen. Allerdings tranken im TR von anfänglich 14 in der dritten Stunde nur noch 11 Teilnehmer; hingegen waren es beim TD von anfänglich 14 in der dritten Stunde noch 13 Konsumierende.

In beiden Trinksettings nahm die Trinkmenge von Stunde zu Stunde ab, sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen. Beim TD stieg die Trinkmenge in der 3. Stunde bei den Männern wieder leicht an; bei den Frauen nahm die Trinkmenge jedoch weiterhin ab.

		1. Stunde		2. Stunde		3. Stunde	
TR	Gesamt	82,5	(N = 14)	52,9	(N = 14)	34,9	(N = 11)
	♀	75,9	(N = 7)	48,9	(N = 7)	25,6	(N = 5)
	♂	89,1	(N = 7)	57,7	(N = 7)	42,7	(N = 6)
TD	Gesamt	53,7	(N = 14)	34,5	(N = 14)	35,2	(N = 13)
	♀	35,5	(N = 6)	24,5	(N = 6)	21,8	(N = 5)
	♂	67,4	(N = 8)	42,0	(N = 8)	43,6	(N = 8)

Tab. 3: Trinkbelastung: Durchschnittliche Konsummenge in Gramm Alkohol nach Trinkzeit in Stunden und nach Geschlecht.

Resorptionsphase

Die *Resorption* war bei 4 Personen des TR und bei 2 Personen des TD verzögert, d.h. das BAK-Maximum wurde hier erst bei der dritten Blutentnahme (BAK3) erreicht. Von den ‚Langsamresorbierern‘ des TR gaben 2 einen größeren Alkoholkonsum in der Vergangenheit an, von denen des TD nur einer. Bei den anderen Personen mit verlängerter Anflutungsphase gab es bezüglich der selbst berichteten Vorerfahrung keine Unterschiede.

Bei 6 Teilnehmern im TD (davon 2 mit ausschließlichem Rum-Konsum) und einem Teilnehmer im TR war die Anflutungsphase sehr kurz, d.h. bereits bei der ersten Blutentnahme (BAK1) war hier der individuell höchste Wert erreicht (s. Tab. 4).

Gruppe	BAK1	BAK2	BAK3	BAK 4
TR	1 x	9 x	4 x	0 x
TD	6 x	6 x	2 x	0 x

Tab. 4: Häufigkeit der maximalen Blutalkoholkonzentration bei den Zeitpunkten der Blutentnahme.

In der „russischen“ Gruppe führte Wodka als ein hochprozentiges alkoholisches Getränk in Verbindung mit einem reichlichen Essen häufiger zu einer Resorptionsverzögerung. Im deutschen Setting wurde zwar auch von 2 Teilnehmern Hochprozentiges getrunken (Rum), aber der eine trank mit 69,5 g sehr wenig Alkohol und der andere trank zwar viel mehr, musste sich aber bereits nach der ersten Blutentnahme mehrfach übergeben, so dass die Werte dieser beiden Teilnehmer nicht aussagekräftig sind.

Alter

In beiden Gruppen gab es nur wenig junge Teilnehmer (> 25-Jährige). Im TR waren es 5, im TD 3 Teilnehmer. Auffallend war, dass bei ähnlich großer Trinkmenge (≥ 25 Jahre 140,9 g \pm 32,6 g; < 25 Jahre 138,3 g \pm 60,0 g), die jüngeren Teilnehmer mit 1,46 ‰ (\pm 0,57 ‰) eine etwas höhere Blutalkoholkonzentrationen erreichten als die älteren Teilnehmer mit 1,31 ‰ (\pm 0,5 ‰). Der gefundene Unterschied ist jedoch nicht signifikant. Inwieweit die Güte der Alkoholresorption bei einem jüngeren Organismus vollständiger ist als bei einem älteren [2], müsste in weiteren Studien genauer untersucht werden.

Differenziert nach den Trinksetting-Gruppen haben die jungen Teilnehmer im TR mit 129,6 g weniger Alkohol konsumiert (BAK2 1,27 ‰) als die älteren mit 174,1 g (BAK2 1,54 ‰). Im TD war es entgegengesetzt: die jungen Teilnehmer haben mit 159,9 g (BAK2 1,78 ‰) mehr Alkohol konsumiert als die älteren mit 108,9 g (BAK2 1,11 ‰).

Alkoholvorerfahrung

Wie bereits ausgeführt, wurden die Teilnehmer zu ihren Alkoholvorerfahrungen befragt (s. Tab. 5). Von den erhobenen Variablen: „Trinkfrequenz im Monat“, „durchschnittliche Trinkmenge pro Anlass“, „maximale Trinkmenge pro Anlass“ und „Frequenz dieser maximalen Trinkmenge im Jahr“ korrelierte schwach mit der aufgenommenen Alkoholmenge während des Trinktests am ehesten die Variable: „Frequenz der maximalen Trinkmenge im Jahr“ ($\rho = .36$; $p = .06$). Ein etwas stärkerer Zusammenhang ergab sich zwischen dem Produkt aus ‚maximaler Trinkmenge‘ und ‚Frequenz dieses Maximums‘ und der konsumierten Alkoholmenge ($\rho = .42$; $p = .03$).

Diejenigen, die in ihrer Vorgeschichte des öfteren größere Alkoholmengen zu einem Trinkzeitpunkt zu sich genommen hatten, konsumierten häufig auch im Trinktest eine größere Menge Alkohol. Dieser Zusammenhang würde den angeführten Vorannahmen der Beurteilungskriterien, wie sie auch in der Fahreignungsbegutachtung ihren Niederschlag finden, entsprechen. Allerdings fanden sich andererseits auch Teilnehmer, die trotz eines ansonsten geringeren Alkoholkonsums im Trinktest doch eine größere Alkoholmenge getrunken haben.

	Trinkfrequenz pro Monat	Trinkmenge pro Anlaß	max. Trinkmenge pro Anlaß	Frequenz der max. Trinkmenge	Frequenz max. Trinkmenge x max. Trinkmenge
TR	8,2	5,7	10,9	4,6	53,6
TD	14,0	6,1	11,9	6,5	79,8
♂	13,8	6,5	13,1	6,8	91,9
♀	8,4	5,1	9,4	4,2	35,5
≤ 25 Jahre	4,2	7,3	13,4	3,6	56,4
> 25 Jahre	13,4	5,3	10,6	6,3	70,3
♂ TR	12,5	6,1	12,0	5,7	75,3
♂ TD	15,0	6,9	14,1	7,8	108,4
♀ TR	3,9	5,2	9,9	3,4	31,9
♀ TD	12,8	5,0	8,8	5,0	46,3

Tab. 5: Trinkgewohnheiten der Teilnehmer (Mittelwerte): (Trinkfrequenz = Tage pro Monat; Trinkmengen in Trinkeinheiten; Frequenz des Maximums pro Jahr).

BAK von 1,6 ‰ und mehr

Insgesamt erreichten 11 Teilnehmer von 28 (= 39,3 %) eine BAK von 1,6 ‰ und mehr. Nach AUDIT-C-Kriterien (vgl. [8]⁴) gaben von den 10 Teilnehmern mit vollständigen Angaben 6 Teilnehmer einen riskanten Alkoholkonsum (AUDIT-C-Wert > 5) in den letzten 12 Monaten vor dem Trinktest an. Immerhin 4 dieser 10 Teilnehmer sind nach AUDIT-C einem unproblematischen Alkoholkonsum (AUDIT-C-Wert ≤ 5) zuzuordnen, 1 Teilnehmer hatte sich übergeben.

Vergleicht man den AUDIT-C mit der Einteilung von Krüger et al. [4] in Wenig-, Konsum-, starke und harte Trinker⁵), so sieht das Ergebnis etwas anders aus. Nach Krüger sind von den 10 Teilnehmern mit vollständigen Angaben der Gruppe der starken Trinker zuzuordnen, 7 dagegen den Konsum- oder sozialen Trinkern, und 2 den Wenigtrinkern. Bei einer weiteren von uns vorgenommenen Unterteilung der Konsumtrinker waren von diesen 7 Konsumtrinkern 3 Konsumtrinker mit geringerem Konsum (bis zu 21 TE/Woche) und 4 Konsumtrinker mit höherem Konsum (21 – 42 TE/Woche).

Ähnliche Einschätzungen gab es bei 4 Teilnehmern, die entweder nach Krüger als Wenigtrinker bzw. als Konsumtrinker mit geringerem Alkoholkonsum oder nach AUDIT-C als Personen mit unproblematischem Alkoholkonsum eingestuft wurden.

Alkoholintoxikation während des Trinktests

Insgesamt 5 Teilnehmer zeigten, beginnend ca. 1 Stunde nach Trinkende, starke Intoxikationsmerkmale (mehrfaches Übergeben, Kreislaufprobleme, Schwindel etc.) – im TR waren es vier Frauen, im TD ein Mann. Verglichen mit den anderen Teilnehmern des Trinktests gaben die Betroffenen eine geringere Alkoholvorerfahrung an, sowohl die Trinkfrequenz (Alkoholkonsumtage pro Monat) als auch das Produkt aus Trinkfrequenz und Trinkdurchschnitt fielen deutlich niedriger aus (Trinkfrequenz = 4,4 gegenüber 12,5 im Durchschnitt bei den anderen Teilnehmern, Produkt aus Trinkfrequenz und Trinkdurchschnitt: = 20,8 gegenüber 75,3 bei den übrigen Teilnehmern).

Befinden am Tag danach

Die Auswertung der Fragebögen brachte für den *Tag danach* folgende Ergebnisse: In der „russischen“ Gruppe gab es deutlich mehr Beschwerden (54 gegenüber 37), vor allem

Appetitlosigkeit, Lichtempfindlichkeit, Übelkeit und Gedächtnislücken wurden angegeben. Hingegen klagte die „deutsche“ Gruppe verstärkt über Kopfschmerzen. In beiden Gruppen wurde gleichermaßen Durst, Schwindelgefühl und Schlaflosigkeit als negative Folgeerscheinungen angegeben.

Insgesamt erging es der „russischen“ Gruppe subjektiv jedoch schlechter: die Teilnehmer schätzten sich auf einer Befindlichkeitsskala von 0 (= sehr schlecht) bis 100 (= sehr gut) selbst mit einem durchschnittlichen Wert von 43,8 gegenüber 66,4 in der deutschen Gruppe ein. Dieser Unterschied im Befinden am Tag danach ist signifikant ($u = -2.3$; $p = .02$).

Vergleich mit dem früheren deutsch-russischen Trinkversuch

Bei dem früheren Trinkversuch [14] nahmen insgesamt 45 Personen teil (20 Personen am russischen Trinktest und 25 Personen an der deutschen Variante). Bezüglich der Variablen Geschlecht, Alter, Gewicht und Trinkgewohnheiten gab es zu dem neuerlichen Trinktest keine signifikanten Unterschiede. Beide früheren Gruppen hatten jedoch mehr Zeit bei der Alkoholaufnahme: 4,35 bzw. 4,05 Std. gegenüber 2,39 bzw. 2,94 Std. Diese deutlichen Zeitdifferenzen sind primär auf die unterschiedlichen Konzeptionen (eine Atemalkoholmessung vs. vier Blutentnahmen) zurückzuführen. Dagegen wurde bei dem früheren Trinktest mit durchschnittlich 21,1 und 12,9 Trinkeinheiten (gegenüber 25,0 und 15,6 Trinkeinheiten) signifikant weniger Alkohol getrunken; entsprechend fielen auch die gemessenen Promille-Werte (AAK) deutlich niedriger aus. Auch bei dem jetzigen Trinktest ergaben sich angesichts der Trinkmengen signifikante Abweichungen der tatsächlichen BAK gegenüber der anhand der sog. Schätzformel errechneten BAK. Die Promille-Werte der russischen Gruppe wurden stärker überschätzt als die der deutschen Gruppe.

Diskussion

In dem früheren Trinkversuch [14] führte der alleinige Konsum von Wodka in einem russischen Trinksetting zu einer durchschnittlich höheren Blutalkoholkonzentration (BAK) als der Konsum individuell bestimmter Alkoholsorten in einem deutschen Trinksetting. Statistisch konnte dieser Befund mittels des jetzigen Trinktests – mit Ausnahme der weiblichen Teilnehmerinnen - nicht bestätigt werden. Das signifikante Ergebnis des damaligen Tests beruhte auf dem mit 0,7 % extrem geringen durchschnittlichen BAK-Wert der deutschen Gruppe. Im Vergleich zu den früheren Trinktests wurde in kürzeren Trinkzeiträumen signifikant mehr Alkohol konsumiert, also deutlich schneller getrunken.

Auch bei diesem Test gilt, dass die Höhe der erreichten BAK entscheidend vom Trinksetting und der jeweiligen Gruppenzusammensetzung und -dynamik abhängt. Bezüglich der vergleichsweise kurzen Trinkdauer weicht der aktuelle russische Trinktest jedoch von den überlieferten russischen Trinksitten, die sich über viele Stunden, gar Tage, erstrecken (vgl. [1]), deutlich ab.

Auch die aktuellen Ergebnisse des deutsch-russischen Trinktests zeigen, dass auch ungeübte, wenig alkoholgewohnte Probanden je nach Trinksetting eine hohe Alkoholisierung erreichen können [14].

Die These oder Setzung: dass die durchschnittlich alkoholgewohnte Bevölkerung eine BAK von 1,6 Promille und mehr nicht erreichen kann, ohne dass ein längerfristiger miss-

bräuchlicher Umgang mit Alkohol vorausgeht, konnte durch die Daten dieses Trinktests erneut widerlegt werden. Es muss zwar eingeräumt werden, dass die Angaben über die Vorerfahrung mit Alkohol lediglich auf den eigenen Angaben der Teilnehmer beruhen, wir sehen jedoch z.Zt. keine Alkoholkonsum-Marker, mittels derer eine Alkoholgewöhnung bestätigt werden könnte.

5 Frauen und Männer, die gemäß der Unterteilung nach Krüger den Wenigtrinkern und Konsumtrinkern bzw. sozialen Trinkern mit geringerem Konsum zuzuordnen sind, erreichten Werte über 1,6 ‰. Nach AUDIT-C überschritten 4 Teilnehmer mit selbst angegebenen unproblematischem Alkoholkonsum diese Grenze.

Im Rahmen einer erneuten Überarbeitung der Beurteilungskriterien [11] bzw. auch des Kommentars der Begutachtungs-Leitlinien [12], die als Grundlagen der Fahreignungsbegutachtung gelten, müssten diese Ergebnisse vor dem Hintergrund der bereits früher vorgebrachten Argumente (u.a. [3]; [5]; [13]) stärker berücksichtigt werden. In der Exploration gilt es, den genauen Hergang der Alkoholaufnahme, der Trunkenheitsfahrt selbst, die Verfassung und Befindlichkeit nach der Kontrolle sowie an dem darauf folgenden Tag umfassender zu erheben.

Alkoholungewohnte Personen können zwar viel Alkohol trinken, die massiven Intoxikationssymptome einzelner Probanden des russischen Trinktests verweisen darauf, dass diese die Alkoholmengen offensichtlich nicht vertragen konnten. Diese vier von Intoxikationssymptomen stark betroffenen Teilnehmerinnen wären spätestens 60 Minuten nach Trinkende nicht mehr in der Lage gewesen, ein Kfz zu bedienen. Allerdings ist es für untrainierte Alkoholkonsumenten möglich, Alkoholmengen, die zu einer BAK von $\geq 1,6$ Promille führen, zu sich zu nehmen, und, obwohl stark angetrunken bzw. betrunken zu sein, zumindest für einen gewissen Zeitraum nach Trinkende noch zielgerichtete Handlungen durchzuführen; Leistungsqualität und -quantität in dieser Zeitspanne müssten testpsychologisch untersucht werden. Die massiven Ausfallerscheinungen im TR setzten erst eine Stunde nach Trinkende ein. Unabhängig von der rechtlichen Bewertung, wo nach § 24a StVG, analog die BGH-Rechtssprechung zu den §§ 315c, 316 StGB, die im Körper befindliche Alkoholmenge wesentlich ist, auch wenn sich diese bei noch nicht abgeschlossener Resorption erst nach dem Tatzeitpunkt in der BAK widerspiegelt, ist es für die Exploration innerhalb der Fahreignungsbegutachtung in Bezug auf die Feststellung der sog. Alkoholgewöhnung von großer Bedeutung, den gesamten Verlauf vom Beginn der Alkoholaufnahme bis zum folgenden Tag zu erheben. Eine vermeintliche Fahrfähigkeit unmittelbar nach Trinkende kann in solchen Fällen subjektiv durchaus gegeben gewesen sein, da die Alkoholmenge noch nicht ihre gesamte Wirkung entfaltet hat (bei der späteren Blutentnahme jedoch hohe BAK-Werte detektierbar sind) und, nachdem eine sympathikotone evtl. kurzfristig stabilisierende Reaktion des Körpers aufgrund einer Polizeikontrolle abgebaut ist, der Zusammenbruch mit den bekannten massiven Ausfallerscheinungen folgt.

Bezüglich des Brechreflexes ist kritisch anzumerken, dass das russische Setting offensichtlich nicht nur dazu animierte, vergleichsweise große Mengen Alkohol zu trinken, sondern auch große Mengen zu essen. Insofern könnte das Erbrechen als Folge der Alkoholintoxikation unter der Voraussetzung zu sehen sein, dass eine erhebliche Nahrungsaufnahme vorausging. Die genaue Menge an aufgenommener Nahrung müsste in geeigneter Weise dokumentiert werden, ohne den Charakter des russischen Trinksetting mit der Möglichkeit begleitender Nahrungsaufnahme zu verfälschen.

In weiteren Trinktests zur Erforschung des Einflusses des Trinksettings auf Konsummengen und -folgen wäre zudem eine Konzeption interessant, die in einem Längsschnittszenario mit identischen Versuchspersonen in beiden Trinksettings operiert.

In den vorgestellten Trinktests nahmen, neben den eingangs erwähnten Berufsgruppen als klassische Teilnehmer von Trinktests, auch Angehörige anderer Berufsgruppen teil. Es wäre durchaus von Interesse, Trinktests gezielt getrennt nach unterschiedlichen Berufsgruppen durchzuführen. Im Common Sense scheint es evident, dass Bauarbeiter und Handwerker eine höhere Trinkgewöhnung haben als beispielsweise Versicherungskaufleute. Dies gilt es jedoch zu überprüfen. Auch wäre die Berücksichtigung russisch-stämmiger Teilnehmer interessant. In allen Fällen wäre vorbereitend eine längerfristige Selbstdokumentation des Trinkverhaltens, begleitet durch eine unvorhersehbare ärztliche Überwachung (Alkoholkonsum-Marker), vorzusehen.

Im Kontext der öffentlichen Diskussion über das sog. Binge Drinking junger Menschen wäre es von großem Interesse, diese Gruppe einer genaueren Analyse von Alkoholkonsummustern zuzuführen. Selbstverständlich könnten ethisch akzeptable Tests nur mit volljährigen jungen Männern und Frauen durchgeführt werden. Thesen einer schnelleren Stoffwechslung bei jungen Menschen oder höheren Resorptionsrate gegenüber älteren Menschen könnten so genauer überprüft werden.

In unserem russischen Trinktest nahmen die Probanden sowohl große Mengen Alkohol als auch große Mengen Nahrung zu sich, der Resorptionsverlust aber auch die Resorptionszeit war entsprechend signifikant höher als im deutschen Trinksetting.

In einer weiteren Arbeit wird auf diese Verhältnisse und ihre Auswirkungen auf die Berechnung des BAK-Wertes mit der Schätzformel und der Widmark-Formel sowie die möglichen Ursachen für die unterschiedliche Alkoholresorption näher eingegangen. In einer zukünftigen Untersuchung wäre es von Interesse, die verschiedenen Faktoren zu entkoppeln, um den jeweiligen Einfluss auf das Resorptionsdefizit besser feststellen zu können. Interessant könnte auch eine Untersuchung mit russisch-stämmigen Teilnehmern sein, die einerseits an das Trinksetting gewöhnt sind und andererseits an die großen landestypischen Speisemengen.

Auch bestimmte Beobachtungen zur Resorption des Alkohols (Resorptionsdefizite und verlängerte Resorptionszeiträume bei Wodka als hochprozentigem und begleitstoffarmem Getränk) können ohne weitere systematische Überprüfung hier nur kasuistisch angeführt werden. Wir leiten hierzu derzeit keinerlei weitere Schlussfolgerungen ab.

Insgesamt sollten Trinktests mit entsprechenden Fragestellungen innerhalb bestimmter verantwortbarer Grenzen volatil gehalten werden, dies bedeutet, dass jeder Teilnehmer selbst verantwortlich ist für die Alkoholmengen und -sorten, die er zu sich nimmt. Es bleibt in der Verantwortung der Testleiter, für die Sicherheit und Gesundheit der Teilnehmer zu sorgen, was einen durchaus höheren organisatorischen und personellen Aufwand bedeutet, und unter Umständen an Grenzen der ethischen Zulässigkeit stoßen kann.

Es ergibt sich aus den vorliegenden Daten der Bedarf differenzierterer Konzeptionen von Trinktests. Hierzu ist die Entwicklung von aktuellen Standards für die Durchführung von Trinktests für die weitere Forschung notwendig bzw. anzuregen, um die Reproduzierbarkeit sowie Vergleichbarkeit von Testergebnissen besser gewährleisten zu können.

Zusammenfassung

Dieser Trinktest repliziert einen früheren deutsch-russischen Trinkversuch, erweitert um Blutanalysen zu mehreren Zeitpunkten nach Trinkende. Einbezogen wurde der Einfluss unterschiedlicher Settings auf die Alkoholaufnahme und deren Auswirkungen bei 2 vergleichbaren Gruppen. Ergebnisse: Die Teilnehmer der „russischen“ Gruppe tranken mehr Alkohol als die „deutsche“ Gruppe, was aber nicht zu einer dementsprechenden Blutalkoholkonzentration führte. Entweder das üppige Essen während des Trinkens oder der hochprozentige Wodka allein führte offenbar zu einer verminderten Alkoholresorption. 11 der 28 Teilnehmer erreichten eine BAK von 1,6 ‰ und höher. Es zeigte sich erneut, dass auch Teilnehmer, die im Allgemeinen nicht viel Alkohol trinken, also keine „geübten“ Trinker sind, in einem bestimmten Setting durchaus eine BAK diesen Ausmaßes erreichen können. Das widerspricht der ‚Stephan-These‘, wonach die durchschnittlich alkoholgewöhnte Bevölkerung eine solche BAK nicht erreichen könne.

Schlüsselwörter

Trinktest – Alkoholkonsummuster – Aussiedler – Fahreignungsgutachten nach Trunkenheitsfahrt – kulturelle Unterschiede beim Alkoholkonsum

Summary

This drinking test is a replication of a former German Russian drinking experiment, which was expanded to include several measuring times of blood analysis at the end of alcohol intake. The impact of different settings on alcohol intake and its effect on two comparable groups was integrated. Results revealed that the Russian group drank more alcohol than the German group but no corresponding blood alcohol concentration was found. Apparently either the opulent meal during the drinking or the high-proof vodka led to a reduced alcohol resorption. 11 of 28 participants have reached a BAC of .16 and higher. Once again findings prove that even participants who generally do not drink much alcohol (non trained alcohol drinkers) are able to reach a BAC to such an extent in a certain setting. This contradicts the “Stephan Thesis” (saying) that an averagely alcohol habituated population could not reach a BAC of such size.

Keywords

drinking test – alcohol consumption patterns – migrants, from Eastern Europe – MPU (assessment fitness to drive after impaired driving) – cultural differences in alcohol consumption

Fußnoten

- 1) Die Durchführung der Trinktests wurde ermöglicht durch eine finanzielle Unterstützung aus dem Sammelfond für Bußgelder der Justizbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg sowie des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., Landesverband Hamburg.
- 2) Der Begriff Trinktest entspricht dem in der Literatur verwendeten ‚wissenschaftlichen Trinkversuch‘, und soll im Gegensatz zum allgemeinen Begriff Trinkversuch die wissenschaftlich begründete Testsituation verdeutlichen.
- 3) Im TR wurde die BAK₄ nur noch bei 2 Teilnehmern erhoben; Personen, die erbrochen hatten, bzw. sich müde fühlten, wurden von anderen Teilnehmern vorzeitig nach Hause begleitet.
- 4) Ein Drink schwankt im Alkoholgehalt von 10,8 g bis 14 g, entsprechend sind die Kategorien höchst different (1-2 Drinks = 10,8 g bis 28 g / 3-4 Drinks = 32,4 g – 56 g / 5-6 Drinks = 54 g bis 84 g / 7-9 Drinks = 75,6 g bis 126 g / ab 10 Drinks = ab 108 g bzw. 140 g Alkohol). Die von uns gewählte Trinkeinheiten(TE)-Einteilung weist dagegen viel weniger reinen Alkohol auf (1-2 TE = 6 g bis 17 g / 3-4 TE = 18 g bis 34 g / 5 6 TE = 30 g bis 42,5 g / 7-9 TE = 42 g bis 76,5 g / ab 10 TE = 60 g bzw. 85 g). Wir haben angesichts der großen Differenzen unsere Angaben in Trinkeinheiten an die realen Alkoholmengen zur AUDIT-C-Konstruktion angepasst: Jemand, der 9 Trinkeinheiten und mehr an einem Anlass trinkt, entspricht den vorgegebenen 6 Drinks und mehr (6 Drinks und mehr in Folge gilt als Definition für Binge-Drinking). Diverse Forschungsgruppen (vgl. [10]) setzten die Untergrenze beim AUDIT noch niedriger an, wobei bei dem AUDIT immer die Unschärfe der konsumierten Alkoholmengen in Drinks bleibt.
- 5) Modifiziert von Gramm-Alkohol auf TE Krüger ([4], 23f) hat Alkoholkonsumenten als Trinktypen klassifiziert:

- Wenig-Trinker (bis 2 TE/Woche),
- Konsumtrinker (max. einmal wöchentlich bis zu 10 TE oder max. 4-6 TE am Tag 4- bis 7-mal wöchentlich, d.h. bis 42 TE/Woche),
- starke Trinker (mehr als einmal wöchentlich mehr als 6 TE/Tag oder einmal wöchentlich mehr als 10 TE oder insgesamt mehr als 43 TE/Woche), und
- harte Trinker (mehr als 10 TE mehr als einmal wöchentlich).

Literatur

- [1] Biss C (2006) Alkoholkonsum und Trunkenheitsdelikte in Russland mit vergleichenden Bezügen zu Deutschland. (Reihe Recht in Ostmittel-, Südost- und Osteuropa/GUS, Band 8). Berlin: Lit Verlag
- [2] Caetano R, Barbor T F (2006) Diagnosis of alcohol dependence in epidemiological surveys: an epidemic of youthful alcohol dependence or a case of measurement error? *Addiction*, 101 (Suppl. 1), 111-114
- [3] Goetze U, Jensch M, Spoerer E (1994) Über den richtigen Umgang mit alkoholauffälligen Kraftfahrern – Eine Auseinandersetzung mit neueren Thesen zur Diagnostik und Rehabilitation –, *Blutalkohol*, 31, 80-95
- [4] Krüger H-P, Braun P, Kazenwadel J, Reiß J, Vollrath M (1998) Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“*, Heft M 88. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- [5] Kunkel E (1993) Abstinenz oder Trinkkontrolle als Ziel der Verhaltensänderung bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. *Zeitschrift für Schadensrecht*, 14, 37-42
- [6] Lewrenz H (als Bearbeiter) (2000) Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, 6., erw. Auflage, Bergisch-Gladbach, Februar 2000. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“*, Heft M 115. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- [7] Lewrenz H, Brieler P, Püschel K (Hrsg.) (2006) Krankheit und Kraftverkehr. *Fahreignungsgutachten aus medizinischer, juristischer und psychologischer Sicht*. Hamburg: Verlag Dr. Kovac
- [8] Lewrenz H, Heinemann A, Püschel K (2002) Abhängigkeit, schädlicher Gebrauch, Trennungsproblematik. Grundsätze für die Begutachtung der Trunkenheitsdelinquenten im Straßenverkehr. *Blutalkohol*, 39, 289-307
- [9] Mayerhofer G (1932) Untersuchungen über die Wirkung des Alkohols auf den Fahrzeugführer unter besonderer Berücksichtigung des Reaktionsverhaltens. *Industrielle Psychotechnik*, 9, H. 5, 9-144
- [10] Reinert D F, Allen J P (2007) The alcohol use disorders identification test: an update of research findings. *Alcohol Clin Exp Res*, 31, 185-199
- [11] Schubert W, Mattern R (Hrsg.) (2009) Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. (2. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag
- [12] Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W, Stephan E (Hrsg.) (2005) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar 2. Aufl. Bonn: Kirschbaum Verlag
- [13] Spazier D (1995) Gewöhnung – Missbrauch – Abhängigkeit. Zur Eignungsbegutachtung alkoholauffälliger Kraftfahrer. *DAR*, H. 2, 54-60
- [14] Zentgraf M, Rappat M, Schildmeier A (2007) „Da haben wir Flasche ausgetrunken“. Zum Unterschied osteuropäischer und mitteleuropäischer Trinkkultur unter Bezugnahme auf die erreichte Alkoholisierung anlässlich eines Trinkversuches (Deutsch-Russischer Trinkversuch). *Blutalkohol*, 44, 124-143

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Maritta Zentgraf
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
E-Mail: zentgraf@ifs-seminare.de

Zur Information

ETSC: Drink Driving Monitor*)

– Auszug –

Finland – Alcolocks for school buses and daycare transport

On the 1st of August alcolocks for all school buses and day-care transport became mandatory in Finland. The measure came into effect eight months after the approval of the alcolock legislation proposed by the Finnish Government in December 2010. Previously, alcolocks have only been recommended while now the new law makes sure that all vehicles used for child and daycare transportation (chartered transport ordered by municipality, city, school or institute) will have the device installed. Taxis and buses dedicated to school transport (estimated to be around 7,000) are also requested to comply with the law. A vehicle that is not equipped with an alcolock can be used, on a temporary basis, for no more than five days, after which the transport provider must inform the service subscriber without delay. Failure to use an alcolock device will result in punitive fines. The alcolock models accepted for use must follow the demands of vehicle legislation and at least a European standard which has been approved in Finland (EN-SFS). The vehicle does not need to be inspected for modifications after the installation of the alcolock. Device approval in Finland is carried out by the Finnish Transport Safety Agency (TraFi).

Ireland – New BAC limit in force

The new drink drive limit took effect at the end of October in Ireland. In July 2011, a lower legal BAC level was introduced for drivers. The previous legal BAC limit of 0.8 g/l was reduced to 0.2 g/l for learners and newly qualified drivers (for a period of two years after passing the driving test) and professionals (including taxi drivers and hauliers) and to 0.5 g/l for all other drivers. Moreover, if the driver cannot produce their driving licence when required to undergo the roadside breath test, the lower limit of 0.2 g/l will be applied. The new legislation has finally brought Ireland in line with the European Commission recommendation on BAC levels and the vast majority of other EU Member States, with the exception of the UK and Malta. The launch of a new campaign to raise awareness of the new reduced drink drive limits was organised on the 26th of October, a couple of days before the law came into effect. It included TV, Radio, Press and Online advertising.

Proposal for a lower BAC limit in Northern Ireland

Just after the introduction of a lower BAC limit in Ireland, also Northern Ireland is considering a reduced alcohol rate for drivers. The Irish Minister for the Environment, Alex Attwood, has announced plans for a reduction from the current legal limit of 0.8 g/l to 0.5 g/l for all drivers. A lower limit – of 0.2 g/l – is proposed for inexperienced drivers and professional drivers. Kevin Clinton, head of road safety at the Royal Society for the Pre-

*) Drink Driving Monitor, December 2011, Report 15, European Transport Safety Council (ETSC); ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the European Union (EU); <http://www.etsc.eu>.

vention of Accidents (RoSPA), said: “RoSPA has long campaigned for a lower drink-drive limit across the whole of the UK, which no government has yet been willing to implement. We support Northern Ireland’s proposal and hope that if it goes ahead the rest of the UK would follow its lead. A lower limit would save lives.” Such a change, if approved, would put Northern Ireland on a different legal standing to the rest of the UK but will also guarantee more consistency on the two sides of the border. The drinkdrive legislation is supposed to be ready for public consultation by March 2012. Other measures were considered by the Irish Minister, such as:

- A graduated penalty regime including fixed penalties for first offences at lower limits
- Random breath testing powers which would enable police to breathalyse drivers without the need to have reasonable suspicion that the driver had taken alcohol
- Automatic referral of offenders to an approved drink-drive rehabilitation scheme
- Removal of the right, in certain circumstances, for a driver to ask for a blood or urine sample to replace a breath test sample.

President Sarkozy announces new measures to tackle drink driving

The French President NICOLAS SARKOZY announced new measures against drink driving, representing 31 % of all road deaths in France, during a speech hosted at the Elysée Palace on the 30th of November on the occasion of an annual ceremony organised by “Association Prévention Routière” and honouring road safety actions across France. He welcomed the implementation of alcolock rehabilitation programmes for recidivist drivers, in force since September. Drivers convicted for drink driving will have now the obligation to install an alcolock in the vehicle as an alternative to having the driving licence withdrawn. Moreover from the 1st of December, breathalysers became mandatory in all discos and clubs. A breathalyser is a device used to measure alcohol in expired air so as to estimate the concentration of alcohol in the driver’s blood. The French President announced that breathalysers will also be made mandatory in each car from next spring. Those who will not comply with this rule and do not provide their car with a breathalyser will receive a fine.

Dutch Alcolock programme in force

On the 1st of December the Dutch Alcolock Programme came into force, in time for the Christmas holidays and New Year’s Eve. The law on the Alcolock Rehabilitation Programme (AIP) was voted in June 2010 and targets serious drunk-driving offenders and repeat offenders. The standard period for the AIP is two years. If, during that period, the participants have still not been able to demonstrate that they can separate drinking from driving, the AIP is extended repeatedly for six months at a time. The programme is mandatory: yet, if the offender does not participate, or if the programme is not completed, then the driving license will be declared void for 5 years. The BAC-level interlock breath test is set at 0.2 g/l. Participants pay for costs of installation. Only alcohol interlocks that have been type approved by the Dutch government, supplied by a designated vendor and installed by a designated fitter, can be used.

France – Opinion survey on alcolocks

A survey commissioned by Volvo and carried out in France at the beginning of October revealed French people opinions towards the installation of alcohol interlocks in new vehicles: 91 % of them declared to be in favour of having alcolocks installed as standard

equipment in every new car sold in France. On the other side, 70 % of the interviewed, especially young men and women, are not willing to cover the costs. The survey was conducted online between the 5th and the 6th of October to a sample of 1,000 people aged 18 and over.

SWOV Research Study on drink driving

SWOV published a new estimation on the share of road deaths due to alcohol on request of the Dutch Ministry of Infrastructure and the Environment. The estimation covers the period from 1999 until 2010 based on the most recent research data. Figures are based on the trend of driving under the influence during weekend nights. It has been demonstrated that during the period 1999–2010, the estimated share of seriously injured car drivers who were under the influence of alcohol declined from 31.2 % to 20.3 %. This decline is based on the decrease of the proportion of drivers who participate in traffic while being under the influence. Between 1999 and 2010, there has been a decline in the proportion of drivers under the influence of alcohol and, consequently, also of the estimated proportion of seriously injured car drivers who were under the influence of alcohol. This was the case for each of the BAC levels above 0.2 g/l that were distinguished. The original document (in Dutch) can be found at the following link: <http://www.swov.nl/rapport/R-2011-13.pdf>.

Denmark – New figures on drink drivers

There are still too many drivers driving with too much alcohol in their blood. This is the result of new European research in which 3,000 Danish drivers were checked for drugs and alcohol. The study shows that alcohol remains a major problem for road safety in Denmark. One out of 200 drivers was found with a blood alcohol content above the legal limit of 0.5 g/l. However, the positive outcome is that the number of drivers with a BAC level above the legally permitted limit has halved since 1984. Other figures from the study showed that 2.5 % of drivers are driving under the influence and figures from the emergency wards proved that as much as 15 % of seriously injured drivers have alcohol in their blood.

EU-Forschungsprojekt DRUID*)

Am 27. und 28. September 2011 fand in Köln die Abschlusskonferenz des EU-Forschungsprojekts DRUID statt. Ziel des internationalen Projekts war es, wissenschaftliche Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen innerhalb der Europäischen Union (EU) zu schaffen sowie effiziente Maßnahmen zur Bekämpfung von psychoaktiven Substanzen im Straßenverkehr vorzuschlagen.

Nach wie vor ist Alkohol die am meisten verbreitete und gefährlichste Droge auf Europas Straßen. Dies ist das zentrale Ergebnis des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geleiteten Forschungsprojekts. Im Rahmen dieses Projekts wurden europaweit fast 50.000 Autofahrer angehalten und daraufhin untersucht, ob sie unter dem Einfluss von Alkohol, illegalen Drogen oder Medikamenten standen. Weiterhin wurden die Daten von fast 3.500 schwerverletzten und getöteten Unfallopfern ausgewertet.

Europaweit standen 3,5 Prozent der Fahrer unter dem Einfluss von Alkohol, 2 Prozent unter dem Einfluss illegaler Drogen. Die europaweit häufigste illegale Substanz im Straßenverkehr war Cannabis, das bei rund 1,3 Prozent der unauffälligen Fahrer gefunden wurde. In den einzelnen Ländern waren zwischen 18 Prozent und 43 Prozent der verletzten Fahrerinnen und Fahrer alkoholisiert, zwei Drittel davon mit mehr als 1,2 Promille. Blutalkoholkonzentrationen über 1,2 Promille sowie die Kombination von Alkohol mit anderen Drogen führten zu einer extremen Risikoerhöhung für schwere oder tödliche Unfälle. Auch wenn verschiedene illegale Drogen zusammen konsumiert werden, erhöht sich das Unfallrisiko deutlich. So wurden bei den Verunglückten alle illegalen Drogen häufiger kombiniert als einzeln gefunden.

Die Entdeckung drogenbeeinflusster Fahrerinnen und Fahrer ist für die Polizei schwierig. In großen Feldversuchen wurden die Praktikabilität und die Genauigkeit von Schnelltestverfahren überprüft. Lediglich drei der untersuchten Schnelltests lieferten ausreichend gute Ergebnisse. Eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigte, dass Drogenkontrollen nur dann sinnvoll und kosteneffizient sind, wenn sie nicht zulasten der Alkoholüberwachung gehen.

Neben der polizeilichen Überwachung stellen Prävention und Rehabilitation ein zentrales Mittel für die Verhinderung von Alkohol- und Drogenfahrten dar. In DRUID wurden Kriterien zur Erkennung besonders rückfallgefährdeter Personen und ein Verfahren zur Bewertung von Rehabilitationsprogrammen entwickelt.

Für junge Fahrer wurden zielgruppenadäquate Konzepte erarbeitet, deren Wirksamkeit erprobt und belegt ist. So können diejenigen erreicht werden, die durch ihre Einstellung oder ihr Verhalten besonders unfallgefährdet sind.

Medikamente können die Verkehrssicherheit von kranken Fahrerinnen und Fahrern verbessern, können aber auch gefährlich sein, wenn sie beispielsweise die Reaktionsfähigkeit herabsetzen. Ärzte, Apotheker und Patienten benötigen Informationen, die verständlich, leicht zugänglich und hilfreich sind, um das Verkehrsverhalten der Patienten an die Medi-

*) Driving Under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. DRUID wurde im Rahmen des 6. EU-Forschungsrahmenprogramms konzipiert, finanziert und durchgeführt. Das Projekt lief fünf Jahre und hatte ein Budget von etwa 23,5 Millionen Euro. 37 Forschungseinrichtungen aus 18 europäischen Ländern arbeiteten zusammen, um die Beeinträchtigung durch psychoaktive Substanzen und deren Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit in allen Facetten zu untersuchen. Weitere Informationen unter <http://www.druid-project.eu>.

kamenteneinnahme anzupassen oder etwa ein weniger beeinträchtigendes Mittel auszuwählen. Hierzu wurde in DRUID ein Konzept für ein europaweit einheitliches vierstufiges Kennzeichnungssystem für Medikamente erarbeitet und Formulierungen für verständliche Warnhinweise auf den Verpackungen vorgeschlagen.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 22/2011 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom 12. Oktober 2011)

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. 48/2011

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Gesetzliches Alkoholverbot am Steuer

Der Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) hat sich für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer ausgesprochen. „Der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer ist vorrangig gegenüber einer Teilgruppe, die trotz der Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf den Konsum von Alkohol verzichten möchte“, erklärt DVR-Präsident DR. WALTER EICHENDORF. „Es geht um die klare Regel: wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht“, so DR. EICHENDORF weiter.

Das Fahren unter Alkoholeinfluss gehört neben nicht angepasster Geschwindigkeit und dem Nicht-Angurten EU-weit zu den Hauptursachen schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle.

„Mit der Umsetzung eines Alkoholverbotes im Straßenverkehr besteht die Chance, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten deutlich zu senken“, zeigt sich DR. EICHENDORF optimistisch. Zudem belegen die Ergebnisse mehrerer repräsentativer Umfragen eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz. In einer vom DVR in Auftrag gegebenen Befragung sprachen sich vor knapp einem Jahr 59 Prozent für ein absolutes Alkoholverbot aus.

Auch das im August 2007 mit Unterstützung des DVR eingeführte Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer bis zum vollendeten 21. Lebensjahr zeigt Wirkung, wie eine aktuelle Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) [siehe hierzu BA 2011, 30] nachweist. Trunkenheitsfahrten und damit die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten sind zurückgegangen. „Nach einem Jahr Alkoholverbot für Fahranfänger ergab sich ein durchschnittlicher Rückgang aller festgestellten Alkoholverstöße bei den 18- bis 21-Jährigen um 17 Prozent. Der Rückgang bei den über 21-Jährigen betrug lediglich 2,5 Prozent. Ein klares Indiz für die positive Wirkung des Alkoholverbotes“, sagt der DVR-Präsident. Es sei nicht zu erklären, weshalb sich Alkoholkonsum in jüngeren Jahren negativ auf das Fahren auswirken soll, während das ab der Grenze von 21 Jahren plötzlich bis zu bestimmten Grenzwerten nicht mehr der Fall sein soll.

Bei der Umsetzung eines absoluten Alkoholverbotes für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer sei zu berücksichtigen, dass aufgrund natürlicher Prozesse eine Blutalkoholkonzentration (BAK) nachgewiesen werden könne, ohne Alkohol getrunken zu haben. Gleichzeitig sei ein negativer Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit erst ab einer BAK von 0,2 Promille wissenschaftlich nachgewiesen. „Es sollte daher in einer Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass mit der Formulierung ‚unter der Wirkung alkoholischer Getränke‘ eine BAK oberhalb von 0,19 Promille verstanden wird“, macht DR. EICHENDORF deutlich. „Damit sollten sich auch die Diskussionen um den Verzehr von Schnapspralinen oder die Einnahme von Hustensaft erledigt haben.“

Zudem führen laut DVR die derzeit im Straßenverkehrsgesetz (StVG) verankerten vielen unterschiedlichen Grenzwerte zu einer gewissen Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern. Durch ein absolutes Alkoholverbot könne hier Klarheit geschaffen werden, die auch richtiges Verhalten fördern würde. „Die Erfahrung in der Präventionsarbeit zeigt: Je klarer Regeln sind, desto eindeutiger ist die Einhaltung der Vorschriften. Kein Alkohol am Steuer ist für jeden klar zu definieren“, ist sich DR. EICHENDORF sicher.

Neben dem DVR haben sich in den letzten Monaten auch die Deutsche Verkehrswacht (DVW), die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) [siehe hierzu BA 2011, 165, 344], die Gewerk-

schaft der Polizei (GdP), der Automobilclub von Deutschland (AvD), der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister für ein generelles Alkoholverbot am Steuer ausgesprochen.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 26. Oktober 2011)

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Rechtsprechung

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

01. *) 1. Die Art. 1 Abs. 2, 5 Abs. 1 Buchst. a, 7 Abs. 1 Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein in der durch die Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000 geänderten Fassung verwehren es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klassen B und D abzulehnen, wenn erstens dem Inhaber des entsprechenden Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B unter Missachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung und zu einem Zeitpunkt ausgestellt wurde, nachdem sein von dem erstgenannten Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein in diesem Mitgliedstaat in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, aber bevor seine Fahrerlaubnis in diesem erstgenannten Mitgliedstaat gerichtlich entzogen wurde, und zweitens dem Inhaber des Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D nach der gerichtlichen Entziehung und nach Ablauf der Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erteilt wurde.

2. Die polizeiliche Verwahrung eines inländischen Führerscheins infolge einer Trunkenheitsfahrt kann als Aussetzung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 gewertet werden. Die Richtlinie verwehrt es den deutschen Behörden demnach nicht, die Anerkennung eines EU-Führerscheins abzulehnen, dessen Ausstellung zeitlich nach der polizeilichen Verwahrung, aber vor der gerichtlichen Entziehung des inländischen Führerscheins erfolgte, wenn sowohl die polizeiliche Verwahrung durch die deutsche Behörde als auch die gerichtliche Entziehung aus Gründen gerechtfertigt sind, die zum Zeitpunkt der Ausstellung des EU-Führerscheins vorlagen.

Europäischer Gerichtshof (2. Kammer),
Urteil vom 13. Oktober 2011 – C-224/10 (Apelt) –

Aus den Gründen:

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 16 Herr Apelt, der deutscher Staatsangehöriger ist, wurde am 14. Dezember 1998 von den zuständigen Behörden des Landkreises V. (Deutschland) ein Führerschein der Klassen 1a, 1b, 3, 4 und 5 ausgestellt.
- 17 Am 23. Januar 2006 wurde Herr Apelt in Deutschland beim Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholisiertem Zustand angetroffen. Am Tag darauf wurde sein Führerschein von den deutschen Behörden in polizeiliche Verwahrung genommen.
- 18 Am 31. Mai 2006 wurde Herr Apelt vom Amtsgericht Osterholz-Scharmbeck wegen Trunkenheit im

Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt. Sein Führerschein wurde eingezogen, ihm wurde die Fahrerlaubnis entzogen und gegen ihn eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verhängt, die am 29. November 2006 ablief.

Am 01. März 2006, d. h., bevor sein Führerschein in Deutschland gerichtlich eingezogen wurde, aber nachdem dieser von den deutschen Behörden in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, wurde Herr Apelt von den zuständigen tschechischen Behörden eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B erteilt und am selben Tag ein entsprechender Führerschein ausgestellt. Der in diesem Führerschein eingetragene Wohnsitz befindet sich in Deutschland.

Am 30. April 2007, also nach Ablauf der vom Amtsgericht Osterholz-Scharmbeck gegen ihn verhängten Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis, wurde Herr Apelt von den tschechischen Behörden eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D erteilt. Am selben Tag wurde ihm ein entsprechender Führerschein ausgestellt, in dem ein Wohnsitz in der Tschechischen Republik und das Datum der Ausstellung eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B, der 01. März 2006, eingetragen ist.

Am 11. Juli 2009 wurde Herr Apelt im Gebiet der Gemeinde A. (Deutschland) als Fahrer eines Kraftomnibusses angetroffen. Die Staatsanwaltschaft beantragte beim Amtsgericht Achern den Erlass eines Strafbefehls gegen Herr Apelt wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis. Das Amtsgericht Achern lehnte diesen Antrag mit der Begründung ab, dass die nach Ablauf der Sperrfrist von den tschechischen Behörden für Fahrzeuge der Klasse D erteilte Fahrerlaubnis in Deutschland gültig sei.

Die Staatsanwaltschaft legte gegen den entsprechenden Beschluss sofortige Beschwerde beim Landgericht Baden-Baden ein und trug dazu vor, dass die für Deutschland unwirksame Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B notwendiger Bestandteil der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D sei.

Unter diesen Umständen hat das Landgericht Baden-Baden beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Darf ein Mitgliedstaat – unter Berücksichtigung von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439, wonach ein Führerschein für die Klasse D nur Fahrzeugführern ausgestellt werden darf, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind – in Übereinstimmung mit Art. 1 und Art. 8 Abs. 2 und 4 derselben Richtlinie ablehnen, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten, die Fahrerlaubnisklassen B und D umfassenden Führerscheins – insbesondere hinsichtlich der Klasse D – anzuerkennen, wenn dem Inhaber dieses Führerscheins die Fahr-

erlaubnis der Klasse B vor einer im erstgenannten Mitgliedstaat erfolgten gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis erteilt worden war, diejenige der Klasse D jedoch erst nach der gerichtlichen Entziehung und nach Ablauf der zugleich mit dieser verhängten Sperrfrist für die Neuerteilung?

2. Für den Fall, dass die erste Frage verneint werden sollte:

Darf der erstgenannte Mitgliedstaat die Anerkennung des genannten Führerscheins – insbesondere hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse D – in Anwendung von Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126, wonach ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ablehnt, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Führerscheins entzogen worden ist, ablehnen, wenn die Fahrerlaubnis der Klasse B am 01. März 2006 und diejenige der Klasse D am 30. April 2007 erteilt wurde und der Führerschein am zuletzt genannten Tag ausgestellt wurde?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

- 24 Mit seiner ersten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob ein Mitgliedstaat – unter Berücksichtigung von Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439, wonach ein Führerschein für die Klasse D nur Fahrzeugführern ausgestellt werden darf, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind – es in Übereinstimmung mit den Art. 1 und 8 Abs. 2 und 4 dieser Richtlinie ablehnen darf, die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausstellten, die Fahrerlaubnisklassen B und D umfassenden Führerscheins – insbesondere hinsichtlich der Klasse D – anzuerkennen, wenn dem Inhaber dieses Führerscheins die Fahrerlaubnis der Klasse B vor einer im erstgenannten Mitgliedstaat erfolgten gerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis erteilt worden war, diejenige der Klasse D jedoch erst nach der gerichtlichen Entziehung und nach Ablauf der zugleich mit dieser verhängten Sperrfrist für die Neuerteilung.
- 25 Zu ergänzen ist, dass das vorliegende Gericht darlegt, dass der Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B von den tschechischen Behörden ausgestellt wurde, bevor Herr Apelt in Deutschland die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen wurde, aber nachdem sein deutscher Führerschein von den deutschen Behörden in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, und dass sowohl diese letztgenannte Maßnahme als auch die gerichtliche Entziehung aus Gründen gerechtfertigt sind, die zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B durch die tschechischen Behörden vorlagen. Außerdem weist das vorliegende Gericht darauf hin, dass sich der in diesem Führerschein eingetragene Wohnsitz von Herrn Apelt in Deutschland befindet.
- 26 Nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 hängt die Ausstellung des Führerscheins indessen u. a. vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student –

während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten – im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats ab.

Um dem vorlegenden Gericht eine sachdienliche Antwort zu geben, ist die Vorlagefrage daher so zu verstehen, dass damit gefragt wird, ob die Art. 1 Abs. 2, 5 Abs. 1 Buchst. a, 7 Abs. 1 Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Aufnahmemitgliedstaat verwehren, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausstellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klassen B und D abzulehnen, wenn erstens dem Inhaber des entsprechenden Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B unter Missachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung und zu einem Zeitpunkt ausgestellt wurde, nachdem sein von dem erstgenannten Mitgliedstaat ausstellter Führerschein in diesem Mitgliedstaat in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, aber bevor seine Fahrerlaubnis in diesem erstgenannten Mitgliedstaat gerichtlich entzogen wurde, und zweitens dem Inhaber des Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D nach der gerichtlichen Entziehung und nach Ablauf der Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erteilt wurde.

Nach gefestigter Rechtsprechung sieht Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausstellten Führerscheine ohne jede Formalität vor. Diese Bestimmung erlegt den Mitgliedstaaten eine klare und genaue Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen lässt, die zu ergreifen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen (Urteil vom 19. Mai 2011, Grasser, C-184/10 [BA 2011, 236], noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 19 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Es ist Aufgabe des Ausstellendmitgliedstaats, zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere diejenigen des Art. 7 Abs. 1 der genannten Richtlinie hinsichtlich des Wohnsitzes und der Freieignung, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist (Urteil Grasser, Randnr. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Wenn die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 ausgestellt haben, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellendvoraussetzungen nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausstellten Führerscheins ist nämlich als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber dieses Führerscheins am Tag der Erteilung des Führerscheins diese Voraussetzungen erfüllt (Urteil Grasser, Randnr. 21 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Aus dem Urteil vom 20. November 2008, Weber (C-1/07, Slg. 2008, I-8571 [= BA 2009, 93]), geht indessen hervor, dass Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Mitgliedstaat nicht verwehrt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung einer Fahrberechtigung abzulehnen, die

sich aus einem in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt, auf dessen Inhaber im erstgenannten Mitgliedstaat eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis, wenn auch erst nach der Erteilung des fraglichen Führerscheins, angewendet wurde, sofern dieser Führerschein während der Dauer der Gültigkeit einer Maßnahme der Aussetzung der im erstgenannten Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis ausgestellt wurde und sowohl diese Maßnahme als auch der Entzug aus zum Zeitpunkt der Ausstellung des zweiten Führerscheins bereits vorliegenden Gründen gerechtfertigt sind.

- 32 Im Ausgangsverfahren wurde die Fahrerlaubnis gerichtlich entzogen, nachdem Herr Apelt von den tschechischen Behörden ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt worden war. Allerdings wurde dieser Führerschein ausgestellt, während sich der Herr Apelt in Deutschland ausgestellte Führerschein dort in polizeilicher Verwahrung befand.
- 33 Die polizeiliche Verwahrung kann, wie das vorliegende Gericht darlegt, als Aussetzung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 gewertet werden. Diese Richtlinie verwehrt es den deutschen Behörden demnach nicht, es abzulehnen, in ihrem Hoheitsgebiet den Herrn Apelt von den tschechischen Behörden für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellten Führerschein anzuerkennen, da sowohl die polizeiliche Verwahrung durch die deutschen Behörden als auch die gerichtliche Entziehung aus Gründen gerechtfertigt sind, die zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins vorlagen.
- 34 In jedem Fall geht aus der Vorlageentscheidung hervor, dass sich der in diesem Führerschein ausgewiesene Wohnsitz in Deutschland befindet. Die Nichtbeachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 kann es bereits für sich genommen rechtfertigen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ablehnt.
- 35 Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs geht nämlich hervor, dass die Art. 1 Abs. 2, 7 Abs. 1 Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehren, es abzulehnen, in seinem Hoheitsgebiet den von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen, wenn aufgrund von Angaben in diesem Führerschein feststeht, dass die den ordentlichen Wohnsitz betreffende Voraussetzung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b dieser Richtlinie nicht beachtet wurde (Urteil Grasser, Randnr. 33).
- 36 Folglich waren die deutschen Behörden berechtigt, die Anerkennung eines Führerscheins, wie er Herr Apelt von den tschechischen Behörden für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt wurde, abzulehnen.
- 37 Was die Frage anbelangt, ob ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, einen Führerschein wie den Herr Apelt von den tschechischen Behörden für Fahrzeuge der Klasse D ausgestellten anzuerkennen, ist darauf hinzuweisen, dass aus Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439 hervorgeht, dass ein Führerschein für Fahrzeu-

ge der Klasse D nur Fahrzeugführern ausgestellt werden kann, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.

Die Kommission macht geltend, da für den Erhalt eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D strengere Anforderungen gälten als für den Erhalt eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B und da Herr Apelt der Führerschein für Fahrzeuge der Klasse D nach Ablauf der Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis ausgestellt worden sei, lasse das in dem Führerschein für Fahrzeuge der Klasse D eingetragene Datum der Ausstellung des Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B die durch die Richtlinie 91/439 vorgesehene Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine unberührt.

Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 kann nämlich ein nach ihrem Art. 1 ausgestellter Führerschein zum Führen von Fahrzeugen verschiedener Klassen berechtigen. Innerhalb dieser Klassen kann nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie für das Führen von Fahrzeugen verschiedener Unterklassen ein besonderer Führerschein ausgestellt werden.

Entsprechend berechtigt ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B zum Führen von Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Demgegenüber berechtigt ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse D zum Führen von Kraftwagen zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Wie der Generalanwalt in Nr. 33 seiner Schlussanträge darlegt, ermöglicht es diese Einteilung in Klassen und Unterklassen, die Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins auf die einzelne Klasse bzw. Unterklasse abzustimmen.

Genauer gesagt sieht die Richtlinie 91/439 in ihren Anhängen II und III einen gemeinsamen Grundstock an Mindestvoraussetzungen für alle Führerscheinklassen vor. Die Erteilung eines jeden Führerscheins hängt von der Erfüllung dieser Mindestvoraussetzungen ab. Dabei geht es, wie der Generalanwalt in Nr. 37 seiner Schlussanträge darlegt, beispielsweise darum, das Fahrzeug zu beherrschen, um keine gefährlichen Verkehrslagen zu verursachen und richtig zu reagieren, wenn solche Lagen eintreten, oder um die Kenntnis des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, des Bremswegs und der Bodenhaftung des betreffenden Fahrzeugs.

Über diese Mindestvoraussetzungen hinaus gibt es für jede Klasse und insbesondere die Klasse D besondere Prüfungen.

Insoweit ergibt sich aus Anhang II Abschnitt I Titel A Punkt 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439, dass jeder Bewerber um eine Fahrerlaubnis, der schon die Prüfung der Kenntnisse für eine Fahrerlaubnis in einer anderen Klasse erfolgreich abgelegt hat, von den Prüfungen zur Kontrolle der Kenntnisse insbesondere der Straßenverkehrsvorschriften befreit werden kann.

Sowohl aus dem Wortlaut als auch aus der Systematik der Richtlinie 91/439 ergibt sich somit, dass der

Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B eine unabdingbare Grundlage für den Erhalt eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D darstellt.

- 47 Daher stünde es im Widerspruch zu dem in den Erwägungsgründen 1 und 4 der Richtlinie 91/439 genannten Ziel der Sicherheit im Straßenverkehr, wenn es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht erlaubt wäre, die Anerkennung eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D abzulehnen, der auf der Grundlage eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt wurde, der mit einer Unregelmäßigkeit behaftet ist, die die Nichtanerkennung des letztgenannten Führerscheins rechtfertigt.
- 48 Folglich ist festzustellen, dass ein Mitgliedstaat, wenn er es auf der Grundlage der Richtlinie 91/439 ablehnen kann, die Gültigkeit eines von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats ausgestellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B anzuerkennen, ebenfalls berechtigt ist, die Gültigkeit eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D, der auf der Grundlage des entsprechenden Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt wurde, nicht anzuerkennen.
- 49 Da der Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B, der Herrn Apelt von den tschechischen Behörden ausgestellt wurde, mit Unregelmäßigkeiten behaftet ist, die seine Nichtanerkennung rechtfertigen, verwehren es die Art. 1 Abs. 2, 5 Abs. 1 Buchst. a, 7 Abs. 1 Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 den deutschen Behörden nicht, auch die Anerkennung des Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D abzulehnen, der Herrn Apelt von den tschechischen Behörden auf der Grundlage seines Führerscheins für die Klasse B ausgestellt wurde.
- 50 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass die Art. 1 Abs. 2, 5 Abs. 1 Buchst. a, 7 Abs. 1 Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehren, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klassen B und D abzulehnen, wenn erstens dem Inhaber des entsprechenden Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B unter Missachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung und zu einem Zeitpunkt ausgestellt wurde, nachdem sein von dem erstgenannten Mitgliedstaat ausgestellter Führerschein in diesem Mitgliedstaat in polizeiliche Verwahrung genommen worden war, aber bevor seine Fahrerlaubnis in diesem erstgenannten Mitgliedstaat gerichtlich entzogen wurde, und zweitens dem Inhaber des Führerscheins eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse D nach der gerichtlichen Entziehung und nach Ablauf der Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis erteilt wurde.

Zur zweiten Frage

- 51 Da sich der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens in den Jahren 2006 und 2007 ereignet hat, also bevor Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 anwendbar war, ist die zweite Frage nicht zu beantworten.

02. *) 1. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist der Europäische Gerichtshof gesetzlicher Richter im Sinne von Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG. Unterlässt es ein deutsches Gericht, ein Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof zu richten, obwohl es unionsrechtlich dazu verpflichtet ist, werden die Rechtsschutzsuchenden des Ausgangsverfahrens ihrem gesetzlichen Richter entzogen.

2. Liegt zu einer entscheidungserheblichen Frage des Unionsrechts einschlägige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs noch nicht vor oder hat eine vorliegende Rechtsprechung die entscheidungserhebliche Frage möglicherweise noch nicht erschöpfend beantwortet oder erscheint eine Fortentwicklung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht nur als entfernte Möglichkeit, wird Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG nur dann verletzt, wenn das letztinstanzliche Hauptsachegericht den ihm in solchen Fällen notwendig zukommenden Beurteilungsrahmen in unvertretbarer Weise überschritten hat.

3. Das ist der Fall, wenn das Gericht als letztinstanzliches Hauptsachegericht eine Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie vorgenommen hat, die im Widerspruch zu der ihm bekannten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Unvereinbarkeit von § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV a. F. mit Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie steht, ohne sich hierfür auf vertretbare tatsächliche und rechtliche Anhaltspunkte stützen zu können.

4. Es bestehen begründete Zweifel daran, dass § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV mit Unionsrecht, insbesondere mit Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie, vereinbar ist.

5. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV führt zu einer Ungleichbehandlung zwischen Kraftfahrern, die eine neue ausländische, und solchen, die eine neue deutsche Fahrerlaubnis erworben haben. Denn die Norm enthält für die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis nach Entziehung einer inländischen Fahrerlaubnis eine andere Frist, als sie für die Neuerteilung einer inländischen Fahrerlaubnis gilt.

Bundesverfassungsgericht (Kammer),
Beschluss vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 –

Zum Sachverhalt:

Die Verfassungsbeschwerde betrifft eine unterbliebene Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union (Europäischer Gerichtshof) hinsichtlich der Auslegung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (3. Führerscheinrichtlinie – ABl L 403/18).

I. 1. Das Amtsgericht Erlangen verhängte gegen den Beschwerdeführer im Jahr 2007 eine isolierte Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis von neun Monaten

(§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB). Nach Ablauf und vor Tilgung der Sperre im Verkehrszentralregister erwarb der Beschwerdeführer in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis, in welcher der tschechische Zweitwohnsitz des Beschwerdeführers eingetragen ist.

2. Das Amtsgericht Erlangen verurteilte den Beschwerdeführer mit angegriffenem Urteil vom 20. Mai 2010 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von fünf Monaten und verhängte eine erneute isolierte Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis von zwölf Monaten. Das Landgericht Nürnberg-Fürth verwarf die dagegen gerichtete Berufung des Beschwerdeführers mit angegriffenem Urteil vom 08. November 2010 und änderte auf die Berufung der Staatsanwaltschaft das Urteil des Amtsgerichts dahingehend ab, dass die Gesamtfreiheitsstrafe zu Lasten des Beschwerdeführers auf sechs Monate erhöht wurde.

Das Oberlandesgericht Nürnberg verwarf die dagegen gerichtete Revision des Beschwerdeführers mit angegriffenem Beschluss vom 30. März 2011 als unbegründet. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) versage das Recht, von einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, wenn eine isolierte Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis im Inland verhängt worden sei. Zwar sei die Sperre zu dem Zeitpunkt, als der Beschwerdeführer die tschechische Fahrerlaubnis erworben habe, und zu den jeweiligen Tatzeiten bereits abgelaufen gewesen. Dies ändere jedoch nichts, weil die Sperre noch im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht tilgungsreif sei (vgl. § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV i. V. m. § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG).

Diese Auslegung von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV sei mit Unionsrecht, insbesondere mit Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie, vereinbar (mit Hinweis auf VGH München, Beschluss vom 07. Oktober 2010 – 11 CS 10.1380 –, NJW 2011, S. 1380). Der Beschwerdeführer habe wegen Alkoholdelikten im Straßenverkehr wiederholt belangt werden müssen. Er habe sich dadurch in hohem Maße zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erwiesen. Angesichts der Gefahren, die vom motorisierten Straßenverkehr für das menschliche Leben und die körperliche Unversehrtheit insbesondere dann ausgingen, wenn charakterlich ungeeignete Personen wie der Beschwerdeführer zum Führen von Kraftfahrzeugen zugelassen würden, sei der europäische Normgeber gehalten gewesen, diesem Schutzauftrag bei der Ausgestaltung der 3. Führerscheinrichtlinie gerecht zu werden.

3. Auf den Antrag des Beschwerdeführers auf Erlass einer einstweiligen Anordnung setzte die Kammer die Vollstreckung der Freiheitsstrafe aus dem Urteil des Amtsgerichts Erlangen vom 20. Mai 2010 in Form des Urteils des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 08. November 2010 mit Beschluss vom 30. Mai 2011 einstweilen für die Dauer des Verfassungsbeschwerdeverfahrens, längstens für die Dauer von sechs Monaten aus.

II. Der Beschwerdeführer sieht sich durch die angegriffenen Entscheidungen in seinen Grundrechten und grundrechtsgleichen Rechten aus Art. 2 Abs. 2 Satz 2, Art. 3 Abs. 1 und Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG verletzt.

Das Oberlandesgericht Nürnberg habe seinen Beurteilungsspielraum für eine Vorlage an den Europäischen Gerichtshof nach Art. 267 Abs. 3 AEUV in unvertretbarer Weise überschritten. Gegenüber der vom Oberlandesgericht Nürnberg vorgenommenen Auslegung von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV sei die Gegenauffassung eindeutig vorzuziehen. Verschiedene Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte hätten § 28 Abs. 4 FeV als unionsrechtswidrig bezeichnet und nicht angewendet, § 28 Abs. 4 FeV unionsrechtskonform ausgelegt oder dem Europäischen Gerichtshof Fragen zur Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie vorgelegt (vgl. VG Koblenz, Beschluss vom 22. September 2009 – 5 L 970/09 –, juris; VGH Kassel, Beschluss vom 04. Dezember 2009 – 2 B 2138/09 –, juris [= BA 2010, 154]; OVG Saarlouis, Beschluss vom 16. Juni 2010 – 1 B 204/10 –, SVR 2010, S. 392). Es sei davon auszugehen, dass der Europäische Gerichtshof Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie ebenso wie Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (2. Führerscheinrichtlinie – ABl L 237/1) eng auslegen werde und auch nach Inkrafttreten der 3. Führerscheinrichtlinie allein ein Wohnsitzverstoß es rechtfertige, die Anerkennung einer gültigen EU-Fahrerlaubnis abzulehnen.

III. Das Bayerische Staatsministerium der Justiz und für Verbraucherschutz hält die Verfassungsbeschwerde für unbegründet.

Eine Verletzung des grundrechtsgleichen Rechts auf den gesetzlichen Richter nach Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG liege nicht vor. Es bestünden keine Zweifel hinsichtlich des inhaltlichen Verständnisses von Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie, so dass die Vereinbarkeit von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV mit Unionsrecht von dem Oberlandesgericht Nürnberg klar und ohne Vorlage an den Europäischen Gerichtshof beantwortet werden können. Art. 11 Abs. 4 UAbs. 1 und 2 der 3. Führerscheinrichtlinie bestimmten sprachlich eindeutig, dass ein Mitgliedstaat einen Führerschein nicht ausstellen dürfe, wenn der betreffenden Person zuvor in einem anderen Mitgliedstaat ein Führerschein entzogen worden sei, und dass ein unter Verstoß gegen dieses Verbot gleichwohl erteilter Führerschein von dem Mitgliedstaat, der den Führerscheinentzug angeordnet habe, nicht anerkannt werden dürfe. Jedenfalls habe sich das Oberlandesgericht Nürnberg nicht willkürlich über die Vorlagepflicht nach Art. 267 Abs. 3 AEUV hinweggesetzt.

Aus den Gründen:

IV. Die Voraussetzungen für eine stattgebende Kammerentscheidung nach § 93c Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 93a Abs. 2 BVerfGG sind erfüllt, soweit sich der Beschwerdeführer gegen den Beschluss

des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 30. März 2011 wendet. Das Bundesverfassungsgericht hat die für die Beurteilung der Verfassungsbeschwerde maßgeblichen verfassungsrechtlichen Fragen bereits entschieden (§ 93c Abs. 1 Satz 1 BVerfGG; vgl. BVerfGE 82, 159 <192 ff.>; 126, 286 <315 ff.>), und die Annahme der Verfassungsbeschwerde ist zur Durchsetzung des grundrechtsgleichen Rechts des Beschwerdeführers aus Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG angezeigt (§ 93a Abs. 2 Buchstabe b BVerfGG). Die Verfassungsbeschwerde ist insoweit offensichtlich begründet (§ 93c Abs. 1 Satz 1 BVerfGG).

1. Das Oberlandesgericht Nürnberg hat den Beschwerdeführer entgegen Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG seinem gesetzlichen Richter entzogen.

a) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist der Europäische Gerichtshof gesetzlicher Richter im Sinne von Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG. Unterlässt es ein deutsches Gericht, ein Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof zu richten, obwohl es unionsrechtlich dazu verpflichtet ist, werden die Rechtsschutzsuchenden des Ausgangsverfahrens ihrem gesetzlichen Richter entzogen (BVerfGE 73, 339 <366 ff.>; 75, 223 <233 ff.>; 82, 159 <192 ff.>; 126, 286 <315 ff.>). Allerdings stellt nicht jede Verletzung der sich aus Art. 267 Abs. 3 AEUV ergebenden Vorlagepflicht einen Verstoß gegen Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG dar. Das Bundesverfassungsgericht beanstandet die Auslegung und Anwendung von Zuständigkeitsnormen nur, wenn sie bei verständiger Würdigung der das Grundgesetz bestimmenden Gedanken nicht mehr verständlich erscheinen oder offensichtlich unhaltbar sind. Dieser Willkürmaßstab wird auch angelegt, wenn eine Verletzung von Art. 267 Abs. 3 AEUV in Rede steht (BVerfGE 82, 159 <194 f.>; 126, 286 <316>; BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 25. Januar 2011 – 1 BvR 1741/09 –, NJW 2011, S. 1427 <1431>).

Im Rahmen dieser Willkürkontrolle haben sich in der Rechtsprechung Fallgruppen herausgebildet, in denen die Vorlagepflichtverletzung zu einer Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter führt. Liegt zu einer entscheidungserheblichen Frage des Unionsrechts einschlägige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs noch nicht vor oder hat eine vorliegende Rechtsprechung die entscheidungserhebliche Frage möglicherweise noch nicht erschöpfend beantwortet oder erscheint eine Fortentwicklung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs nicht nur als entfernte Möglichkeit, wird Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG nur dann verletzt, wenn das letztinstanzliche Hauptsachegericht den ihm in solchen Fällen notwendig zukommenden Beurteilungsrahmen in unvertretbarer Weise überschritten hat (vgl. BVerfGE 82, 159 <195 f.>; 126, 286 <316 f.>; BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 25. Januar 2011, a. a. O., S. 1431). Dies kann nach der Rechtsprechung des Zweiten Senats (vgl. BVerfGE 82, 159 <196>; 126, 286 <317>) insbesondere dann der Fall sein, wenn mögliche Gegenauffassungen zu der entscheidungserheblichen Frage des Unionsrechts gegenüber der vom Gericht

vertretenen Meinung eindeutig vorzuziehen sind. Zu verneinen ist in Fällen der Unvollständigkeit der Rechtsprechung ein Verstoß gegen Art. 101 Abs. 1 Satz 2 GG deshalb bereits dann, wenn das Gericht die entscheidungserhebliche Frage in zumindest vertretbarer Weise beantwortet hat.

Dies setzt voraus, dass sich das Gericht hinsichtlich des Unionsrechts hinreichend kundig gemacht hat. Dabei umfasst der Begriff des Unionsrechts nicht nur geschriebenes und ungeschriebenes Recht in seiner Auslegung durch den Europäischen Gerichtshof, sondern auch die in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für das Unionsrecht entwickelten Auslegungsmethoden und -grundsätze (vgl. BVerfG, Beschluss der 2. Kammer des Ersten Senats vom 09. Januar 2001 – 1 BvR 1036/99 –, NJW 2001, S. 1267). Das Gericht beantwortet die entscheidungserhebliche Frage des Unionsrechts in nicht mehr vertretbarer Weise, wenn keine tatsächlichen und rechtlichen Anhaltspunkte dafür erkennbar sind, dass die eigene Auslegung und Anwendung des Unionsrechts mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und den herkömmlichen Auslegungsmethoden und -grundsätzen übereinstimmt.

b) Gemessen an diesem Maßstab hat das Oberlandesgericht Nürnberg den Beschwerdeführer seinem gesetzlichen Richter entzogen, indem es davon abgesehen hat, ein eigenes Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof zu richten oder das Revisionsverfahren bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs über das Vorabentscheidungsersuchen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Beschluss vom 16. August 2010 – 11 B 10.1030 –, DAR 2010, S. 596 = Rs. C-419/10, Hofmann, ABl 2010 Nr. C 301/12) auszusetzen.

aa) Die Frage, ob die Auslegung von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV, wonach eine ausländische Fahrerlaubnis im Inland ungültig ist, wenn die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis abgelaufen, aber nach wie vor noch im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht getilgt ist, mit Unionsrecht, insbesondere mit Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie, vereinbar ist, ist entscheidungserheblich. Denn ihre Beantwortung entscheidet darüber, ob sich der Beschwerdeführer wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis strafbar gemacht hat.

bb) Das Oberlandesgericht Nürnberg hat als letztinstanzliches Hauptsachegericht den ihm bei der Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie zukommenden Beurteilungsrahmen überschritten. Es hat unter Verweis auf den Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 07. Oktober 2010 (a. a. O.) eine Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie vorgenommen, die im Widerspruch zu der ihm bekannten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Unvereinbarkeit von § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV a. F. mit Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie steht, ohne sich hierfür auf vertretbare tatsächliche und rechtliche Anhaltspunkte stützen zu können. Darauf beruht die Auffassung, dass § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV, wonach eine ausländische

Fahrerlaubnis im Inland ungültig ist, wenn die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis abgelaufen, aber nach wie vor noch im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht getilgt ist, mit Unionsrecht vereinbar ist.

(1) Es bestehen begründete Zweifel daran, dass § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV mit Unionsrecht, insbesondere mit Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 der 3. Führerscheinrichtlinie, vereinbar ist (vgl. VG Koblenz, Beschluss vom 22. September 2009, a. a. O., Rn. 13 ff.; OVG Koblenz, Beschluss vom 17. Februar 2010 – 10 B 351/09 –, juris, Rn. 6 ff.; VGH Kassel, Beschluss vom 04. Dezember 2009, a. a. O., Rn. 2; OVG Saarlouis, Beschluss vom 16. Juni 2010, a. a. O., S. 393 ff.; Blum, NZV 2008, S. 176 <181>; Hailbronner, NZV 2009, S. 361 <366 f.>; Dyllick/Lörincz/Neubauer, LKV 2010, S. 481 <486> m. w. N.; Pießkalla/Leitgeb, NZV 2010, S. 329 <335>).

(a) Es liegt noch keine Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie vor.

(b) Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur 2. Führerscheinrichtlinie sind die Mitgliedstaaten nach deren Art. 1 Abs. 2 verpflichtet, die Führerscheine anderer EU-Mitgliedstaaten ohne jede Formalität anzuerkennen (EuGH, Urteil vom 19. Februar 2009, Rs. C-321/07, Schwarz, Slg. 2009, S. I-1113, Rn. 75 [= BA 2009, 206]).

Es ist Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats, zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere diejenigen hinsichtlich der Fahreignung und des Wohnsitzes, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008, verb. Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann/Funk, Slg. 2008, S. I-4635, Rn. 52 [= BA 2008, 255]). Wenn die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein ausgestellt haben, sind die anderen Mitgliedstaaten somit nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist nämlich als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber dieses Führerscheins am Tag der Erteilung des Führerscheins diese Voraussetzungen erfüllte (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008, Wiedemann/Funk, a. a. O., Rn. 53). Dies gilt auch dann, wenn der Führerschein im Aufnahmemitgliedstaat wegen Drogen- oder Alkoholkonsums entzogen wurde und der Ausstellungsmitgliedstaat nicht dieselben Anforderungen an den Eignungsnachweis stellt, insbesondere auf eine medizinisch-psychologische Untersuchung verzichtet (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008, Wiedemann/Funk, a. a. O., Rn. 73). Der Aufnahmemitgliedstaat ist nur im Hinblick auf ein Verhalten, das nach dem Erwerb des von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins eingetreten ist, zur nachträglichen Eignungsüberprüfung befugt.

Ausnahmen von dem in Art. 1 Abs. 2 der 2. Führerscheinrichtlinie enthaltenen allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine sind insbesondere vor dem Hintergrund, dass dieser Grundsatz die Ausü-

bung der Grundfreiheiten erleichtern soll, eng auszulegen (EuGH, Urteil vom 29. April 2004, Rs. C-476/01, Kapper, Slg. 2004, S. I-5205, Rn. 72 [= BA 2004, 450]). Aus diesem Grund kann sich ein Mitgliedstaat nicht auf Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie berufen, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früher von ihm erteilten Fahrerlaubnis angewendet wurde, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird. Ist nämlich die zusätzlich zu der fraglichen Maßnahme angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereits abgelaufen, verbietet es Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie diesem Mitgliedstaat weiterhin, die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abzulehnen (EuGH, Urteil vom 29. April 2004, Kapper, a. a. O., Rn. 76). Die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins kann allerdings abgelehnt werden, wenn sein Inhaber zum Zeitpunkt dieser Ausstellung einer Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis unterlag (EuGH, Beschluss vom 03. Juli 2008, Rs. C-225/07, Möginger, Slg. 2008, S. I-103, Rn. 45 [= BA 2008, 383]).

(c) Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie ist durch die 3. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07. Januar 2009 (BGBl I S. 27 und 29) umgesetzt worden. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, wonach Inhaber einer in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilten gültigen Fahrerlaubnis nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt sind, wenn ihnen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, wurde wortgleich aus der vorangegangenen Fassung übernommen. Ergänzend wurde § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV angefügt, wonach Satz 1 Nr. 3 und 4 nur anzuwenden ist, wenn die dort genannten Maßnahmen im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind. Da eine unbegrenzte Verweigerung der Anerkennung unionsrechtswidrig ist, wurde sie nach der Begründung des Verordnungsgebers durch einen Verweis auf die Tilgungsfristen des Straßenverkehrsgesetzes ersetzt (BRDrucks 851/08, S. 12).

(2) Die Argumente, die das Oberlandesgericht Nürnberg unter Verweis auf den Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 07. Oktober 2010 (a. a. O.) für die Vereinbarkeit von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV mit Unionsrecht anführt und die von Stimmen in der Rechtsprechung (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 20. Januar 2010 – 16 B 814/09 –, juris, Rn. 6 ff. [= BA 2001, 145]; VGH Mannheim, Beschluss vom 21. Januar 2010 – 10 S 2391/09 – NJW 2010, S. 2821 <2822 ff.> [= BA 2010, 149]; OVG Greifswald, Beschluss vom 23. Februar 2010 – 1 M 172/09 –, juris, Rn. 11 ff.; OLG Stuttgart, Beschluss vom 26. Mai 2010 – 2 Ss 269/10 –,

NJW 2010, S. 2818 <2819 f.>; OVG Lüneburg, Beschluss vom 18. August 2010 – 12 ME 57/10 –, juris, Rn. 11 ff.) und in der Literatur geteilt werden (vgl. Jancker, DAR 2009, S. 181 <184 f.>; Mosbacher/Gräfe, NJW 2009, S. 801 <804>), sind nicht vertretbar.

(a) Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof kommt aufgrund einer grammatikalischen, systematischen und historischen Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie zu der Auffassung, dass eine Auslegung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, wonach eine ausländische EU-Fahrerlaubnis im Inland ungültig sei, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Bestimmung in Verbindung mit § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV erfüllt seien, mit Unionsrecht vereinbar sei (Beschluss vom 07. Oktober 2010, a. a. O., S. 1382).

Dies begründet er damit, dass durch die 3. Führerscheinrichtlinie ein Paradigmenwechsel vollzogen worden sei, um ein Unterlaufen von in einem Mitgliedstaat getroffenen fahrerlaubnisrechtlichen „Negativscheidungen“ dadurch zu verhindern, dass der Betroffene zwecks Erlangung einer neuen Fahrerlaubnis in einen anderen Mitgliedstaat ausweiche. Dies komme nicht nur in der doppelten Sicherung zum Ausdruck, die Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie durch den Übergang von fakultativen zu bindenden Regelungen und dadurch geschaffen habe, dass das in Art. 11 Abs. 4 UAbs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie ausgesprochene Verbot der Erteilung einer Fahrerlaubnis durch eine an den Aufnahmestaat gerichtete Nichtanerkennungsverpflichtung ergänzt worden sei. Der Wille des Normgebers, den Mitgliedstaaten ein möglichst wirksames Instrument zur Bekämpfung des Führerscheintourismus an die Hand zu geben, lasse sich auch aus den Materialien entnehmen (mit Hinweis auf VGH München, Beschluss vom 22. Februar 2007 – 11 CS 06.1644 –, NZV 2007, S. 539 <540 f.>).

Diese Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie stehe nicht in Widerspruch zu höherrangigem Unionsrecht. Zu den Normen des primären Unionsrechts, die im vorliegenden Zusammenhang in den Blick zu nehmen seien, gehörten nicht nur die Bestimmungen, die die Freizügigkeit innerhalb der Union verbürgten, sondern auch die Unionsgrundrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit. In den Erwägungsgründen 2, 7, 8, 9, 10, 11, 13 und 15 der 3. Führerscheinrichtlinie komme zum Ausdruck, dass die 3. Führerscheinrichtlinie das Ziel verfolge, dem aus diesen Unionsgrundrechten folgenden Schutzauftrag gerecht zu werden, indem die Verkehrssicherheit erhöht werde, und dass dieses Ziel mindestens gleichrangig neben dem Anliegen stehe, die Freizügigkeit der Unionsbürger zu erleichtern.

(b) Es bestehen keine tatsächlichen oder rechtlichen Anhaltspunkte dafür, dass diese Auslegung der 3. Führerscheinrichtlinie mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs übereinstimmt.

(aa) Der Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 UAbs. 2 und 3 der 3. Führerscheinrichtlinie stützt die Annahme einer Einschränkung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Reichweite des Anerkennungsgrundsatzes nicht.

Er lehnt sich weitgehend an Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie an. Geändert hat sich im Wesentlichen nur die Ersetzung einer Ermessensklausel durch eine Pflicht, die Anerkennung zu verweigern. Inhaltlich ist die Vorschrift jedoch weitgehend identisch geblieben, wenn man davon absieht, dass Art. 8 Abs. 4 Satz 2 der 2. Führerscheinrichtlinie auf Maßnahmen nach Art. 8 Abs. 2 verweist, während Art. 11 Abs. 4 der 3. Führerscheinrichtlinie nicht mehr auf Maßnahmen nach Art. 11 Abs. 2 (Anwendung der innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung der Fahrerlaubnis) verweist, sondern direkt auf die Einschränkung, Aussetzung oder Entziehung im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats Bezug nimmt.

Die Folgerung, dass damit der bisherigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs die Grundlage entzogen würde, wäre nur tragfähig, wenn die Rechtsprechung zur Unanwendbarkeit von § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV a. F. entscheidend auf der Verknüpfung von Art. 8 Abs. 4 mit Abs. 2 der 2. Führerscheinrichtlinie beruhen würde. Dies ist jedoch nicht der Fall (vgl. Hailbronner, NZV 2009, S. 361 <366>). Der Europäische Gerichtshof begründet seine restriktive Auslegung von Art. 8 Abs. 4 der 2. Führerscheinrichtlinie entscheidend mit den Grundfreiheiten, für die dem Grundsatz der Anerkennung von Führerscheinen große Bedeutung zukomme. Dabei unterscheidet er zwischen Art. 8 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 4 argumentativ nicht. Der Europäische Gerichtshof stellt vielmehr fest, dass im Hinblick auf die Bedeutung der Individualverkehrsmittel der Besitz eines vom Aufnahmestaat ordnungsgemäß anerkannten Führerscheins Einfluss auf die tatsächliche Ausübung einer großen Zahl von unselbständigen oder selbständigen Erwerbstätigkeiten haben könne (EuGH, Urteil vom 29. April 2004, Kapper, a. a. O., Rn. 71). Eine nationale Regelung, die wie § 28 FeV a. F. gerade darauf abziele, die zeitliche Wirkung einer Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer früheren Fahrerlaubnis auf unbestimmte Zeit zu verlängern und den deutschen Behörden die Zuständigkeit für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis vorzubehalten, wäre daher „die Negation des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine selbst, der den Schlusstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstellt“ (EuGH, Urteil vom 29. April 2004, Kapper, a. a. O., Rn. 77).

(bb) Auch die Entstehungsgeschichte der 3. Führerscheinrichtlinie spricht nicht für eine erweiterte Befugnis der Mitgliedstaaten zur Nichtanerkennung der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Fahrerlaubnis.

Die Erwägungsgründe der 3. Führerscheinrichtlinie enthalten keine Hinweise auf eine Änderung der Rechtsgrundlagen zur Anerkennung (vgl. Hailbronner, NZV 2009, S. 361 <366>). Erwägungsgrund Nr. 6 verweist in allgemeiner Form auf die Anerkennspflicht der Mitgliedstaaten und Erwägungsgrund Nr. 15 auf die allgemeine Befugnis der Mitgliedstaaten, aus Gründen der Verkehrssicherheit ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Entziehung und die Aufhebung einer

Fahrerlaubnis auf einen Führerscheininhaber anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.

Die Erwägungsgründe Nr. 2, 7, 8, 9, 10, 11 und 13, die nach Ansicht des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs zum Ausdruck bringen, dass das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit mindestens gleichrangig neben dem Anliegen stehe, die Freizügigkeit der Unionsbürger zu erhöhen, betreffen nicht die Anerkennung von ausländischen EU-Führerscheinen, sondern beschreiben lediglich, inwieweit die innerstaatlichen Vorschriften für den Führerschein durch die Richtlinie harmonisiert werden. Auch ein Vergleich der Formulierung der Erwägungsgründe der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie widerstreitet der Einschätzung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs. Während die 2. Führerscheinrichtlinie beabsichtigte, „die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern und die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben“ (Erwägungsgrund 1), „tragen“ die Regelungen der 3. Führerscheinrichtlinie lediglich „zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei“, während sie „die Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen“, „erleichtern“, und „der Besitz eines vom Aufnahmemitgliedstaat anerkannten Führerscheins die Freizügigkeit und die Niederlassungsfreiheit der Personen“ „fördert“ (Erwägungsgrund 2).

Auch die Begründung der Kommission für die 3. Führerscheinrichtlinie geht auf die mit dem sogenannten „Führerscheintourismus“ zusammenhängenden Probleme der Verkehrssicherheit nur insoweit ein, als die Mitgliedstaaten ausdrücklich keinen neuen Führerschein ausstellen dürfen sollen für eine Person, der der Führerschein entzogen wurde und die somit indirekt immer noch Inhaber eines anderen Führerscheins ist (KOM 2003 <621> endg., S. 6). Der Gemeinsame Standpunkt des Rates verweist ausschließlich auf die neuen Vorschriften über die Überprüfung der Wohnsitzklausel (ABI 2006 Nr. L 295/45). Diese Ausführungen deuten nicht auf eine Korrektur der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Reichweite der Pflicht zur Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis hin.

(cc) Der Kritik des Europäischen Gerichtshofs, wonach ein Mitgliedstaat nicht befugt ist, einer Person, auf die eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden ist, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird, kann – entgegen der Begründung des Ordnungsgebers (BRDrucks 851/08, S. 12) – auch nicht in vertretbarer Weise durch § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV Rechnung getragen werden. Danach darf die Anerkennung nur solange versagt werden, als die Entziehung im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt ist.

(α) Die bisherige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach ein Mitgliedstaat nach Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 und 4 der 2. Führerscheinrichtlinie die Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht anerkennen muss, wenn sein Inhaber zum Zeitpunkt dieser Ausstellung im ersten Mitgliedstaat einer Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis unterlag (EuGH, Beschluss vom 03. Juli 2008, Möglinger, a. a. O., Rn. 45), stellt allein auf die Sperrfrist ab. Nicht gemeint ist hingegen die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, sonstige Fristen vorzusehen, wenn diese der Funktion der Sperrfrist nicht entsprechen.

Die Funktion der Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis besteht darin, dass erst durch ihre Festsetzung die Entziehung der Fahrerlaubnis ihre Wirkungskraft in dem jeweils festgesetzten Umfang erlangt (Herzog, in: Kindhäuser/Neumann/Paeffgen, StGB, 3. Aufl. 2010, § 69a StGB Rn. 1). Für die Bemessung der Sperrfrist gelten die gleichen Maßstäbe wie für die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis selbst. Die Sperrfrist leitet sich mit anderen Worten aus der durch die Schwere der Tat und unter Berücksichtigung der Täterpersönlichkeit anzunehmenden Dauer der Ungeeignetheit ab (Geppert, Leipziger Kommentar, Bd. 3, 12. Aufl. 2008, § 69a StGB Rn. 16; Fischer, StGB, 58. Aufl. 2011, § 69a StGB Rn. 15 ff.). Die Tilgungsfrist nach § 29 StVG verfolgt einen anderen Zweck als die Sperrfrist, indem sie keine Rückschlüsse auf die aktuelle Fahreignung gibt. Beim Verkehrszentralregister steht der Gedanke der Bewährung im Sinne der Verkehrssicherheit im Mittelpunkt (vgl. Janker, in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, StVR, 21. Aufl. 2010, § 29 StVG Rn. 2). Bewährung in diesem Sinne bedeutet aber, dass eine Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs nicht fehlt, sondern eine Fahrerlaubnis erteilt werden kann und lediglich bei zukünftigen Zuwiderhandlungen die zurückliegenden Verstöße berücksichtigt werden können.

§ 28 Abs. 5 FeV sieht zwar die Möglichkeit vor, auf Antrag eine Genehmigung zur Nutzung der EU-Fahrerlaubnis während der Tilgungsfrist zu erhalten, „wenn die Gründe für die Entziehung oder die Sperre nicht mehr bestehen“, das heißt die Fahreignung besteht. Ein im Aufnahmemitgliedstaat durchzuführendes Genehmigungsverfahren widerspricht jedoch der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Führerscheine anderer EU-Mitgliedstaaten ohne jede Formalität anzuerkennen (EuGH, Urteil vom 19. Februar 2009, Schwarz, a. a. O.). Frühere Inhaber einer Fahrerlaubnis, die in einem Mitgliedstaat entzogen oder aufgehoben wurde, können insbesondere nicht verpflichtet werden, bei den zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats die Erlaubnis zu beantragen, von einer Fahrberechtigung Gebrauch zu machen, die sich aus einem nach Ablauf der Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergibt (EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008, Rs. C-334/06 und 336/06, Zerche u. a., Slg. 2008, S. I-4691, Rn. 70).

(β) § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV führt zu einer Ungleichbehandlung zwischen Kraftfahrern, die eine neue ausländische, und solchen, die eine neue deutsche Fahrerlaubnis erworben haben (vgl. Dyllick/Lörincz/ Neubauer, LKV 2010, S. 481 <487>). Selbst wenn diese Bestimmungen dahingehend ausgelegt werden könnten, dass sie mit der 3. Führerscheinrichtlinie vereinbar wären, würden sie – entgegen der Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs – gegen höherrangiges primäres Unionsrecht, nämlich das in allen Grundfreiheiten enthaltene Diskriminierungsverbot, verstoßen.

§ 28 Abs. 4 Satz 3 FeV enthält für die Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis nach Entziehung einer inländischen Fahrerlaubnis eine andere Frist, als sie für die Neuerteilung einer inländischen Fahrerlaubnis gilt. Die inländische Fahrerlaubnis kann unmittelbar nach Ablauf der Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis neu erteilt werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis nach wie vor vorliegen (§ 20 Abs. 1 FeV). Zur Klärung von Eignungszweifeln kann ein medizinisch-psychologisches Gutachten angeordnet werden (§ 20 Abs. 3 i. V.m. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 9 FeV). Eine ausländische Fahrerlaubnis kann, sofern der betroffene Kraftfahrer nach Ablauf der Sperrfrist keinen Antrag nach § 28 Abs. 5 FeV stellt, erst nach Ablauf der Tilgungsfrist im Verkehrszentralregister, in dem sowohl die Entziehung der Fahrerlaubnis als auch die Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis eingetragen wird, anerkannt werden. Im Fall einer isolierten Sperre (§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB) beträgt die Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG zehn Jahre. Stellt der betroffene Kraftfahrer nach Ablauf der Sperrfrist einen Antrag nach § 28 Abs. 5 FeV, wird seine Fahreignung vom Aufnahmemitgliedstaat geprüft, das heißt er müsste bei Eignungszweifeln ebenfalls ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorlegen.

Eine Ungleichbehandlung kann nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zwar grundsätzlich durch Grundrechte gerechtfertigt werden (EuGH, Urteil vom 12. Juni 2003, Rs. C-112/00, Schmidberger, Slg. 2003, S. I-5659, Rn. 74; EuGH, Urteil vom 14. Oktober 2004, Rs. C-36/02, Omega, Slg. 2004, S. I-9609, Rn. 35). Völlig offen ist allerdings, ob sich aus den Unionsgrundrechten auf Leben und körperliche Unversehrtheit – wie der Bayerische Verwaltungsgerichtshof annimmt – ein Schutzauftrag (der Mitgliedstaaten) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergibt. Unterstellt, dies wäre der Fall, erscheint die Rechtfertigung der Ungleichbehandlung unter Hinweis auf diesen Schutzauftrag jedenfalls deshalb nicht vertretbar, weil das Ziel der 3. Führerscheinrichtlinie damit offensichtlich konterkariert würde. Die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins würde von den im Aufnahmemitgliedstaat geltenden Voraussetzungen hinsichtlich der Fahreignung abhängig gemacht werden, obwohl die 3. Führerscheinrichtlinie die innerstaatlichen Mindestvoraussetzungen im Hinblick auf die Fahreignung harmonisiert hat, die Prüfung der Mindestvorausset-

zungen durch den Ausstellungsmitgliedstaat erfolgen soll und Ausnahmen von dem allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs eng auszuulegen sind.

2. Der Beschluss des Oberlandesgerichts Nürnberg ist aufzuheben. Die Sache wird an das Oberlandesgericht Nürnberg zurückverwiesen (§ 95 Abs. 2 BVerfGG).

3. Im Hinblick auf die Urteile des Amtsgerichts Erlangen vom 20. Mai 2010 und des Landgerichts Nürnberg-Fürth vom 08. November 2010 wird die Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen. Von einer Begründung wird insoweit abgesehen (§ 93d Abs. 1 Satz 3 BVerfGG).

03. Ist eine ausländische Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland wegen mangelnder Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen worden, setzt die Wiedererteilung des Rechts, von der Erlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, den Nachweis wiedergewonnener Fahreignung voraus. Dieser Nachweis kann nicht allein im Wege des Umtauschs einer im Inland nicht anerkannten Fahrerlaubnis erbracht werden.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 26. Juli 2011 – III-5 RVs 32/11 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht X hat gegen den Angeklagten durch Urteil vom 07. Januar 2010 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine Freiheitsstrafe von sechs Monaten mit Strafaussetzung zur Bewährung verhängt. Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Berufung eingelegt, die das Landgericht Y mit dem angefochtenen Urteil verworfen hat.

Das Landgericht hat folgende tatsächliche Feststellungen getroffen:

„Dem Angeklagten wurde erstmals durch den Strafbefehl des Amtsgerichts E. vom 13.08.2001 die deutsche Fahrerlaubnis entzogen. Seit dieser Zeit ist der Angeklagte nicht mehr im Besitz einer deutschen Fahrerlaubnis gewesen. Im Jahr 2004 begab sich der Angeklagte nach Polen und erwarb dort eine polnische Fahrerlaubnis.

Der Angeklagte wurde im Jahr 2007 und im Jahr 2008 von der Landrätin des Kreises S., Straßenverkehrsdienst, angeschrieben und wegen Bedenken gegen seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aufgefordert, seine Eignung durch die Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens nachzuweisen. Der Angeklagte versuchte daraufhin, eine medizinisch-psychologische Untersuchung mit positivem Ergebnis zu absolvieren. Von dem mitwirkenden Gutachter wurde dem Angeklagten ein negatives medizinisch-psychologisches Gutachten ausgestellt.

Der Angeklagte begab sich am 20. 10. 2008 in die Schweiz, um dort drei Monate auf Probe zu arbeiten. Da er nach der Probezeit fest angestellt werden sollte, beantragte er eine Aufenthaltsbewilligung für die gesamte Schweiz, die ihm antragsgemäß erteilt wurde. Am 09. 01. 2009 stellte er unter Vorlage der im Jahr 2004 von ihm erworbenen polnischen Fahrerlaubnis beim Straßenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons St. G... ein Gesuch um Umtausch dieser ausländischen Fahrerlaubnis.

Hierbei gab er in dem Gesuch an das Straßenverkehrsamt des Kantons St. G... an, dass er bislang nicht bestraft worden sei und zurzeit keine Strafverfahren gegen ihn anhängig seien. Ferner gab er an, dass ihm bislang nicht der Lernfahr- oder Führerausweis verweigert oder entzogen oder das Führen von Fahrzeugen verboten worden sei.

Eine Fahrprüfung legte der Angeklagte in diesem Zusammenhang nicht ab.

Mit Schreiben vom 14. 01. 2009 forderte die Landrätin des Kreises S. den Angeklagten auf, auf seine polnische Fahrerlaubnis im Bereich der Bundesrepublik Deutschland zu verzichten, da diese ihm anderenfalls kostenpflichtig wegen des negativen medizinisch-psychologischen Gutachtens und der Voreintragen im Verkehrszentralregister aberkannt werden müsse.

Hierzu wurde dem Angeklagten eine Frist bis zum 27. 01. 2009 gesetzt. Der Angeklagte verzichtete daraufhin auf die polnische Fahrerlaubnis im Bereich der Bundesrepublik Deutschland, indem er den Führerschein am 23. 01. 2009 durch seine Ehefrau bei der Landrätin des Kreises S., Straßenverkehrsdienst, vorlegen ließ. Auf der polnischen Fahrerlaubnis wurde am 23. 01. 2009 die Aberkennung für Deutschland eingetragen. Sodann erhielt der Angeklagte seinen polnischen Führerschein wieder zurück. Nachdem dem Angeklagten der schweizerische Führerausweis antragsgemäß übersandt worden war, schickte der Angeklagte seinen polnischen Führerschein, in dem der Aberkennungsvermerk für die Bundesrepublik Deutschland eingetragen worden war, an die polnischen Behörden zurück.

Der Angeklagte befuhr am 29. 07. 2009 gegen 10:00 Uhr mit einem fahrerlaubnispflichtigen Personenkraftfahrzeug ... unter anderem die Straße ... in ... Hierbei hatte er den am 09. 01. 2009 beantragten schweizerischen Führerausweis bei sich, der ihn, wie ihm bewusst war, nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigte.“

Das Landgericht hat den Angeklagten eines Vergehens des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG für schuldig befunden. Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt und sein Rechtsmittel mit der näher ausgeführten Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründet.

Aus den Gründen:

Die rechtzeitig eingelegte sowie form- und fristgerecht begründete Revision des Angeklagten ist zuläs-

sig, erweist sich in der Sache jedoch als unbegründet.

1) Die Urteilsfeststellungen tragen den Schuldanspruch und bilden für die Verurteilung des Angeklagten wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis eine ausreichende Grundlage.

Das Landgericht hat nach dem festgestellten Sachverhalt zu Recht angenommen, dass der Angeklagte am 29. Juli 2009 ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hat, ohne im Besitz einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Fahrerlaubnis im Sinne des § 21 Abs. 1 StVG zu sein. Der Angeklagte war weder Inhaber einer deutschen noch gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 FeV Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, die ihn zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigte. Das Landgericht hat in zutreffender Bewertung der Sach- und Rechtslage ausgeführt, dass der Angeklagte auch mit seiner schweizerischen Fahrerlaubnis zur Tatzeit nicht am innerdeutschen Kraftfahrzeugverkehr teilnehmen durfte.

a) Über eine deutsche Fahrerlaubnis verfügt der Angeklagte nicht. Diese ist ihm durch Strafbefehl des Amtsgerichts E. vom 13. August 2001 rechtskräftig entzogen worden; gleichzeitig wurde eine Sperre für deren Neuerteilung von 13 Monaten verhängt. In der Folgezeit ist dem Angeklagten im Inland zu keiner Zeit mehr eine neue Fahrerlaubnis erteilt worden.

b) Der Angeklagte verfügte aber auch nicht über eine ausländische Fahrerlaubnis, die ihn gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 FeV zur Teilnahme am innerdeutschen Kraftfahrzeugverkehr berechtigte. Er erlangte zwar im Jahre 2004 in Polen eine polnische Fahrerlaubnis, wobei die Umstände, unter denen er dort die Fahrerlaubnis erworben hat, nicht festgestellt sind. Diese Fahrerlaubnis berechtigte ihn auch ursprünglich dazu, im Inland Kraftfahrzeuge zu führen. Dies gilt aber nicht mehr für den Zeitraum ab dem 23. Januar 2009.

Nach den Feststellungen des angefochtenen Urteils hatte der Angeklagte nach schriftlicher Aufforderung durch das Straßenverkehrsamt des Kreises S. vom 14. Januar 2009 am 23. Januar 2009 freiwillig darauf verzichtet, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Ein entsprechender Vermerk wurde am 23. Januar 2009 auf dem polnischen Führerschein des Angeklagten eingetragen (§ 3 Abs. 2 Satz 3 StVG, § 47 Abs. 2 FeV). Der Angeklagte war durch diesen freiwilligen Verzicht einer für ihn kostenpflichtigen Ordnungsverfügung des Kreises S. zuvorgekommen, denn dieser hätte ihm andernfalls in einem förmlichen Verwaltungsverfahren die Befugnis, von seiner polnischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, entzogen. Da bei ausländischen Fahrerlaubnissen der Erteilungsakt des Ausstellerstaates nicht beseitigt werden kann – es handelt sich um den Hoheitsakt eines anderen Staates –, hat die Entziehung einer ausländischen Fahrerlaubnis lediglich die Wirkung, dass dem Inhaber das Recht aberkannt wird, davon im Inland Gebrauch zu machen (§ 3 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 S. 2 StVG; § 46 Abs. 5 und 6 FeV). Die ausländische Fahrerlaubnis als solche bleibt unangetastet.

Der Begriff „Entziehung“ wird insoweit unabhängig von der Rechtswirkung sowohl in Bezug auf inländische als auch auf ausländische Fahrerlaubnisse verwendet.

Von einer unzulässigen Überprüfung von Hoheitsakten eines anderen Staats kann daher entgegen der Rechtsauffassung des Angeklagten keine Rede sein.

c) Diese Wirkung – Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen – erstreckte sich auch auf die dem Angeklagten am 09. Februar 2009 durch das Straßenverkehrs- und Schifffahrtsamt St. Gallen/ Schweiz erteilte schweizerische Fahrerlaubnis.

Der Angeklagte hat diese Fahrerlaubnis nämlich nicht im Rahmen einer Neuerteilung erworben, sondern im Wege des Umtauschs aufgrund des dort vorgelegten polnischen Führerscheins. Er hat in der Schweiz keine Führerscheinprüfung abgelegt und den schweizerischen Führerschein – etwa in Ermangelung einer deutschen Fahrerlaubnis oder als weitere Fahrerlaubnis zusätzlich zu der erteilten deutschen – nicht neu erworben. Vielmehr wurde ihm – wie das Landgericht dargelegt hat – seitens des schweizerischen Straßenverkehrsamtes des Kantons St. G. keine neue Fahrerlaubnis erteilt, sondern er hat auf seinen Antrag hin seinen polnischen Führerschein am 09. Februar 2009 lediglich in einen schweizerischen umgetauscht.

Der Angeklagte hat damit keine neue Fahrerlaubnis erworben, sondern nur einen Führerschein, der seine bereits bestehende Fahrerlaubnis bestätigt. Die schweizerische Fahrerlaubnis ist somit lediglich an die Stelle der polnischen Fahrerlaubnis getreten mit der Konsequenz, dass sie dem Angeklagten genau dieselben Rechte wie diese gewährt und auch mit denselben Beschränkungen verbunden ist. Es entspricht der höchstrichterlichen verwaltungsrechtlichen Rechtsprechung, dass ein Umtausch einer Fahrerlaubnis bzw. die Neuausstellung eines entsprechenden Legitimationsdokuments (Führerschein) ohne erneute Fahrprüfung keine weitergehende Berechtigung vermittelt als die ursprüngliche Erlaubnis (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Januar 2009 3 C 31/07 [BA 2009, 348], zitiert nach www.juris.de). Diese Auffassung entspricht auch dem Wortlautverständnis. Mit „Umtausch“ wird der Austausch einer Sache gegen eine gleichartige andere Sache bezeichnet mit der Konsequenz, dass die Beschränkungen der polnischen Fahrerlaubnis auch für die schweizerische Fahrerlaubnis gelten und der Angeklagte zum Tatzeitpunkt nicht im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland war. Müsste nämlich ein lediglich neu ausgestelltes Dokument über die im Ausland noch bestehende Fahrerlaubnis anerkannt werden, käme dies der Sache nach einem Wiederaufleben des Rechts, von der alten Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, gleich.

Nur so ist auch ein entsprechender Schutz für die Verkehrssicherheit und die Allgemeinheit gewährleistet. Ohne eine erneute Überprüfung der Fahreignung des Angeklagten können allein durch den Austausch der Fahrerlaubnis zuvor festgestellte Bedenken gegen dessen Fahreignung nicht beseitigt werden.

Dass der Vermerk über das Erlöschen des Rechts zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nicht auf dem schweizerischen Führerschein vermerkt ist, ist unerheblich. Die Eintragung hat keine konstitutive Bedeutung. Auch bei Nichteintragung der Untersagung fährt derjenige, der seine ausländische Fahrerlaubnis weiterbenutzt, im Inland i. S. d. § 21 StVG ohne Fahrerlaubnis (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 46 FeV Rdnr. 14).

d) Da es sich bei dem schweizerischen Fahrausweis nicht um eine neu erteilte Fahrerlaubnis handelt, sondern lediglich um ein neues Dokument, das die bisher erteilte Fahrerlaubnis ausweist, ist die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 29. April 2004 – Rs. C-476/01, Kapper – Slg. 2004, I-5205, 5225 [= BA 2004, 450]; Beschluss vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05, Halbritter – Slg. 2006, I-49 [= BA 2006, 307]), nach der es einem Mitgliedstaat verwehrt ist, „das Recht zum Führen eines Kraftfahrzeugs aufgrund eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins und damit dessen Gültigkeit in seinem Hoheitsgebiet deshalb nicht anzuerkennen, weil sich sein Inhaber, dem in dem erstgenannten Staat eine vorher erteilte Fahrerlaubnis entzogen worden war, nicht der nach den Rechtsvorschriften dieses Staates für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis nach dem genannten Entzug erforderlichen Fahreignungsprüfung unterzogen hat, wenn die mit diesem Entzug verbundene Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis abgelaufen war, als der Führerschein in dem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde“, hier von vornherein nicht einschlägig. Hinzu kommt, dass die Schweiz nicht Mitglied der Europäischen Union ist.

e) Ohne Belang ist, ob der Angeklagte möglicherweise erfolgreich gegen die Entziehung der ausländischen Fahrerlaubnis durch die deutschen Behörden hätte vorgehen können. Denn die Frage, ob sich der Angeklagte des Fahrens ohne Fahrerlaubnis schuldig gemacht hat, hängt nicht von der verwaltungsrechtlichen Rechtmäßigkeit der Maßnahme des Kreises S. vom 14. Januar 2009 ab. Hat eine Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis entzogen bzw. hat der Betroffene – wie vorliegend – auf die Befugnis, im Inland von der ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, verzichtet, so ist in Bezug auf eine Strafbarkeit gemäß § 21 StVG durch das Gericht nur zu prüfen, ob die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis formell wirksam ist, nicht aber auch deren sachliche Richtigkeit (vgl. Beschluss des hiesigen 3. Strafsenats vom 14. April 2009 – 3 Ss 105/09 –; OLG Nürnberg Beschluss v. 15. Mai 2007 – 2 Ss 50/07 –; König in Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 21 StVG, Rn. 7). In solchen Fällen ist zwischen der verwaltungsrechtlichen Rechtmäßigkeit und der Wirksamkeit der Verwaltungsanordnung strikt zu trennen (vgl. OLG Nürnberg a. a. O.). Demnach bedarf es hier keiner Entscheidung, ob und inwieweit der Kreis S. berechtigt war, die innerstaatlichen Vorschriften über den Entzug der ausländischen Fahrerlaubnis anzuwenden. Insoweit hätte es dem Angeklagten obliegen, den Verwaltungsrechtsweg zu beschreiten.

f) Darüber hinaus lassen auch die Feststellungen der Kammer zu den subjektiven Tatbestandsvoraussetzungen des § 21 StVG keinen revidiblen Mangel erkennen. Mit zutreffenden Erwägungen ist die Kammer von einem zumindest bedingten Vorsatz des Angeklagten ausgegangen. Der Angeklagte war sich bewusst, dass infolge des Fahrerlaubnisentzugs seine Berechtigung, mit der polnischen Fahrerlaubnis Fahrzeuge im Inland zu führen, erloschen war. Er hat auf Nachfrage der Kammer bekundet, dass er für die Erlangung des schweizerischen Führerausweises keine neue Fahrprüfung ablegen musste, sondern dass als Nachweis die Vorlage seines polnischen Führerscheins und die von ihm im Gesuch vom 09. Januar 2009 gemachten Angaben genügt hätten.

Außerdem war der Angeklagte sich darüber im Klaren, dass ihm seitens der deutschen Behörden die polnische Fahrerlaubnis entzogen worden war, weil er ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten nicht beizubringen vermochte und er demzufolge nicht den in Deutschland beizubringenden Erfordernissen für eine neue Fahrerlaubnis genüge. Demzufolge konnte er nicht davon ausgehen, dass sich allein aufgrund eines neuen Ausweispapiers diese Sachlage grundlegend geändert hätte.

Im Hinblick auf die (irrig) Auffassung des Angeklagten, gleichwohl in der Bundesrepublik Deutschland fahren zu dürfen, hat das Landgericht zu Gunsten des Angeklagten einen Verbotsirrtum im Sinne des § 17 StGB angenommen (vgl. zur Ablehnung eines Verbotsirrtums OLG Nürnberg 2. Strafsenat, Beschluss v. 15. Mai 2007 – 2 St OLG Ss 50/07 –). Unter Hinweis auf die „Führerschein-Vorschichte“ des Angeklagten hat es den Verbotsirrtum mit zutreffenden Erwägungen als vermeidbar eingestuft, so dass der Vorsatz dadurch unberührt geblieben ist.

04. 1. Hat ein Verkehrsteilnehmer im Wiederholungsfall ein Fahrzeug unter dem Einfluss berauschender Mittel geführt und ist dem Entzug der Fahrerlaubnis durch Verzicht auf dieselbe zuvor gekommen, hat er im Inland keine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen mit einer später ausgestellten EU-Fahrerlaubnis.

***) 2. Im Anwendungsbereich von Art. 11 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) – wie schon in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG (sog. 2. Führerscheinrichtlinie) – steht der vom Fahrerlaubnisinhaber zur Abwendung einer angelegten Entziehungsverfügung erklärte Verzicht auf die Fahrerlaubnis dem Entzug der Fahrerlaubnis gleich.**

3. In den Fällen des § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV hat die EU-Fahrerlaubnis bereits vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an keine Rechtswirkung in der Bundesrepublik Deutschland, ohne dass es einer konstitutiven Aberkennungsentscheidung in Gestalt eines Verwaltungsaktes bedarf.

4. Im Falle der Anordnung einer (isolierten) Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 S. 3 StGB wegen des

fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis (§ 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVG) kann sich eine fehlende charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters nur im Rahmen einer Gesamtwürdigung unter Berücksichtigung der weiteren Tatumstände und der Täterpersönlichkeit ergeben, wobei auch Umstände aus dem Vorleben des Täters in die Beurteilung einzubeziehen sind, sofern sich daraus tragfähige Schlüsse auf eine künftige Gefahr des Täters für die Verkehrssicherheit ziehen lassen.

Oberlandesgericht Hamburg,
Beschluss vom 29. September 2011 – 3 - 44/11 (Rev) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Hamburg-Harburg hat den Angeklagten am 17. Mai 2011 wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 20 Tagessätzen verurteilt, die Höhe des Tagessatzes auf 10,- Euro festgesetzt und dem Angeklagten die Möglichkeit zur Ratenzahlung eingeräumt. Daneben hat es eine Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis von 12 Monaten angeordnet.

Nach den Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils hatte der Angeklagte am 11. November 2004 und 15. Mai 2008 ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines berauschenden Mittels geführt. Um dem Entzug der Fahrerlaubnis zuvor zu kommen, hatte er am 24. September 2008 auf seine Fahrerlaubnis verzichtet. Seit diesem Zeitpunkt hatte er keine neue deutsche Fahrerlaubnis erworben. Am 09. März 2009 wurde dem Angeklagten eine Fahrerlaubnis der Tschechischen Republik ausgestellt, wo er zu dieser Zeit wohnhaft gemeldet war. Der Angeklagte, der aufgrund der Mitteilung einer Organisation, die ihm bei dem Erwerb der Fahrerlaubnis behilflich war, davon ausging, dass er mit seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland ein Kraftfahrzeug führen dürfte, befuhr am 15. September 2010 mit einem Kraftfahrzeug die Bundesautobahn 255.

Zu der angeordneten Maßregel hat das Amtsgericht ausgeführt, dass das Gericht gemäß § 69a StGB auf eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von 12 Monaten erkannt habe.

Gegen das amtsgerichtliche Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner Sprungrevision, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat angetragen, die Revision des Angeklagten gemäß § 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Sprungrevision führt lediglich zur Aufhebung der angeordneten Maßregel; im Übrigen ist sie unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

1. Die auf die allgemeine Sachrüge veranlasste Nachprüfung des amtsgerichtlichen Urteils hat zum Schuldspruch des fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis und zur Festsetzung der Geldstrafe keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben.

a. Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Angeklagte des fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVG schuldig gemacht.

Der Angeklagte war zur Tatzeit am 15. September 2010 nicht berechtigt, mit seiner ihm am 09. März 2009 ausgestellten tschechischen Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland zu führen.

aa. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) gilt eine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis u.a. dann nicht, wenn dem Betroffenen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil er zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat.

Dies war nach den amtsgerichtlichen Feststellungen vorliegend der Fall. Nachdem der Angeklagte in der Bundesrepublik Deutschland am 15. Mai 2008 im Wiederholungsfall ein Fahrzeug unter dem Einfluss berauscher Mittel geführt hatte, war er dem Entzug der Fahrerlaubnis durch Verzicht auf dieselbe am 24. September 2008 zuvorgekommen. Auch die übrigen Voraussetzungen des § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV lagen vor, da der Verzicht nach den Feststellungen des amtsgerichtlichen Urteils im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht getilgt war.

bb. Entgegen der Ansicht der Revision steht das bundesdeutsche Recht mit dem europäischen Gemeinschaftsrecht im Einklang (so auch: OLG Stuttgart, NSiZ-RR 2011, 15 m. w. Nachw.; VGH Baden-Württemberg, NJW 2010, 2821 [= BA 2012, 149]; OVG Nordrhein-Westfalen, VRS 118, 314 – zitiert nach „juris“ [= BA 2010, 145]; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschl. v. 23.02.2010, 1 M 172/09 – zitiert nach „juris“; vgl. auch OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 07.09.2011, OVG 1 S 4.11 – zitiert nach „juris“):

(1.) § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV dient der Umsetzung von Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG vom 20.12.2006 (3. Führerscheinrichtlinie), der gemäß Art. 18 Abs. 2 dieser Richtlinie seit dem 19. Januar 2009 in Kraft ist und jedenfalls für Fahrerlaubnisse Anwendung findet, die ab dem 19. Januar 2009 erteilt wurden (vgl. VGH Baden-Württemberg, a. a. O.; OVG Rheinland-Pfalz NJW 2010, 2825; OVG Nordrhein-Westfalen a. a. O.).

(2.) Unerheblich ist, dass in Art. 11 der Richtlinie 2006/126/EG – wie schon in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG (sog. 2. Führerscheinrichtlinie) – zwar der Entzug der Fahrerlaubnis, nicht aber der Verzicht auf dieselbe aufgeführt ist. Denn es ist im Hinblick auf die erheblichen Gefahren, die von einem charakterlich ungeeigneten Verkehrsteilnehmer ausgehen, sachgerecht, den zur Vermeidung eines förmlichen Entzugs der Fahrerlaubnis erklärten Verzicht gleich zu behandeln (VGH Baden-Württemberg, NZV 2009, 359 mit Hinweis auf BayVGh, Beschl. v. 12.12.2008).

(3.) Entgegen der Ansicht der Revision ist Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG und

darauf aufbauend § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV nicht einschränkend auszulegen.

Eine solche Einschränkung ergibt sich nicht aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG (sog. 2. Führerscheinrichtlinie) (vgl. dazu EuGH, NJW 2007, 1863 – Kremer [= BA 2007, 238], NJW 2008, 2403 – Wiedemann und Funk [= BA 2008, 255], NJW 2010, 217 – Wierer [= BA 2009, 408]).

Der eindeutige Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/126/EG und der erkennbare Wille des Richtliniengabers sowie der am Normsetzungsverfahren beteiligten europäischen Gremien, die Sicherheit des Straßenverkehrs noch weiter zu stärken, lassen keinen Raum mehr für eine den Wortlaut einschränkende Auslegung der Richtlinie (vgl. dazu mit umfassender Argumentation: OLG Stuttgart a. a. O.; VGH Baden-Württemberg a. a. O.).

Soweit vereinzelt (OVG Rheinland-Pfalz, NJW 2010, 2825 unter Hinweis auf HessVGh, Beschl. v. 04.12.2009 – 2 B 2138/09 – [BA 2010, 154]) angeführt wird, die Neuregelung des Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG unterscheide sich von der Vorläuferbestimmung des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG nur hinsichtlich der Rechtsfolge, nicht aber im Tatbestand, so dass der Europäische Gerichtshof seine bisherigen Rechtsprechung auf die Neuregelung in Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG übertragen werde, wird die Argumentationskette des Europäischen Gerichtshofs nicht ausreichend gewürdigt.

Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, die den Anwendungsbereich des Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG entgegen dem Wortlaut restriktiv eingeschränkt hatte, beruhte nicht auf einer am Tatbestand dieser Vorschrift orientierten Auslegung, sondern auf der Annahme des absoluten Vorrangs des Anerkennungsgrundsatzes des Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG im Verhältnis zur Bekämpfung des Führerscheintourismus und zur Sicherheit des Straßenverkehrs. Dieser prinzipielle Vorrang lässt sich nach Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG nicht mehr begründen. Sowohl durch die Verschärfung der Rechtsfolgen des Art. 11 Abs. 4 Unterabschnitt 2 der Richtlinie 2006/126/EG als auch durch die eindeutigen Willen der normgebenden Gremien (vgl. dazu OVG Nordrhein-Westfalen a. a. O.; OLG Stuttgart, a. a. O.), den Führerscheintourismus stärker zu bekämpfen und die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, insbesondere Leib und Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer vor charakterlich ungeeigneten Verkehrsteilnehmern zu schützen, ist der Anerkennungsgrundsatz und der dahinterstehende Freizügigkeitsgedanke deutlich abgeschwächt worden (so auch VGH Baden-Württemberg, a. a. O.; OVG Nordrhein-Westfalen a. a. O.; OVG Mecklenburg-Vorpommern a. a. O.). Den Mitgliedstaaten wird nunmehr u. a. untersagt, einem Bewerber, dessen Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, einen Führerschein auszustellen, der ihn berechtigt, auch in dem Mitgliedstaat

ein Kraftfahrzeug zu führen, in dem gegen ihn eine Maßnahme verhängt worden war. Bereits diese zwingende Regelung hat zur Folge, dass sich das Problem, das den Europäischen Gerichtshof zu seiner Rechtsprechung veranlasst hat, nämlich dass sich ein Aufnahmemitgliedstaat eine ihm nach dem Anerkennungsgrundsatz nicht zustehende Prüfungskompetenz anmaßt, nicht mehr stellt.

Soweit der Europäische Gerichtshof im Hinblick auf Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG ausgeführt hat, dass ein Mitgliedstaat nicht berechtigt sei, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (EuGH, NJW 2008, 2403 – Wiedemann und Funk), trifft dieser Einwand auf den mit Wirkung vom 19. Januar 2009 neugeregelten § 28 Abs. 4 FeV nicht zu. Denn durch den in § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV erfolgten Verweis auf die Tilgungsfristen des Straßenverkehrsgesetz ist die Nichtanerkennung nunmehr zeitlich begrenzt (so auch OLG Stuttgart, a. a. O.; vgl. auch die amtliche Begründung, BR-Drs. 851/08, Seite 11 f; zweifelnd: Dauer in Henschel/König/Dauer, StVG, 41. Aufl., § 28 Rn. 38; a. A. OVG Rheinland-Pfalz, a. a. O.). Zudem hat der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 5 FeV bereits vor Eintritt der Tilgungsfrist einen Anspruch auf antragsgemäße Erteilung der Anerkennung seiner EU-Fahrerlaubnis, wenn die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen.

cc. Entgegen der Ansicht der Revision bedurfte es keiner förmlichen Aberkennung der tschechischen Fahrerlaubnis. Wie sich bereits aus der Norm selbst ergibt, hat die EU-Fahrerlaubnis in den Fällen des § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV bereits vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an keine Rechtswirkung in der Bundesrepublik Deutschland, ohne dass es einer konstitutiven Aberkennungsentscheidung in Gestalt eines Verwaltungsaktes bedarf (BVerwG, Beschl. v. 25.08.2011 – 3 C 25.10, 3 C 28.10, 3 C 9.11 – zitiert nach „juris“ [in diesem Heft]; OLG Oldenburg, NStZ-RR 2011, 207 [= BA 2011, 180]; OLG Koblenz, Beschl. v. 07.02.2011, 2 Ss 222/10 – zitiert nach „juris“; Dauer a. a. O., § 28 FeV, Rn. 39). Aus § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV folgt nichts anderes. Danach kann die Behörde in den Fällen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Fahrberechtigung erlassen. Entgegen dem Revisionsvorbringen ist der Erlass eines feststellenden Verwaltungsaktes nicht bedeutungslos. Er kann im Einzelfall dazu dienen, Zweifel über das Bestehen oder Nichtbestehen der Berechtigung zu beseitigen (so auch Dauer a. a. O.). Zudem führt er zur Eintragung im Verkehrszentralregister nach § 28 Abs. 3 Nr. 6 StVG.

b. Zu Recht hat das Amtsgericht ein fahrlässiges Handeln des Angeklagten gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVG angenommen. Nach den Feststellungen ging der Angeklagte davon aus, aufgrund seiner tschechischen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet fahrberechtigt zu sein. Er unterlag damit einem Tatbestandsirrtum gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 StGB. Dass der

Angeklagte pflichtwidrig und damit fahrlässig handelte, belegen die vom Amtsgericht festgestellten Tatumstände. Ein Verbotsirrtum nach § 17 StGB scheidet in der vorliegenden Fallkonstellation aus.

c. Die verhängte Geldstrafe von 20 Tagessätzen à 30 Euro ist ebenfalls revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

2. Anders ist dies hingegen mit der angeordneten Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB. Insoweit leidet das Urteil unter einem Begründungsmangel.

Bei der Anordnung einer Sperrfrist nach § 69a StGB müssen die Urteilsgründe nach § 267 Abs. 6 Satz 1 StPO ergeben, weshalb die Sperre angeordnet worden ist. Dieser Anforderung wird das Urteil, in dem lediglich ausgeführt wird, dass das Gericht gemäß § 69a StGB auf eine Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von 12 Monaten erkannt habe, nicht gerecht.

Eine Begründung, warum von dem Angeklagten künftig eine Gefahr für den Straßenverkehr ausgeht, war hier auch nicht entbehrlich. Eine solche Begründung ist regelmäßig dann entbehrlich, wenn es sich um eine sog. Katalogtat im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB handelt, bei der eine gesetzliche Vermutung für einen besonderen Grad des Versagens und der Verantwortunglosigkeit des Täters im Straßenverkehr spricht.

Beim Fahren ohne Fahrerlaubnis handelt es sich nicht um eine solche Katalogtat. Die vorliegende Verkehrsstrafat ist auch nicht mit den aufgeführten Katalogtaten vergleichbar. Insoweit muss der Senat nicht entscheiden, ob ein vorsätzliches Fahren ohne Fahrerlaubnis ein für die Sicherheit des Straßenverkehrs ähnliches Fehlverhalten darstellt und bereits der durch eine solche Tat vermittelte ungünstige Eindruck – wie bei einer Katalogtat nach § 69 Abs. 2 StGB – ein ausreichendes Indiz für die künftige charakterliche Ungeeignetheit des Täters ist (verneinend: Stree/Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 28. Aufl., § 69 Rn. 46; Athing in Münchener Kommentar zum StGB, § 69 Rn. 82; Geppert in Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl., § 69 Rn. 106; vgl. dazu auch BGH NStZ-RR 2007, 89; OLG Hamm VRS 63, 346). Denn im vorliegenden Fall hat der Angeklagte sich lediglich des fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis schuldig gemacht. Bei einem solchen Vergehen kann sich eine fehlende charakterliche Unzuverlässigkeit des Täters nur im Rahmen einer Gesamtwürdigung unter Berücksichtigung der weiteren Tatumständen und der Täterpersönlichkeit ergeben, wobei auch Umstände aus dem Vorleben des Täters in die Beurteilung einzubeziehen sind, sofern sich daraus tragfähige Schlüsse auf eine künftige Gefahr des Täters für die Verkehrssicherheit ziehen lassen (vgl. dazu BGHSt 50, 93, 103 [= BA 2005, 311]).

Eine solche umfassende Würdigung ist den Urteilsgründen – auch in ihrer Gesamtheit – nicht zu entnehmen.

05. Hat der die Anordnung zu einer Blutentnahme treffende Polizeibeamte im Hinblick auf eine allgemeine Dienstanweisung keine eigene Bewertung der Frage, ob ggf. die Anordnung der Blutentnahme dem Richter vorbehalten ist, vorgenommen, sondern mit Rücksicht auf das generelle Vorgehen bei Alkohol- und Drogendelikten die Blutprobe angeordnet, handelt es sich um einen schwerwiegenden Verfahrensfehler, der der Verwertung der Blutentnahme entgegensteht.

Oberlandesgericht Köln,
Beschluss vom 26. August 2011
– III-1 RBs 201/11, 1 RBs 201/11 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen „wegen fahrlässige Führen eines Kraftfahrzeuges unter dem Einfluss des berauschenden Mittels Amphetamin“ zu einer Geldbuße von 500,00 Euro verurteilt. Zugleich hat es gegen ihn ein Fahrverbot für die Dauer eines Monats verhängt und bestimmt, dass das Fahrverbot erst wirksam wird, wenn der Führerschein nach Rechtskraft der Entscheidung in amtliche Verwahrung gelangt, spätestens jedoch mit Ablauf von vier Monaten seit Eintritt der Rechtskraft.

Das Amtsgericht hat zur Sache folgende Feststellungen getroffen:

„Am 26.03.2010 um 21:57 Uhr befuhr der Betroffene, der 196 cm groß ist und dunkle Haare hat, mit einem PKW W., Typ 0, die I. Straße in V. und bog im weiteren Verlauf auf den Parkplatz der dortigen Polizeiwache P. ab. Nachdem er das Fahrzeug auf der Fahrerseite verlassen hatte, suchte er mit seiner Verlobten, welche blonde Haare hat und von eher zierlicher Gestalt ist, das Innere der Polizeiwache auf, um dort eine Anzeige zu erstatten.

Bei der Anzeigenaufnahme fiel dem Zeugen J., der als Polizeibeamter auf der Polizeiwache P. Dienst hatte, auf, dass der Betroffene rote Augen hatte. Nach der Anzeigenaufnahme sprach der Zeuge den Betroffenen auf einen etwaigen Drogenkonsum an, was der Betroffene verneinte. Der Betroffene bestritt zugleich, Fahrzeugführer gewesen zu sein. Vielmehr sei seine Verlobte gefahren.

Daraufhin rief der Zeuge J. seinen Kollegen, den Zeugen Q., herbei. Die beiden Zeugen sichteten die Bilder einer Überwachungskamera, welche auf den Bereich des Parkplatzes gerichtet war, in welchem der Betroffene sein Fahrzeug abgestellt hatte. Bei dieser Nachschau stellten die Zeugen fest, dass der Betroffene auf der Fahrerseite des von ihm abgeparkten Fahrzeuges ausgestiegen war.

Auf den Vorhalt der Zeugen räumte der Betroffene die Fahrereigenschaft ein.

Der Zeuge J. führte anschließend einen Pupillenadaptionstest bei dem Betroffenen durch. Die Pupillen des Betroffenen reagierten minimal auf den Einfluss von Licht. Dabei verengten sie sich nur kurzfristig und öffneten sich trotz Lichteinfalls wieder. Anschließend führte der Betroffene einen Spei-

cheltest mittels des Drogenvortestgerätes Dräger 5000 durch, welcher Anzeichen von Amphetaminen anzeigte.

Danach erfolgte der Tatvorwurf und eine Belehrung über die Rechte eines Beschuldigten im Ordnungswidrigkeitenverfahren durch den Zeugen J.

Der Zeuge J., welcher bekundete, dass ihm ein dienstlicher Erlass bekannt sei, wonach bei Alkohol- und Drogendelikten immer Gefahr in Verzug sei, ordnete eine Blutprobe an, mit welcher sich der Beschuldigte einverstanden erklärte. Die herbeigerufene Ärztin Dr. med. D. X. entnahm am 27.03.2010 um 01:46 Uhr eine Blutprobe des Betroffenen. Auf dem von ihr gefertigten ärztlichen Bericht kreuzte sie an, dass die Pupillen des Betroffenen erweitert seien und die Pupillenlichtreaktion verzögert. Des Weiteren vermerkte sie, dass der äußerliche Schein des Einflusses von Drogen leicht bemerkbar gewesen sei.

Die Untersuchung des Blutes des Betroffenen durch die Rechtsmedizin der Uniklinik L. ergab, dass dieses eine Amphetaminkonzentration von 491 Mikrogramm pro Liter Serum aufwies. Die nachgewiesene Konzentration lag somit im hochtoxischen Bereich. Dass der Betroffene sein Fahrzeug unter der Wirkung des berauschenden Mittels Amphetamin führte, hätte er bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt erkennen können.“

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts, insbesondere beanstandet er mit einer Verfahrensrüge eine Verletzung des § 81a Abs. 2 StPO, „weil die vom Amtsgericht verwertete Blutprobe unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt entnommen worden“ sei.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat (vorläufigen) Erfolg. Es führt auf die Verfahrensrüge der Verletzung des § 81a StPO zur Aufhebung des Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht Bergisch Gladbach, so dass auf die weiteren Verfahrensrügen und auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts hier nicht weiter einzugehen ist.

1. Diese Rüge ist in einer den Anforderungen des § 344 Abs. 2 S. 2 StPO genügenden Weise ausgeführt. Insbesondere kann für die revisionsgerichtliche Prüfung davon ausgegangen werden, dass der Angeklagte nicht in die Blutentnahme eingewilligt hat (zum Erfordernis des diesbezüglichen Revisionsvorbringens vgl. etwa OLG Celle NJW 2008, 3079; OLG Hamm NJW 2009, 242 [= BA 2008, 388]; OLG Schleswig, Urt. v. 26. 10. 2009 – 1 Ss Owi 92/09 = BeckRS 2009 28618; OLG Dresden StV 2009, 571 [= BA 2009, 213]). Hierzu hat der Rechtsmittelführer vorgetragen, die im Urteil erwähnte Einwilligung sei infolge zuvor unterbliebener ordnungsgemäßer Belehrung unverwertbar. Ergänzend ermöglicht die zugleich erhobene Sachrüge dem Senat den Rückgriff auf die Urteilsfeststellungen. Aus deren Zusammenhang ist mit hinreichender Deutlichkeit zu entnehmen, dass die Blutprobenentnahme nicht aufgrund einer für ausreichend erachteten wirk-

samen Einwilligung des Betroffenen erfolgte. Vielmehr hat das Amtsgericht im Rahmen seiner Beweiswürdigung ausdrücklich „offen“ gelassen, „ob die Einwilligung des Betroffenen in die Blutentnahme wirksam war“ und darauf abgestellt, dass der Polizeibeamte J. die Entnahme einer Blutprobe bei dem Angeklagten anordnet habe, weil ihm der dienstliche Erlass bekannt war, wonach bei Alkohol- und Drogendelikten immer Gefahr in Verzug sei. Daher ist hier davon auszugehen, dass der Angeklagte nicht wirksam in die Blutentnahme eingewilligt hat, es vielmehr einer Anordnung gemäß § 81a Abs. 1 StPO bedurfte. Ob der Angeklagte dieser widersprochen hat, ist hingegen nicht von Belang; denn das widerspruchslose Sich-Fügen in eine polizeiliche Anordnung ist nicht mehr, als von jedem Staatsbürger erwartet wird (vgl. OLG Celle ZfS 2009, 530, 531 = VRS 117, 99).

Der Beschwerdeführer hat auch im Einzelnen substantiiert vorgetragen, dass er in der Hauptverhandlung rechtzeitig („unmittelbar nach der Feststellung, dass der Betroffene gegen den Bußgeldbescheid vom 08.07.2010 rechtzeitig Einspruch erhoben hat“), einer Verwertung der Blutprobe widersprochen hat (Zu dem Erfordernis eines Widerspruchs bis spätestens zu dem in § 257 StPO bestimmten Zeitpunkt und einen entsprechenden Beschwerdevorbringen vgl. ausführlich OLG Hamm, NJW 2011, 468 m. w. Nachweisen).

2. Die Rüge der Verletzung des Richtervorbehalts gemäß § 81a Abs. 2 StPO ist auf Grundlage der amtsgerichtlichen Feststellungen auch begründet.

a. Danach hat der Polizeibeamte seine Eilkompetenz aus § 81a Abs. 2 StPO wegen „einer Gefährdung des Untersuchungserfolges“ schon deswegen zu Unrecht in Anspruch genommen, weil er sich aufgrund einer allgemeinen Dienstanweisung entsprechend verpflichtet fühlte und deswegen keine selbständige Prüfung vorgenommen hat.

Eine solche generalisierende Betrachtungsweise verkennt den Schutzzweck des Richtervorbehalts (vgl. insoweit schon SenE v. 15.01.2010 – 83 Ss100/09 – 279 – = ZfS 2010, 224 = StV 2010, 622). Hierzu hat der Senat in der vorstehend zitierten Entscheidung ausgeführt:

„Denn zum einen kann die Gefährdung des Untersuchungserfolgs 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 2001, 1121 = NSTZ 2001, 382; BVerfG, NJW 2007, 1444; BGHSt 51, 285, 293 = NJW 2007, 2269 = NSTZ 2007, 601). Zum anderen kann bei Straftaten 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, allein noch nicht für die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolgs ausreichen (SenE v. 26.09.2008 – 83 Ss 69/08 – = zfs 2009, 48, 49 = NSTZ 2009, 406; OLG Hamm NJW

2009, 242, 243; OLG Jena, B. v. 25.11.2008 – 1 Ss 230/08 –, BeckRS 2009, 4235; OLG Hamburg NJW 2008, 2597, 2598). Anderenfalls würden die konkreten Umstände des Einzelfalls, 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 Untersuchungserfolgs 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; BVerfG NJW 2007, 1345, 1346; BVerfGE 103, 142, 156 = NJW 2001, 1121 = NSTZ 2001, 382; OLG Hamburg NJW 2008, 2597, 2598; OLG Hamm NJW 2009, 242, 243; OLG Jena, B. v. 25.11.2008 – 1 Ss 230/08 –, BeckRS 2009, 4235).

Somit ist im Rahmen des § 81a Abs. 2 StPO für die im konkreten Einzelfall zu beurteilende Frage, ob die Ermittlungsbehörden eine richterliche Entscheidung rechtzeitig hätten erreichen können, der Zeitpunkt maßgeblich, zu dem die Staatsanwaltschaft bzw. – wie hier – ihre Ermittlungspersonen eine Eingriffsmaßnahme in Form der Blutentnahme für erforderlich hielten (BGHSt 51, 285, 289 = NJW 2007, 2269 = NSTZ 2007, 601). Die mit der Sache befasste Ermittlungsperson muss zu diesem Zeitpunkt eine eigene Prognoseentscheidung zur mutmaßlichen zeitlichen Verzögerung treffen. Dabei sind in diese Abwägung neben der wahrscheinlichen Dauer bis zum Eintreffen eines Arztes auf der Dienststelle bzw. bis zum Erreichen eines Krankenhauses und damit bis zur tatsächlichen Möglichkeit zur Entnahme der Blutprobe beim Beschuldigten sowohl die eintretende zeitliche Verzögerung mit oder ohne Herbeiführung einer richterlichen Entscheidung als auch vor allem die bisher festgestellten konkreten Tatumstände am Ort der Kontrolle – insbesondere der durch eine Atemalkoholmessung bereits ermittelte oder durch Ausfallerscheinungen erkennbare Grad der Alkoholisierung und seine Nähe zu relevanten Grenzwerten – sowie das Verhalten des Beschuldigten einzubeziehen. Während bei einer höhergradigen Alkoholisierung eine kurzfristige Verzögerung ohne Gefährdung des Untersuchungserfolgs hinzunehmen ist, wird diese bei einer nur knappen Grenzwertüberschreitung eher zu bejahen sein. Vor allem ein unklares Ermittlungsbild oder ein komplexer Sachverhalt mit der Notwendigkeit einer genauen Ermittlung des BAK-Werts wird als ein Indiz für die Eilkompetenz der Strafverfolgungsbehörden herangezogen werden können (OLG Hamburg NJW 2008, 2597 [2598]; OLG

Hamm NJW 2009, 242, 243; OLG Jena, B. v. 25. 11. 2008 – 1 Ss 230/08 –, BeckRS 2009, 4235; OLG Bamberg NJW 2009, 2146). Eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch eine Verzögerung tritt im Einzelfall dann ein, wenn die praktische Durchführung der Blutentnahme unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien zu einem Zeitpunkt für notwendig erachtet wird, der erheblich von dem abweicht, zu dem mit einer richterlichen Entscheidung gerechnet werden kann (OLG Bamberg NJW 2009, 2146).“

Hier hat der die Anordnung treffende Polizeibeamte im Hinblick auf die allgemeine Dienstanweisung überhaupt keine eigene Bewertung vorgenommen, sondern mit Rücksicht auf das generelle Vorgehen bei Alkohol- und Drogendelikten eine Blutprobe angeordnet. Der ermittelnde Polizeibeamte hielt sich generell für anordnungsbefugt. Er hat keine Überlegungen dazu angestellt, ob die Anordnung der Blutentnahme im konkreten Fall einem Richter vorbehalten war, welche Umstände im konkreten Einzelfall die von ihm pauschal unterstellte Gefahr im Verzug begründeten und wodurch seine Anordnungskompetenz ausnahmsweise eröffnet war. Die pauschale Annahme, bei Verdacht von Alkohol- und Drogendelikten stets zur Anordnung einer Blutprobe berechtigt zu sein, begründet die Besorgnis einer dauerhaften und ständigen Umgehung des Richtervorbehalts. Ein solches Vorgehen missachtet klar die Regelung des § 81a StPO (vgl. auch OLG Oldenburg NJW 2009, 3591; OLG Dresden NSZ 2009, 526 [= BA 2009, 344]; OLG Brandenburg ZfS 2010, 587 [= BA 2010, 426]; OLG Nürnberg DAR 2010, 217; OLG Hamm DAR 2009, 336; OLG Celle NJW 2009, 3524 ff. [= BA 2009, 416]).

b. Allerdings gehen die Strafgerichte in gefestigter, vom Bundesverfassungsgericht gebilligter und vom Beschwerdeführer auch nicht angegriffener Rechtsprechung davon aus, dass dem Strafverfahrensrecht ein allgemein geltender Grundsatz, wonach jeder Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften ein strafprozessuales Verwertungsverbot nach sich zieht, fremd ist und dass die Frage der Verwertbarkeit verbotswidrig erlangter Erkenntnisse jeweils nach den Umständen des Einzelfalls, namentlich nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes, unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden ist. Insbesondere die willkürliche Annahme von Gefahr im Verzug, die bewusste Umgehung oder Missachtung des Richtervorbehalts oder das Vorliegen eines besonders schwer wiegenden Fehlers können danach ein Verwertungsverbot begründen (BVerfG NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386]; BGHSt 51, 285 = NJW 2007, 2269 = NSZ 2007, 601; BGH, B. v. 15. 05. 2008 – 2 ARs 452/07 – Rz. 15 bei Juris; Sen E v. 15. 01. 2010 a. a. O.; speziell für den Fall der Blutentnahme: Sen E v. 26. 09. 2008 – 83 Ss 69/08 – = NSZ 2009, 406 = ZfS 2009, 48 [= BA 2009, 44]; OLG Stuttgart NSZ 2008, 238 = Blutalkohol 45 [2008], 76 = VRS 113, 365; OLG Karlsruhe VRR 2008, 243; OLG Bamberg, NJW 2009, 2146 [= BA 2009, 217]; OLG Schleswig, Urt. v. 26. 10. 2009 – 1 Ss OWi 92/09 – = BeckRS 2009,

28618; OLG Celle NJW 2009, 3524 [= BA 2009, 416]; OLG Jena, B. v. 25. 11. 2008 – 1 Ss 230/08 – = BeckRS 2009 04235 [= BA 2009, 214]; jeweils mit weiteren Nachweisen).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist vorliegend ein besonders schwerwiegender Fehler festzustellen, der einer Verwertung der Blutprobe entgegensteht. Dabei kann offen bleiben, ob dem die Blutprobe anordnenden Polizeibeamten ein grober Verstoß anzulasten ist oder ob diesem – wie das Amtsgericht im Rahmen seiner rechtlichen Wertung ausgeführt hat – ein objektiv willkürliches Verhalten deswegen nicht vorgeworfen werden kann, weil er sich an die Vorgaben des Erlasses gebunden fühlte. Jedenfalls beinhaltet eine solche generelle Anweisung einen so „schweren Fehler im System“ (vgl. OLG Hamm DAR 2009, 339) und damit einen solch groben Verstoß der Dienstvorsetzten, die nicht Sorge getragen haben, dass der Bedeutung des Richtervorbehalts auf der Ebene der Polizeibeamten vor Ort Rechnung getragen wurde (vgl. OLG Oldenburg NJW 2009, 3591 f.), dass die Annahme eines Verwertungsverbehalts hier angezeigt ist, um zu verhindern, dass ansonsten der Richtervorbehalt umgangen und ausgehebelt werden könnte (vgl. OLG Dresden, NZV 2009, 464 f. [= BA 2009, 344]; OLG Brandenburg ZfS 2010, 226 ff.)

Der – für andere Fallgestaltungen zur Einschränkung der Annahme von Beweisverwertungsverboten entwickelten – Rechtsfigur eines möglicherweise hypothetischen rechtmäßigen Ermittlungsverlaufs kommt bei solch bewusster Verkenning des Richtervorbehalts keine Bedeutung zu (vgl. BGHSt 51, 285 ff. OLG Oldenburg, OLG Dresden jeweils a. a. O.).

06. Von einer wirksamen Einwilligung ist bei einer freiwilligen, ernstlichen und in Kenntnis der Sachlage und des Weigerungsrechts erteilten ausdrücklichen Zustimmung des Beschuldigten auszugehen. Dies erfordert, dass der Beschuldigte – auch ohne geschäftsfähig sein zu müssen – Sinn und Tragweite der Einwilligung erfasst. Dabei kommt es nicht darauf an, dass der Beschuldigte die strafrechtlichen Folgen einer Blutalkoholmessung überblickt, sondern, ob er den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken erfasst.

Oberlandesgericht Jena,

Beschluss vom 06. Oktober 2011 – 1 Ss 82/11 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Mühlhausen, Zweigstelle Bad Langensalza, vom 12.10.2010 ist der Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr im Zustand verminderter Schuldfähigkeit zu einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu je 3 EUR verurteilt worden.

Zugleich ist ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde

angewiesen worden, ihm vor Ablauf von noch zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Auf die hiergegen vom Angeklagten eingelegte Berufung hat das Landgericht Mühlhausen aufgrund der Hauptverhandlung vom 16.05.2011 durch das am selben Tage verkündete Urteil das angefochtene Urteil aufgehoben und den Angeklagten wegen fahrlässigen Vollrausches zu einer Geldstrafe in Höhe von 60 Tagessätzen zu je 4 EUR verurteilt und ihm nachgelassen, die Geldstrafe in Raten zu zahlen. Durch das Urteil wird dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von einem Jahr und 2 Monaten Dauer keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt, die er mit der näher ausgeführten Verletzung formellen Rechts und der allgemein erhobenen Sachrüge begründet hat.

Aus den Gründen:

Die nach § 333 StPO statthafte und auch im Übrigen zulässige Revision des Angeklagten hat in der Sache keinen Erfolg.

Die auf die Missachtung eines Beweisverwertungsverbots gestützte Verfahrensrüge begründet die Revision nicht.

Weil der Angeklagte in die Entnahme der Blutprobe eingewilligt hatte, war das von ihm mit der Revisionsbegründung monierte Fehlen einer richterlichen Anordnung gem. § 81a Abs. 2 StPO bereits aus diesem Grund entbehrlich.

Der mit der Blutentnahme verbundene Eingriff in die körperliche Unversehrtheit betrifft ein für den Angeklagten disponibles Recht, weshalb es gem. § 81a Abs. 1 Satz 2 StPO bei einer ausdrücklich und eindeutig vom Angeklagten erklärten Einwilligung in die Blutentnahme keiner richterlichen Anordnung der Maßnahme bedarf.

Von einer solchen Einwilligung ist bei einer freiwilligen, ernstlichen und in Kenntnis der Sachlage und des Weigerungsrechts erteilten ausdrücklichen Zustimmung des Angeklagten auszugehen (OLG Bamberg NJW 2009, 2146 m. w. N. [= BA 2009, 217]). Dies erfordert, dass der Angeklagte – auch ohne geschäftsfähig sein zu müssen – Sinn und Tragweite der Einwilligung erfasst.

Nach den getroffenen Feststellungen lagen die genannten Voraussetzungen vor. Insoweit ist in dem angefochtenen Urteil Folgendes festgestellt:

„Nachdem die Polizeibeamten in Person der Zeugen POM S und POM D vor Ort erschienen waren, begaben sie sich zu dem Fahrzeug des Angeklagten, wo sie ihn sitzend und rauchend antrafen. Sie machten sich an der Fahrertür ihm bemerkbar, stellten sich ihm sodann vor und forderten ihn auf, die Zigarette zu löschen sowie seine Fahrzeugpapiere und Personaldokument vorzulegen. Dieser Aufforderung kam der Angeklagte nach, wobei seine Reaktion sehr verlangsamt und zuweilen unkoordiniert wirkten, seine Augäpfel sahen zudem glasig aus und aus dem Fahrzeug selbst sowie aus seinem Mund

war deutlich Alkoholgeruch wahrnehmbar. Sie entschlossen sich, einen Atemalkoholtest durchzuführen, zu dem der Angeklagte auch bereit war und zu dem er einwilligte. Der um 17.45 Uhr durchgeführte Atemalkoholtest ergab einen Wert von 4.02 Promille. Daraufhin belehrten die Polizeibeamten den Angeklagten, dass gegen ihn wegen Trunkenheit im Verkehr ermittelt werde und unterrichteten ihn über seine Rechte. Der Angeklagte entgegnete daraufhin, nicht unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein, sondern danach den Alkohol zu sich genommen zu haben. Da der Zeuge POM D im Fahrzeug des Angeklagten eine halb gelehrte Flasche Bier auf der Mittelkonsole stehen sah, ordnete er zwei Blutproben an, worauf der Angeklagte zur Polizeistation Bad L zur Durchführung der Blutentnahme verbracht wurde, nachdem sein Fahrzeug verschlossen wurde. Als sich der Angeklagte zum Polizeifahrzeug begab, hatte er Schwierigkeiten beim Laufen, wie sein schwankender Gang den Polizeibeamten zeigte, er konnte sich aber ohne fremde Hilfe ins Fahrzeug setzen und diesem auch wieder entsteigen, wobei er ebenfalls etwas schwankend in das Polizeigebäude in Bad L ging. Auf der Fahrt zur Polizeidienststelle in Bad L hatten die Polizeibeamten mit dem Angeklagten gesprochen und ihm das nun folgende *Procedere* erklärt, wobei eine sinnvolle Unterhaltung mit ihm möglich war. In der Polizeistation angekommen, hatten die Polizeibeamten daher keine Zweifel, dass der Angeklagte trotz des Grades seiner Alkoholisierung einwilligungsfähig war und legten ihm zu den zwei von POM D angeordneten Blutentnahmen die Einwilligungserklärung vor, die er daraufhin unterschrieb, wobei sie den Eindruck hatten, dass der Angeklagte orientiert war und wusste, was er unterschrieb. ...

Auch der Arzt bestätigte dem Polizeibeamten nochmals, dass der Angeklagte orientiert sei.“

Die Voraussetzungen für eine wirksame Einwilligung lagen nach diesen Feststellungen vor. Dabei kommt es nicht darauf an, ob der Angeklagte die strafrechtlichen Folgen einer Blutalkoholmessung überblickt hatte, sondern, ob er den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken erfasst hatte. An letzterem bestehen nach den im Urteil getroffenen Feststellungen keine durchgreifenden Zweifel.

Aber selbst bei einer abweichenden Beurteilung bestand bereits kein Beweiserhebungsverbot, denn die Voraussetzungen, unter denen ein Polizeibeamter die Entnahme der Blutprobe beim Angeklagten anordnen durfte, lagen vor [Gefährdung des Untersuchungserfolgs im Sinne von § 81a Abs. 2 StPO].

Angesichts des Grades der durch den um 17:45 Uhr durchgeführten Atemalkoholtest mit 4,02 Promille festgestellten Alkoholisierung des Angeklagten war dessen Schuldnunfähigkeit zum Tatzeitpunkt nicht auszuschließen. Zugunsten des Angeklagten kam es deshalb auf ein möglichst genaues Ergebnis an, dass eine schnellstmögliche Blutentnahme erforderte, die bei dem Versuch, um 17.45 Uhr eine richterliche Anord-

nung herbeizuführen, nicht gesichert war. Hinzu kommt, dass der Angeklagte Nachtrunk eingewandt hatte und sich eine halb geleerte Flasche Bier auf der Mittelkonsole seines Fahrzeugs befand. Diese Umstände erforderten zusätzlich eine sehr rasche Blutentnahme.

07. Zur Gefährdung des Untersuchungserfolgs im Sinne des § 81a Abs. 2 StPO wegen bevorstehender notärztlicher Versorgung des verletzten alkoholisierten Fahrzeugführers.

Oberlandesgericht Jena,

Beschluss vom 07. November 2011 – 1 Ss 90/11 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts S. vom 24. 05. 2011 ist der Angeklagte wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 12 EUR verurteilt worden. Zugleich ist ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen worden, ihm vor Ablauf von 3 Monaten nach Rechtskraft des Urteils keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Rechtsmittel eingelegt, das er als Sprungrevision bezeichnet und mit der näher ausgeführten Rüge der Verletzung sowohl formellen als auch materiellen Rechts begründet hat.

Aus den Gründen:

Die nach § 335 StPO statthafte und auch im Übrigen zulässige Revision des Angeklagten hat in der Sache keinen Erfolg.

Das Urteil des Amtsgerichts S vom 24. 05. 2011 hält revisionsrechtlicher Nachprüfung stand.

1. Die auf die Missachtung eines Beweisverwertungsverbots gestützte Verfahrensrüge begründet die Revision nicht.

Es bestand bereits kein Beweiserhebungsverbot, denn die Voraussetzungen, unter denen ein Polizeibeamter die Entnahme der Blutprobe beim Angeklagten anordnen durfte, lagen vor. Nach § 81a Abs. 2 StPO steht die Anordnung der Blutentnahme grundsätzlich dem Richter zu. Der Richtervorbehalt – auch der einfachgesetzliche – zielt auf eine vorbeugende Kontrolle der Maßnahme in ihren konkreten gegenwärtigen Voraussetzungen durch eine unabhängige und neutrale Instanz. Nur bei einer Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch die mit der Einholung einer richterlichen Entscheidung einhergehende Verzögerung besteht auch eine Anordnungskompetenz der Staatsanwaltschaft und – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen. Die Strafverfolgungsbehörden müssen daher grundsätzlich versuchen, eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen. Die Gefährdung des Untersuchungserfolgs muss mit Tatsachen begründet werden, die auf den Einzelfall bezogen und in den Ermittlungsakten zu

dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist (BVerfG NJW 2007, 1345, 1346 [= BA 2008, 71]). Das Bestehen einer solchen Gefährdung unterliegt der vollständigen, eine Bindung an die von der Exekutive getroffenen Feststellungen und Wertungen ausschließenden gerichtlichen Überprüfung (BVerfG NJW 2007, 1345, 1346 m. w. N.; BVerfGE 103, 142 ff.; OLG Hamburg, Beschluss vom 04. 02. 2008, NJW 2008, 2597, 2598 [= BA 2008, 198]; Senatsbeschluss vom 25. November 2008, Az: 1 Ss 230/08 [BA 2009, 214]).

Nicht ausreichend ist die bei Nachweis von Alkohol typischerweise bestehende abstrakte Gefahr, dass durch den körpereigenen Abbau der Stoffe der Nachweis erschwert oder gar verhindert wird. So wird gerade bei einem höheren Alkoholisierungsgrad, der durch körperliche Ausfallerscheinungen und das Ergebnis einer Atemalkoholmessung zu Tage tritt, der mögliche Abbau in aller Regel so gering sein, dass kurzfristige Verzögerungen, bedingt durch die Einschaltung des Gerichts, mittels Rückrechnung ohne weiteres ausgeglichen werden können. Je unklarer aber das Ermittlungsbild in der Situation oder je komplexer der Sachverhalt als solcher ist und je genauer deswegen die Analyse der Blutwerte sein muss, desto eher werden die Ermittlungsbehörden Gefahr in Verzug annehmen und nötigenfalls ohne richterliche Entscheidung handeln dürfen (Senatsbeschluss, a. a. O., Hamburg a. a. O., 2598).

Danach lag eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs im Sinne von § 81a Abs. 2 StPO vor.

Aufgrund der Schwere seiner Verletzungen konnte der Angeklagte – der Polizeibeamte K hatte, obwohl die Türen des Unfallfahrzeuges bereits geöffnet worden waren, leichten Alkoholgeruch im Fahrzeug festgestellt – bei einem Atemalkoholtest nicht mitwirken. Der Grad seiner Alkoholisierung war demnach zunächst unklar. Zudem stand die notärztliche Versorgung des Angeklagten unmittelbar bevor und damit bestand die Gefahr, dass dem Angeklagten Medikamente verabreicht werden, von denen einerseits nicht auszuschließen ist, dass sie sich auf das Ergebnis einer Blutalkoholuntersuchung auswirken können, und sich andererseits im Nachhinein dann nicht mehr feststellen lässt, ob der Angeklagte vor Behandlung durch den Notarzt bewußtseinsbeeinflussende Stoffe konsumiert hat. Eine schnellstmögliche Blutentnahme war deshalb erforderlich, die bei dem Versuch an einem Sonntagmorgen um 06.50 Uhr – dem für die rechtliche Beurteilung maßgeblichen Anordnungszeitpunkt – eine richterliche Anordnung herbeizuführen, nicht gesichert war.

08. *) 1. Gerötete Augen, ein schleppender Gang, eine zeitweilig lallende Sprache sowie das Übersehen einer Geschwindigkeitsbeschränkung lassen noch keinen sicheren Schluss auf eine Beeinträchtigung der Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers durch Alkohol und Betäubungsmittel (hier:

BAK 0,95 ‰ und 3,8 ng/ml Kokain im Blut) zum Zeitpunkt der Fahrt i. S. d. § 316 StGB zu.

2. Die Festsetzung einer höheren Geldbuße verstößt dann nicht gegen das Verschlechterungsverbot, wenn der im Rahmen einer Gesamtbetrachtung vorzunehmende Vergleich der Rechtsfolgen ergibt, dass die höhere Geldbuße die mildere Sanktion darstellt.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 15. September 2011
– (3) 1 Ss 192/11 (73/11) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat gegen den Angeklagten wegen einer fahrlässigen Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a StVG eine Geldbuße von 500 Euro festgesetzt und nach § 25 StVG ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Auf die Berufung der Anwaltschaft Berlin hat das Landgericht Berlin diese Entscheidung am 10. Februar 2011 aufgehoben, den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von dreißig Tagessätzen zu je 15 Euro verurteilt, seinen Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von sechs Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt. Das Rechtsmittel führt zur Änderung des Schuld- und zur Aufhebung des Rechtsfolgenausspruchs.

Aus den Gründen:

1. Die Feststellungen des Landgerichts tragen die Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nicht.

Nach § 316 StGB macht sich strafbar, wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berausender Mittel nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr sicher zu führen. Dies ist – unabhängig von der Fahrweise – stets der Fall, wenn auf den Fahrer zum Zeitpunkt der Fahrt ein Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ oder mehr einwirkt. Liegt die alkoholische Beeinflussung unter diesem Wert oder wirken auf den Fahrer „andere berauschende Mittel“ ein, müssen weitere Tatsachen hinzutreten, aus denen sich ergibt, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Leistungsausfälle so erheblich herabgesetzt ist, dass er nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr über eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu führen (vgl. BGHSt 13, 83). Das Urteil muss deshalb Feststellungen zum äußeren Verhalten des Fahrzeugführers enthalten, die auf seine Fahruntüchtigkeit hindeuten. Als derartige Ausfallerscheinungen kommen neben einer regelwidrigen, unbesonnenen, sorglosen oder leichtsinnigen Fahrweise auch solche Verhaltensweisen in Betracht, die eine rauschbedingte Enthemmung und Kritiklosigkeit erkennen lassen,

sowie Beeinträchtigungen der Körperbeherrschung wie beispielsweise Stolpern oder Schwanken beim Gehen (vgl. BGHSt 31, 42, 44 [= BA 1982, 561]; KG, Beschluss vom 16. März 2011 – (3) 1 Ss 59/11 (28/11) –). Hierbei sind die Anforderungen an die rauschbedingten Ausfallerscheinungen umso geringer, je näher der Grad der alkoholischen Beeinflussung an dem absoluten Grenzwert liegt.

Diesen Anforderungen wird das Urteil nicht gerecht.

Da auf den Angeklagten lediglich 0,95 ‰ Alkohol und 3,8 ng/ml Kokain und 429 ng/ml Benzoyllecgonin sowie 65 ng/ml Ecgoninmethylester – sämtlich Abbauprodukte von Kokain – einwirkten, war der – zudem nur für Alkohol existierende – Grenzwert nicht erreicht. Zwar ist die sachverständig beratene Strafkammer ohne Rechtsfehler davon ausgegangen, dass infolge des Zusammenwirkens von Alkohol und Drogen das Reaktionsvermögen des Angeklagten, seine Fähigkeit, die Verkehrslage richtig einzuschätzen, beeinträchtigt sein kann und er sein Leistungsvermögen überschätzt; dies genügt jedoch für sich allein zum Nachweis der Fahruntüchtigkeit nicht. Darüber hinausgehende rausch- oder alkoholbedingte Fahrfehler weisen die Urteilsfeststellungen aber nicht aus. Dass der Angeklagte „über eine Fahrstrecke von ca. 500 m mit einer Geschwindigkeit von ca. 60 km/h“ gefahren ist, besagt schon deshalb nichts, weil der diesem Verhalten zugrunde liegende Fahrfehler im Übersehen der entsprechenden Beschilderung liegt und nichts darauf hindeutet, dass die Ursache hierfür die alkohol- und betäubungsmittelbedingte Beeinflussung des Angeklagten gewesen ist. Dass er bei der Kontrolle durch die Polizeibeamten gerötete Augen und einen schleppenden Gang gehabt sowie zeitweilig gelallt habe, lässt auch keinen sicheren Schluss auf eine Beeinträchtigung seiner Gesamtleistungsfähigkeit durch Alkohol und Betäubungsmittel zum Zeitpunkt der Fahrt zu.

2. Die getroffenen Feststellungen belegen jedoch einen fahrlässigen Verstoß gegen § 24a StVG, denn der Angeklagte hat im öffentlichen Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung von 0,95 ‰ Alkohol und 3,8 ng/ml Kokain im Blut geführt.

Der Senat hat den Schuldspruch entsprechend geändert. Er schließt aus, dass in einer neuen Hauptverhandlung zusätzliche Feststellungen getroffen werden können, die zu einem Schuldspruch wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr führen, und es ist auch nicht ersichtlich, dass sich der Angeklagte, der schon das dahingehende Urteil des Amtsgerichts akzeptiert hatte, gegen den Vorwurf einer Zuwiderhandlung nach § 24a StVG anders als geschehen verteidigen könnte.

3. Der Rechtsfolgenausspruch kann nicht bestehen bleiben.

Insoweit ist der Senat allerdings gehindert, entsprechend §§ 83 Abs. 3, 79 Abs. 6 OWiG in der Sache selbst zu entscheiden (vgl. Meyer-Goßner, StPO 54. Aufl., § 354 Rdn. 12 m. w. N., Seitz in Göhler, OWiG 15. Aufl., § 83 Rdn. 14). Das angefochtene Urteil enthält keinerlei Feststellungen zu etwaigen berücksichti-

gungsfähigen verkehrsrechtlichen Vorbelastungen des Angeklagten. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass solche vorhanden sind und zur Bemessung einer Geldbuße führen können, die die Regelbuße übersteigt.

Dem stünde nicht entgegen, dass das Landgericht lediglich auf eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 15 Euro, mithin 450 Euro, erkannt haben. Denn die Festsetzung einer höheren Geldbuße verstößt dann nicht gegen das Verschlechterungsverbot, wenn der im Rahmen einer Gesamtbetrachtung vorzunehmende Vergleich der Rechtsfolgen ergibt, dass die höhere Geldbuße die mildere Sanktion darstellt. Vorliegend stehen der vom Landgericht wegen einer Straftat verhängten Geldstrafe und dem Entzug der Fahrerlaubnis nunmehr der Schuldspruch wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit und die Festsetzung einer Geldbuße und die Anordnung eines Fahrverbotes gegenüber. Letztere sind die deutlich milderen Sanktionen. Eine Verkehrsordnungswidrigkeit führt weder zur Vollstreckung einer Ersatzfreiheitsstrafe noch zum Eintrag in das Bundeszentralregister und die Anordnung eines Fahrverbotes hat nicht zur Folge, dass nach Ablauf der Verbotsfrist eine neue Fahrerlaubnis beantragt werden muss.

4. Der Senat hebt daher das angefochtene Urteil im Rechtsfolgenausspruch auf und verweist die Sache insoweit an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurück.

09. *) Ein Kraftfahrer, bei dem 20 ng/ml THC im Serum zur Tatzeit festgestellt wurden und bei dem der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission für THC ermittelte verbindliche Grenzwert um mehr als das 20fache übertroffen ist, ist im Sinne von § 316 StGB fahrnsicher, ohne dass es auf den Nachweis von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern ankommt (absolute Fahrnsicherheit).

Amtsgericht Tiergarten,
Urteil vom 06. April 2011

– (310 Ds) 3012 PLs 11869/10 (32/10), 310 Ds 32/10 –

Zum Sachverhalt:

Obwohl der Angeklagte nicht im Besitz der dazu erforderlichen Fahrerlaubnis war, darüber hinaus hoch dosiert und kurz vor Fahrtantritt Cannabis konsumiert hatte, dies jeweils wusste und seine hierauf bedingte Fahruntauglichkeit erkannt hatte, setzte er sich am 20. Juli 2010 ans Steuer des Kraftfahrzeuges und befuhr gegen 12.30 Uhr in B.-C. u. a. die O-S-Allee. Der Angeklagte war zur Tatzeit regelmäßiger – täglicher – Konsument von Cannabis. Anhand der im Einverständnis des Angeklagten am Tattag um 14.35 Uhr entnommenen Blutprobe wurden nach dem Gutachten der kriminaltechnischen Untersuchungsstelle des LKA B. vom 24. August 2010 in der Serumprobe des Angeklagten 20 ng/ml THC (Tetrahydrocannabinol), der Wirkstoff des Haschisch, ca. 100 ng/ml THC-Carbon-

säure, der Hauptmetabolit des THC und 6,1 ng/ml 11-Hydroxy-THC, ein Metabolit des THC, nachgewiesen. Nach den gutachterlichen Feststellungen lag beim Angeklagten zum Zeitpunkt der Fahrt ein sehr aktueller Konsum und ein aktueller Rauschzustand vor, der seine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigte. Seine THC-Beeinflussung überschritt um das 20fache – oder deutlicher ausgedrückt: um 2000 % – den Grenzwert von 1 ng/ml THC.

Aus den Gründen:

Zur Überzeugung des Gerichts ist der Sachverhalt, wie vorstehend festgestellt, erwiesen.

1. Der Angeklagte ist geständig gewesen, ein Kraftfahrzeug geführt zu haben, ohne im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis gewesen zu sein. Er wusste um seine Straftat und wollte diese – nach seinen Angaben aus Gründen besonderer Eile – auch so. Das Geständnis überzeugte, es bestand kein Grund für den vorbestraften Angeklagten, sich willkürlich selbst zu belasten, hatte er zudem eine konkrete Erinnerung an den Vorgang und wurde seine Einlassung bestätigt durch die Aussage des Zeugen ...

2. Des Vergehens der rauschbedingten absoluten Fahruntauglichkeit wurde er erfolgreich überführt.

Das Geständnis des Angeklagten umfasste seinen dauerhaften täglichen Haschischkonsum. Dieses Geständnis war gleichermaßen zuverlässig, wie zuvor begründet. Zudem fand der Angeklagte in dieser Einlassung Bestätigung im Gutachten des Sachverständigen vom 24. August 2010, worin ausgeführt ist, dass die anhand seiner Blutprobe festgestellten Werte den dauerhaften Konsum belegen.

Die moderaten Vorbehalte des Angeklagten hinsichtlich des Zeitpunktes seines letzten Haschischkonsums waren dagegen nicht überzeugend. Soweit er behauptete, er habe 2 Tage vor der Fahrt – also am 18. Juli 2010 – zuletzt geraucht, handelte es sich um ein Taktieren im Prozess, um eine Schutzbehauptung, die von keinerlei Wahrheitsgehalt getragen wurde. Hier versuchte der Angeklagte die aktuelle – aber umstrittene – Diskussion sich zu nutzen zu machen, wonach der Rauschmittelkonsum möglichst zeitnah bei Tatbegehung erfolgt sein müsse, um ihn als Fahrer sicher zu überführen. Das Gericht stützt diese Erkenntnis auf die Tatsache, dass der Angeklagte sich mehrfach selbst widersprochen hat. So lautete seine Version zunächst, er habe am Abend des 18. Juli 2010 einen Joint geraucht. Das war seine Erklärung gegenüber dem Zeugen ... anlässlich der Kontrolle, wie dieser glaubhaft bekundete. Diese Einlassung fand auch Eingang in den polizeilichen Sachbericht zur Strafanzeige. So war es auch bei Gericht – zunächst. Denn der Angeklagte ergänzte angesichts der sehr hohen Werte, er habe zwar zuletzt am 18. Juli 2010, dafür aber sehr viel geraucht. Diese zweite Version wurde bereichert um eine dritte, nämlich um diejenige, die beim Arzt zum Zeitpunkt der Blutabnahme getätigt worden war. Ausweislich des verlesenen ärztlichen Berichtes vom 20. Juli 2010, also vom Tattage, war dem Angeklagten noch erinnerlich, „gestern“ Cannabis (THC) einge-

nommen zu haben. Das wäre also nicht 2 Tage vorher gewesen, sondern maximal ein Tag. Eine Beschränkung auf einen Joint erfolgte im Übrigen nicht. Sein viertes Angebot lautete, er konsumiere täglich Haschisch. Er sei Dauerkonsument von Haschisch zum Tatzeitpunkt gewesen und habe täglich Joints geraucht. Wenn aber der Angeklagte keinerlei Verlässlichkeit bietet in seinen Angaben und die Wahrheit nicht direkt offenbaren will, ist zu unterscheiden zwischen den Erklärungen, die einen Sinn ergeben und einen Wahrheitsgehalt haben, weil sie schlüssig eingebettet sind in den übrigen Abläufen und Beweismitteln, und solchen, die einfach nur im Raum stehen, isoliert, plakativ, also eine Fiktion darlegen. Der dauerhafte Konsum von Haschisch durch den Angeklagten wird bestätigt durch die toxikologische Analyse aus dem Gutachten. Darin wurde festgehalten, dass der hohe THC-Carbonsäurewert den regelmäßigen Konsum belegt. Der sehr aktuelle, also in Tatzusammenhang stehende Konsum, wurde ebenfalls bestätigt durch die toxikologische Analyse aus dem Gutachten. Der sehr hohe Wert des Wirkstoffes THC beweist, so heißt es darin, einen sehr aktuellen Konsum. Damit ist die Einlassung des Angeklagten, er sei Dauerkonsument von Haschisch zum Tatzeitpunkt gewesen und habe täglich Joints geraucht, konfirmiert worden. Diese Äußerung ist auch deshalb von glaubhaften Wert, weil sie eine Lebenseinstellung widerspiegelt, einen Rhythmus kund gibt, der erst einmal losgelöst zu sein scheint von der aktuell zu klärenden Straftat, weshalb sich der Angeklagte auch frei darüber unterhalten konnte. Es war eine unbefangene Schilderung, die nicht angestrengt worden ist durch ein Kalkül, mit dem das Ergebnis des Strafverfahrens ausgerechnet werden sollte. Der Angeklagte hat mithin eindeutig unmittelbar vor Fahrtantritt Haschisch geraucht. Dies wird ferner belegt durch die Beobachtungen des Beamten beim Aufgreifen des Angeklagten. Denn der Angeklagte offenbarte, wie der Zeuge aussagte, stark geweitete Pupillen und hatte träge auf Lichteinfall reagiert. Die Rüge, diese Tatsachen stünden nicht in der Anzeige, greifen nicht durch. Auf diese kommt es nicht allein an, es gilt nicht das Ausschlussprinzip, sondern die Schilderung des erlebten Sachverhalts ist relevant. Der Zeuge hatte eine deutlich präzise Erinnerung an dieses Geschehen.

Der Angeklagte war absolut fahruntauglich. Der Sachverständige führte in dem Gutachten der kriminaltechnischen Untersuchungsstelle des LKA B. vom 24. August 2010 aus, dass nicht nur ein aktiver, deutlicher und aktueller Konsum von Haschisch durch den Angeklagten vorlag, sondern – und vorliegend entscheidend – ein aktueller Rauschzustand. In diesem akuten Rauschzustand war die Fahruntüchtigkeit beeinträchtigt. Das Gericht schließt sich dieser Bewertung nach eigener sorgfältiger Prüfung an, sie verstößt nicht gegen denklogische Gesetze, fußt eindeutig auf den aktuellen in der medizinischen Forschung erreichten Kenntnis- und Erfahrungsstand.

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 Fahruntüchtigkeit anzunehmen ist (sog. absolute Grenzwerte), 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 THC (Tetrahydrocannabinol) 1,0 ng/ml. Beim Angeklagten betrug der festgestellte THC-Wert 20 ng/ml, also das 20fache des von der Grenzwertkommission empfohlenen Wertes. Um es deutlich auszudrücken: der tatsächliche THC-Wert beim Angeklagten betrug der festgestellte THC-Wert um 2000 % höher. Die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit im Sinne von § 316 StGB ist damit erreicht, ohne dass es der Feststellung weiterer Ausfallerscheinungen oder Fahrfehler bedurfte. Gleichwohl waren erstere gegeben, offenbarte sich der Angeklagte mit stark geweiteten Pupillen und eine träge Reaktion auf Lichteinfall.

Diese hier vertretene Rechtsansicht zu absoluten Wirkstoffmengen bei Cannabis – ohne Hinzutreten von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern – sind durchaus umstritten. Die – bisweilen ältere – obergerichtliche Rechtsprechung und die herrschende Ansicht in der Literatur gehen bislang davon aus, dass sich im Strafrecht für die Fahruntüchtigkeit 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, 4 StRR 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 verkehrs-medizinisch relevanten Wirkungen von Cannabis sowie über den Verlauf des 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 Gefährdungsdelikt). 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 Gefährdungsdelikt nach § 24a StVG zuzulassen, beim abstrakten Gefährdungsdelikt 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 Gefährdungstatbestand als Vorfeld- oder Auffangtatbestand 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 20 ng/ml THC, der Wirkstoff des Haschisch, im Serum zur Tatzeit festgestellt wurden und bei dem der nach der Empfehlung der Grenzwertkommission für THC ermittelte verbindliche Grenzwert um mehr als das 20fache übertroffen ist, ist im Sinne von § 316 StGB fahruntauglich, ohne dass es auf den Nachweis von Ausfallerscheinungen oder Fahrfehlern ankommt. Immerhin lagen erstere – wie aufgezeigt wurde – vor.

3. Der Angeklagte handelte vorsätzlich, wusste er um seine massive Drogenbeeinflussung und seine hierdurch bedingte Fahrtauglichkeit, handelte er gleichwohl zielgerichtet wider dieser Erkenntnis und wollte er den Fahrtantritt dann doch – infolge seiner Verspätung. Der Angeklagte hat eingeräumt, Dauerkonsument von Haschisch zum Tatzeitpunkt gewesen zu sein und täglich Joints geraucht zu haben. Er weiß also nur zu gut um die Wirkung des Rauschmittels, missbraucht sie täglich. Er hat ferner eingeräumt, dass er weiß, dass der Konsum von Haschisch zur Fahrtauglichkeit führt und sich mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges nicht vereinbaren lässt. Laut Gutachter war er bei 20 ng/ml THC im akuten Rauschzustand. Er spürte also die Wirkungen seines Haschischs, als er sich ans Steuer setzte, derart hoch dosiert und aktuell war sein Konsum.

4. Der Angeklagte war ohne Einschränkungen schuldfähig, denn er hatte die Lage vor Ort zielsicher erfasst, nämlich seine Verspätung, seinen fehlenden Führerschein, das Verbot zur Verkehrsteilnahme, seine Zuweisung zur Verkehrskontrolle sowie die Maßnahmen, hatte er zugleich den Entschluss zur Fahrt schlüssig erfasst und ausgeführt sowie die Abwägung seines

Motivs zur Handlung vornehmen können, hatte er ferner die freiwillige Abgabe von Urin getroffen und der Blutentnahme zugestimmt. Laut ärztlichem Protokoll zur Blutentnahme waren seine Orientierung vollständig, sein Bewusstsein klar, sein Urteilsvermögen sicher und die Sprache deutlich.

Infolge des festgestellten Sachverhalts hat sich der Angeklagte eines Vergehens der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 Abs. 1 StGB in Tateinheit nach § 52 StGB mit dem Vergehen des vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG schuldig gemacht. [wird ausgeführt]

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 36 (sechsdreißig) Monaten eine Fahrerlaubnis zu erteilen. Aus eigennütigen Erwägungen setzte er sich über die Belange der Verkehrssicherheit hinweg, gab persönlichen Vorteilen den Vorzug. Gerade ein Kraftfahrer muss in der Lage sein, ganz penibel die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten und hierdurch Charakterstärke zu beweisen. Der Angeklagte versagte gleich mehrfach, indem er ohne Fahrerlaubnis und nach einem Rauschgiftkonsum ein Auto fuhr. Der Angeklagte wird nachzuweisen haben, dass er verinnerlicht hat, dass der Konsum von Drogen – hier 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 36 Monate benötigen, um seine charakterliche Reife zurück zu gewinnen. Er verstieß massiv gegen die Anforderungen, denen er als Fahrzeuglenker unterliegt. Dabei war die Mindestsperrfrist von 12 Monaten aus § 69a Abs. 3 StGB zu beachten, weil der Angeklagte in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits eine Sperrfrist verwirkt hatte. Nur weil das Antragsverfahren auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis angesichts des massiven BTM-Konsums geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, der Angeklagte zudem weitgehend geständig und kooperativ auftrat, wurde seitens des Gerichts auf eine weitergehende Sperrfrist – auch auf eine solche auf Lebenszeit – verzichtet.

10. *) Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) wegen glaubhaft dargelegter drohender Kündigung des Arbeitsplatzes.

Amtgericht Gemünden,

Urteil vom 01. August 2011 – 1 Cs 952 Js 6185/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte fuhr am 11.02.2011 gegen 20:23 Uhr mit dem Pkw auf der S-Straße 2435 in L. am M.

Nachdem der Angeklagte bemerkte, dass ein uniformiertes Fahrzeug der Polizeiinspektion L. am M. auf

ihn aufmerksam wurde und zwecks einer Verkehrskontrolle seine Verfolgung aufnahm, erhöhte er ohne ersichtlichen Grund auf der regennassen Fahrbahn sein Fahrtempo und fuhr mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit aus einem Kreisverkehr heraus auf die „N. M. Brücke“.

Mit einer Geschwindigkeit von etwa 80–100 km/h durchfuhr der Angeklagte sodann einen weiteren Kreisverkehr, um von der J-Straße in Richtung eines dort befindlichen McDonalds Restaurant weiter zu fahren.

Er ließ aus Gleichgültigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und um seines schnelleren Fortkommens willen von vornherein keine Bedenken gegen seine Fahrweise aufkommen.

In einen weiteren Kreisverkehr an der Kreuzung J-Straße/B-Straße fuhr der Angeklagte wiederum gleichbleibend mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit von zumindest 80 km/h ein. Unter grober Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nahm er den dort fahrenden Fahrradfahrer Y. gar nicht zur Kenntnis und fuhr mit besagter Geschwindigkeit mit einem Abstand von unter einem Meter an diesem vorbei.

Dies hatte für den Angeklagten vorhersehbar und vermeidbar zur Folge, dass es nur dem Zufall zu verdanken war, dass dieser nicht von ihrem Fahrzeug getroffen wurde und erheblich verletzt wurde.

Anschließend fuhr der Angeklagte der J-Straße folgend zur Einfahrt in die B-Straße 26.

Noch vor dieser Kreuzung verlor der Angeklagte infolge der überhöhten Geschwindigkeit die Kontrolle über sein Fahrzeug, rutschte in die Grünfläche abseits der Fahrbahn, touchierte zwei dort stehende Bäume und kollidierte schließlich mit der Straßenleitplanke, wo er zum Stehen kam.

Auch dies hatte für den Angeklagten vorhersehbar und vermeidbar zur Folge, dass an der Leitplanke ein Sachschaden von 375,45 Euro entstand und wegen der aufgewühlten Grünfläche und der beiden beschädigten Bäume Instandsetzungskosten von 93,25 Euro erforderlich waren.

Durch die Tat hat der Angeklagte sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

Gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Gemünden hat der Angeklagte form- und fristgerecht Einspruch eingelegt und diesen rechtswirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Damit war der Schuldspruch des Strafbefehls teilrechtskräftig geworden.

Aus den Gründen:

Die erkannte Strafe [50 Tagessätze zu je 40,- Euro] ist als Ergebnis der Abwägung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände tat- und schuldangemessen (§ 46 StGB). Die Höhe des Tagessatzes entspricht den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Angeklagten (§ 40 StGB).

Zu Gunsten des Angeklagten war zu berücksichtigen, dass dieser geständig war. Dies drückt sich zum einen bereits in der Beschränkung des Einspruchs aus, zum anderen erfolgte auch in der Hauptverhandlung

eine geständige und einsichtige Einlassung.

Der Angeklagte ist – abgesehen von einem Fahren ohne Fahrerlaubnis (Fahrt mit einem Roller im Jahr 2007, eingestellt nach § 47 JGG) – verkehrsrechtlich bislang nicht auffällig gewesen. Der Angeklagte erlitt durch die Tat selber einen erheblichen Eigenschaden. Bei seinem Pkw handelt es sich um einen Totalschaden.

Gegen den Angeklagten sprach, dass dieser drei Vorahndungen im BZR aufweist, wenngleich diese bereits längere Zeit zurückliegen und sämtlich noch nach dem Jugendgerichtsgesetz geahndet wurden.

Die Nebenstrafe des Fahrverbots (§ 44 StGB), dessen Warnungs- und Besinnungsfunktion auch durch eine Erhöhung der Strafe nicht mehr erreichbar erscheint, war in der festgesetzten Dauer [3 Monate] zur zusätzlichen Einwirkung auf den Angeklagten unverzichtbar.

Das Gericht hat nicht verkannt, dass es sich bei dem zu ahndenden Delikt um einen Regelfall zur Entziehung der Fahrerlaubnis handelt. Vorliegend ist allerdings die Verhängung eines Fahrverbotes von drei Monaten ausreichend, aber auch angemessen. Der Angeklagte ist beruflich in besonderer Weise auf seine Fahrerlaubnis angewiesen. Er arbeitet als Monteur im Außendienst. Bislang konnte während des Zeitraums der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis der Angeklagte mit einem Kollegen zu einer Großbaustelle mitgenommen werden. Nach Abschluss dieser Baustelle muss der Angeklagte wieder alleine mit dem Lieferwagen der Firma zu den Kunden fahren. In den weiteren Wochen des dreimonatigen Fahrverbotes kann dies noch überbrückt werden, indem der Angeklagte beispielsweise durch die Frau des Firmeninhabers gefahren wird. Für einen Zeitraum von sechs oder mehr Monaten wäre dies aber nicht leistbar, so dass dem Angeklagten glaubhaft die Kündigung seines Arbeitsverhältnisses droht.

Bei der Entscheidung, auf eine Entziehung der Fahrerlaubnis zu verzichten war auch zu berücksichtigen, dass es sich vorliegend nicht um eine Fahrt unter Alkohol- oder Drogeneinfluss handelte.

Zur Kompensation des Wegfalls der Entziehung der Fahrerlaubnis war die Anzahl der zu verhängenden Tagessätze angemessen zu erhöhen.

11. Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Vorliegen eines Regelfalls i. S. d. § 69 Abs. 2 StGB (hier: vorsätzliche Straßengefährdung i. S. d. § 315c Abs. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB).

Amtsgericht Leer,
Urteil vom 24. August 2011
– 6c Cs 420 Js 27526/10 (150/11) –

Zum Sachverhalt:

Am 12.12.2010 befuhr der Angeklagte mit dem PKW öffentliche Straßen in L., obwohl er infolge Alkoholeinwirkung mit einem Blutalkoholgehalt von

mindestens 2,21 Promille nicht mehr fahrtüchtig war, was er zumindest billigend in Kauf nahm. Infolgedessen geriet er beim Abbiegen von der L. Straße in die F-Straße auf die Gegenfahrbahn und stieß mit dem PKW des Zeugen H. zusammen, wodurch ein fremder Sachschaden von etwa 4.000,- Euro entstand.

Aus den Gründen:

Danach hat sich der Angeklagte einer vorsätzlichen Straßenverkehrsgefährdung gem. § 315c Abs. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB strafbar gemacht.

1. Die Strafe war dem Strafrahmen des § 315 c Abs. 1, 3 StGB zu entnehmen. Tat- und schuldangemessen war eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 25,- Euro.

Bei der Strafzumessung war zu Gunsten des Angeklagten zu berücksichtigen, dass dieser geständig war. Er bereut seine Tat und hat keinerlei Voreintragungen. Er hat den durch sein Verhalten entstandenen Schaden bereits beglichen. Überdies lebt der Angeklagte in geordneten Verhältnissen und ist familiär fest integriert. Gegen ihn sprach, dass seine Alkoholisierung zur Tatzeit in einem hohen Bereich lag.

2. Die Tagessatzhöhe ergibt sich aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Angeklagten. Dem Angeklagten war eine Ratenzahlung zu gewähren.

3. Die Fahrerlaubnis wird dem Angeklagten nicht entzogen. Der Angeklagte hat zwar eine Katalogtat des § 69 Abs. 2 StGB begangen, so dass im Regelfall die Fahrerlaubnis zu entziehen gewesen wäre. Indes kann das Gericht zu dem hier maßgeblichen Zeitpunkt der Urteilsfindung nicht mehr von einer Ungeeignetheit i. S. d. § 69 Abs. 1 ausgehen.

Ungeeignetheit liegt vor, wenn eine Würdigung der körperlichen, geistigen und charakterlichen Umstände ergibt, dass die Teilnahme des Täters am Kraftfahrzeugverkehr zu einer nicht hinnehmbaren Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würde (Fischer, 58. Aufl., § 69 Rn. 14 m. w. N.).

So liegt es hier nicht. Durch die Einlassung des Angeklagten und das in der Hauptverhandlung verlesene Gutachten des Fachpsychologen für Verkehrspsychologie vom 22. 08. 2011 ist das Gericht zu dem Ergebnis gekommen, dass der Angeklagte durch eine Aufarbeitung seines Fehlverhaltens wieder zum Führen eines Kraftfahrzeugs geeignet ist. Der Angeklagte hat eingeräumt, aufgrund einer beruflichen und privaten Überlastung in dem Jahr vor dem Unfall in erheblichem Maße Alkohol konsumiert zu haben, wobei er nach dem Gutachten aber nicht i. S. d. ICD-10 Kriterien Alkoholiker war. Er habe während dieser Zeit seine Ausbildung zum Versicherungskaufmann absolviert und nebenher gearbeitet. Dies habe ihn stark unter Druck gesetzt, weil er Lernerfolge erzielen und gleichzeitig für seine Familie Zeit haben und diese ernähren musste. Seit dem Unfall lebt der Angeklagte in völliger Alkoholabstinenz, was durch eine in der Hauptverhandlung verlesene Bescheinigung von Dr. med. B. nachgewiesen wurde. Der Angeklagte gab auch an, sich seither körperlich und geistig weitaus besser zu fühlen.

Diese Nachweise und der Umstand, dass der über keinerlei Voreintragungen verfügende Angeklagte als – originärer – Außendienstmitarbeiter einer Versicherung auf seinen Führerschein angewiesen ist, haben das Gericht dazu bewegt, die Fahrerlaubnis vorliegend nicht zu entziehen.

12. Fahrverbote aus Bußgeldentscheidungen, die wegen gleichzeitiger Zurücknahme von Einsprüchen auch gleichzeitig rechtskräftig werden, sind parallel zu vollstrecken.

Amtsgericht Tecklenburg,

Beschluss vom 28. Oktober 2011 – 10 OWi 403/11 [b] –

Zum Sachverhalt:

Gegen den Betroffenen ist wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Bußgeldbescheid vom 24.03.2011 eine Geldbuße von 95,- Euro und ein Fahrverbot von einem Monat festgesetzt worden. Zugleich wurde dem Betroffenen gemäß § 25 Abs. 2a StVG die Möglichkeit eingeräumt, das Fahrverbot innerhalb von vier Monaten nach Rechtskraft des Bußgeldbescheides abzuleisten. Gegen den Bußgeldbescheid hat der Betroffene zunächst fristgerecht Einspruch eingelegt und diesen sodann am 08.07.2011 zurückgenommen.

Darüber hinaus ist gegen den Betroffenen mit Bußgeldbescheid vom 10.06.2011 eine Geldbuße von 100,- Euro und einem Fahrverbot von einem Monat festgesetzt worden. Auch in diesem Fall wurde dem Betroffenen die Möglichkeit eingeräumt, das Fahrverbot innerhalb von vier Monaten nach Rechtskraft des Bußgeldbescheides abzuleisten. Auch gegen diesen Bußgeldbescheid hat der Betroffene zunächst Einspruch eingelegt und ihn ebenfalls am 08.07.2011 gegenüber dem Kreis S. zurückgenommen.

Der Betroffene hat am 08.07.2011 den Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben. Er begehrt die gleichzeitige Vollstreckung der Fahrverbote.

Nach Auffassung der Bußgeldbehörde sind die Fahrverbote nacheinander zu vollstrecken.

Aus den Gründen:

Der Antrag ist zulässig und begründet.

Die Fahrverbote aus den zwei Bußgeldbescheiden sind nebeneinander, das heißt parallel zu vollstrecken.

Zwar ist in der Rechtsprechung grundsätzlich streitig, wie zu verfahren ist, wenn mehrere Fahrverbote zu vollstrecken sind.

Nach hiesiger Auffassung sind Fahrverbote aus Bußgeldentscheidungen, die wegen gleichzeitiger Zurücknahme von Einsprüchen auch gleichzeitig rechtskräftig werden, parallel zu vollstrecken. Dies gilt – wie hier – unabhängig davon, ob dem Betroffenen jeweils gemäß § 25 Abs. 2a S. 1 StVG die Möglichkeit eingeräumt worden ist, innerhalb von vier Monaten den Zeitraum der Vollstreckung selber zu wählen.

Das Gericht schließt sich insoweit der Rechtsprechung des Amtsgerichts Meißen (Beschluss vom 19.01.2010, 13 OWi 705 Js 23983/09) an. Insbesondere steht der dortigen und der hiesigen Auffassung der Wortlaut des § 25 Abs. 2a S. 2 StVG nicht entgegen, da er diese Fälle nicht meint. Gemäß § 25 Abs. 2a S. 2 StVG sind die Fahrverbotsfristen nacheinander, und zwar in der Reihenfolge der Rechtskraft der Bußgeldentscheidungen zu berechnen, wenn gegen den Betroffenen nach einem bereits rechtskräftig angeordneten Fahrverbot weitere Fahrverbote rechtskräftig verhängt werden. Diese Formulierung setzt auch nach Auffassung des Amtsgerichts Tecklenburg verschiedene Rechtskrafttermine voraus und erfasst somit nicht Fälle, in denen Bußgeldentscheidungen gleichzeitig, das heißt an einem Tag, rechtskräftig werden. Da die Rechtskraft nach Tagen und nicht nach Stunden oder Minuten gemessen wird, kommt es auch nicht darauf an, zu welcher Uhrzeit eine Entscheidung rechtskräftig geworden ist. Die zuvor genannte Vorschrift soll lediglich verhindern, dass derjenige, gegen den mehrere Fahrverbote mit Vier-Monats-Frist (nacheinander) verhängt wurden, den Fristbeginn auf einen und denselben Tag legen kann. (vgl. Burmann/ Hess/ Jahnke/ Janka, StVR § 25 Randnr. 46). Das Gericht setzt sich damit entgegen der Auffassung der Bußgeldbehörde nicht in Widerspruch zu einer eigenen Entscheidung vom 09.09.2011 (10 OWi 319/11). Der Fall, über welchen dort entschieden worden ist, ist offensichtlich ein anderer. Im dortigen Verfahren waren die Bußgeldbescheide eben nicht an ein- und denselben Tag, sondern an verschiedenen Tagen rechtskräftig geworden. Nur in diesen Fällen soll der Betroffene nicht die Möglichkeit haben, den Fristbeginn des Fahrverbots auf einen und denselben Tag legen zu können. Der vorliegende Fall weicht von der vorangegangenen Entscheidung maßgeblich ab, da hier beide Bußgeldbescheide an einen und denselben Tag rechtskräftig geworden sind. Selbst wenn hier in den Bußgeldverfahren die Vier-Monats-Frist nicht gewährt worden wäre, wäre ebenfalls das Fahrverbot sofort rechtskräftig geworden und der Führerschein nur für einen Monat zu entbehren gewesen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum bei einem Betroffenen, dem in beiden Fällen die Vier-Monats-Frist gewährt wird, eine andere/schärfere Rechtsfolge eintreten sollte.

Dementsprechend ist dem Betroffenen die Möglichkeit einzuräumen, durch die in Verwahrung des Führerscheins der Fahrverbote zur gleichen Zeit zu absolvieren, sodass durch die Abgabe des Führerscheins am 08.07.2011 beide Fahrverbote als verbüßt gelten.

13. 1. Die in einem anderen EU- oder EWR-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis berechtigt von Anfang an nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland, wenn der Betroffene bei der Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz ausweislich der vom Europäischen Gerichtshof geforderten Nach-

weise nicht im Ausstellermittgliedstaat hatte. Diese Rechtsfolge ergibt sich unmittelbar aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV; es bedarf nicht zusätzlich einer Einzelfallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde.

***) 2. Vom Ausstellermittgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen, aus denen sich ergibt, dass der Betroffene zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht in der Tschechischen Republik, sondern in der Bundesrepublik Deutschland hatte, sind für die Entscheidung über die Geltung der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland auch dann noch verwertbar, wenn sie erst im Verwaltungs- oder im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholt worden sind.**

Bundesverwaltungsgericht (3. Senat),

I. Urteil vom 25. August 2011
– 3 C 9/11 – (Leitsatz 1, 2)

II. Urteil vom 25. August 2011
– 3 C 25/10 – (Leitsatz 1)

I. Rechtssache – 3 C 9/11 –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten um die Berechtigung des Klägers, von seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen.

Dem Kläger wurde 1993 durch Strafbefehl die im Jahr 1984 erworbene Fahrerlaubnis für die Klassen 1 und 3 wegen einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt (Blutalkoholgehalt <BAK> von 1,85 Promille) entzogen. Im Dezember 1996 erhielt er eine neue Fahrerlaubnis; sie wurde ihm wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (BAK von 1,70 Promille) durch Strafbefehl unter Festsetzung einer Sperrfrist von 12 Monaten wieder entzogen.

Am 02. März 2005 erwarb der Kläger in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis der Klasse B; im dort ausgestellten Führerschein ist ein Wohnsitz in der Tschechischen Republik eingetragen.

Als der Beklagte davon Kenntnis erhielt, ersuchte er das Kraftfahrtbundesamt um Ermittlungen dazu, wie es zu dieser Fahrerlaubniserteilung gekommen sei. Nachdem das ohne Erfolg blieb, wandte er sich an das Gemeinsame Zentrum der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit in Sch. Von dort erhielt er unter dem 29. Dezember 2008 die Mitteilung, der Kläger sei in der Tschechischen Republik weder in der Vergangenheit gemeldet gewesen noch sei das derzeit der Fall. Daraufhin trug der Beklagte am 19. Januar 2009 einen Sperrvermerk in den tschechischen Führerschein des Klägers ein.

Die Klage mit dem Antrag, den Beklagten zu verurteilen, diesen Vermerk aus dem Führerschein des Klägers zu entfernen und die Behauptung zurückzunehmen, er sei nicht befügt, von dieser Fahrerlaubnis auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Gebrauch zu machen, hat das Verwaltungsgericht abge-

Im Berufungsverfahren hat der Beklagte eine von ihm eingeholte Auskunft der Polizei der Tschechischen Republik vom 04. Mai 2010 zu den Akten gezeichnet; dort wird mitgeteilt, dass im tschechischen Register der Kraftfahrzeugfahrer als Anschrift des Klägers eine Adresse in Deutschland angegeben wird, 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.

Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hat die Berufung des Klägers zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die Revision des Klägers.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist unbegründet. Die Entscheidung des Berufungsgerichts steht im Einklang mit Bundes- und Unionsrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO), § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV in der hier anwendbaren Fassung der Dritten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung führt bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen unmittelbar – also ohne dass es noch zusätzlich einer Einzelfallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde bedarf – zur Unwirksamkeit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland ab deren Erteilung (1. und 2.). Dem stehen weder höherrangiges deutsches Recht (3.) noch der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Anerkennung ausländischer EU- und EWR-Fahrerlaubnisse entgegen (4.).

1. a) Der Entscheidung über das Begehren des Klägers ist § 28 Abs. 1 und 4 FeV in der Fassung zugrunde zu legen, welche die Vorschrift durch die Dritte Änderungsverordnung zur Fahrerlaubnisverordnung vom 07. Januar 2009 (BGBl. I S. 29) erhalten hat. Dabei kommt es nicht darauf an, ob es dem Kläger auch um seine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen in der Vergangenheit, nämlich in der Zeit ab der Erteilung seiner tschechischen Fahrerlaubnis, geht. Der Verordnungsgeber will mit der Neufassung von § 28 Abs. 4 FeV der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zum Umfang der Pflicht zur Anerkennung ausländischer EU- und EWR-Fahrerlaubnissen Rechnung tragen (vgl. BRDrucks 851/08 S. 6). Die in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV a.F. getroffene Regelung, wonach eine ausländische EU- oder EWR-Fahrerlaubnis in Deutschland bereits dann unwirksam sein sollte, wenn deren Inhaber zum Zeitpunkt der Erteilung seinen Wohnsitz im Inland hatte, sollte auf die vom Europäischen Gerichtshof in seinen Urteilen vom 26. Juni 2008 (– Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – Slg. 2008 I-4635 = NJW 2008, 2403 Rn. 68 ff. [= BA 2008, 255]) sowie – Rs. C-334/06 bis C-336/06, Zerche u. a. – Slg. 2008 I-4691 Rn. 65 ff.) beschriebenen Fälle eines offenkundigen Verstoßes gegen die Wohnsitzvoraussetzung zurückgeführt werden.

Anderenfalls soll diese Fahrerlaubnis in den in Rede stehenden Fällen ab ihrer Erteilung auch in Deutschland gelten. Da mit der Neufassung der Bestimmung keine Schlechterstellung der betroffenen Fahrerlaubnis-

sinhaber verbunden ist und sie nur das regelt, was aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ohnehin schon galt, besteht keine Veranlassung, ihren Anwendungsbereich auf ab dem 19. Januar 2009 erteilte Fahrerlaubnisse zu begrenzen (so aber OVG Münster, Urteil vom 08. Mai 2009 – 16 A 3373/07 – DAR 2009, 480 Rn. 19), zumal Wortlaut und Entstehungsgeschichte der Neuregelung dafür keine Anhaltspunkte bieten. Die Annahme, eine Schlechterstellung für Inhaber bereits erteilter Fahrerlaubnisse ergebe sich aus der Europarechtswidrigkeit von § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV a. F. und einer daraus folgenden Unanwendbarkeit der Norm, verkennt die Wirkungen des unionsrechtlichen Anwendungsvorrangs; denn dieser hat eine nur teilweise Nichtanwendbarkeit des innerstaatlichen Rechts zur Folge, wenn – wie hier – eine Abgrenzung des nicht anwendbaren Teils der Vorschrift von ihrem verbleibenden Anwendungsbereich möglich ist. Die Neufassung beschränkt sich daher darauf, die bereits durch das Unionsrecht bewirkte teilweise Nichtanwendbarkeit der bisherigen Regelung im Normtext nachzuvollziehen.

b) Der gemeinschaftsrechtliche Maßstab ergibt sich aus der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein 91/439/EWG (ABl L 237 vom 24. August 1991 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/112/EG der Kommission vom 25. August 2009 (ABl L 223 vom 26. August 2009 S. 26). Dagegen ist die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl L 403 S. 18), die sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie, nicht anwendbar. Nach ihrem Art. 18 gilt Art. 11 Abs. 1 und 3 bis 6 mit den Regelungen über den Entzug, die Ersetzung und die Anerkennung von Führerscheinen erst ab dem 19. Januar 2009. Aus dem 5. Erwägungsgrund der Richtlinie ergibt sich, dass vor dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erworbene Fahrerlaubnisse unberührt bleiben sollen. Damit beansprucht die 3. Führerscheinrichtlinie keine Geltung für die hier in Rede stehende Fahrerlaubnis, die bereits am 26. November 2004 erteilt wurde.

2. Der Kläger war und ist wegen des Vorliegens der Voraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV nicht berechtigt, mit seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen.

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 in der Bundesrepublik Deutschland haben – vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 – im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Hier greift der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV. Danach gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellermitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie – was hier nach den tat-

sächlichen Feststellungen der Vorinstanz ausscheidet – als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Abs. 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmo- natigen Aufenthalts erworben haben.

a) Im Führerschein der Klasse B, der dem Kläger am 02. März 2005 ausgestellt wurde, ist zwar ein Wohnsitz in der Tschechischen Republik eingetragen. Doch enthält die vom Beklagten im Berufungsverfahren vorgelegte Auskunft der tschechischen Polizei vom 04. Mai 2010 vom Ausstellermittgliedstaat her- rührende unbestreitbare Informationen, aus denen sich ergibt, dass der Kläger zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht in der Tschechischen Republik, sondern in der Bundesrepublik Deutschland hatte. Das hat das Berufungsgericht festgestellt, ohne dass der Kläger hierge- gen zulässige und begründete Verfahrensrügen erho- ben hat.

Auch wenn diese Informationen erst im Verwal- tungs- oder im verwaltungsgerichtlichen Verfahren eingeholt wurden, sind sie für die Entscheidung über die Geltung der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland verwertbar. Das hat der erkennende Senat im Urteil vom 25. Februar 2010 – BVerwG 3 C 15.09 – (BVerw- GE 136, 149 <154 ff.> [= BA 2010, 251]) unter Bezu- gnahme auf den Beschluss des Europäischen Gericht- hofes vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – (NJW 2010, 217 Rn. 58 ff. [= BA 2009, 408]) im Ein- zelnen dargelegt.

Danach kommt es nicht mehr darauf an, inwieweit auch die Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Zollzusammenarbeit vom 29. Dezember 2008, auf die das Verwaltungsgericht seine Entscheidung gestützt hatte, das Kriterium einer aus dem Ausstellermittgliedstaat herrührenden Information erfüllt. Daran bestehen jedoch keine Zweifel, wenn die vom Gemeinsamen Zentrum an deutsche Stellen weitergegebenen Erkenntnisse ihrerseits auf Informa- tionen beruhen, die von Behörden des Ausstellermitt- gliedstaates stammen (vgl. zu diesem Erfordernis EuGH a. a. O. Rn. 61).

b) Nach Wortlaut und Systematik von § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV genügt bereits das Erfüllen der Vorausset- zungen einer der dort aufgeführten Fallgruppen, um die angeordnete Rechtsfolge – die Nichtgeltung der Fahrerlaubnis in Deutschland – herbeizuführen; es muss nicht zusätzlich auch bereits zu einer Fahrerlaub- nisentziehung gekommen sein oder sonst eine der Vor- aussetzungen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV vorlie- gen (so zutreffend VGH Mannheim, Beschluss vom 30. Mai 2011 – 10 S 2640/10 – juris [= BA 2011, 250]). Soweit in der Vergangenheit ein solches Erfordernis aus Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG hergeleitet und mit der Absicht in § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV hineingelesen wurde, diese Regelung in Überein- stimmung mit dieser Richtlinie zu bringen (so etwa VGH Kassel, Beschluss vom 04. Dezember 2009 – 2 B 2138/09 – Blutalkohol 47, 154 Rn. 2 und Dauer, NJW 2010, 2758 <2759> m. w. N.), ist mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 19. Mai 2011 (– Rs. C-184/10, Grasser – DAR 2011, 171 = VR 2011, 249

m. w. N. [= BA 2011, 236]) mittlerweile geklärt, dass das unionsrechtlich nicht geboten ist. Der Europäische Gerichtshof hat entschieden, dass bei einer im Sinne seiner Urteile vom 26. Juni 2008 offenkundigen Ver- letzung des Wohnsitzerfordernisses eine Befugnis des Aufnahmemittgliedstaates zur Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis auch ohne eine vorangegangene Fahrer- laubnisentziehung besteht.

c) § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV ordnet für die dort gere- gelten Ausnahmetatbestände die Nichtgeltung der aus- ländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis im Bundes- gebiet an, ohne dass es noch zusätzlich eines konstitutiven Verwaltungsaktes bedarf, der diese Rechtsfolge ausspricht. Das hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt (ebenso OVG Saarlouis, Urteil vom 28. Juli 2010 – 1 A 185/10 – juris und VGH München, Urteil vom 27. Mai 2010 – 11 BV 10.67 – SVR 2010, 313 sowie VGH Mannheim, Beschluss vom 30. Mai 2011 a. a. O.); dieser Auffassung ist – ausweislich der Stellungnahme des Vertreters des Bundesinteresses – auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das die Fahrerlaubnis-Verordnung und die maßgebliche Änderungsverordnung erlassen hat.

Gegen die anderslautende Annahme des Oberver- waltungsgerichts Münster (vgl. u. a. Beschluss vom 12. Januar 2009 – 16 B 1610/08 – DAR 2009, 109 = VRS 119, 314 Rn. 35 [= BA 2009, 109] und Urteil vom 08. Mai 2009 – 16 A 3373/07 – DAR 2009, 480 Rn. 21), auf die sich der Kläger beruft, sprechen bereits der Wortlaut der Regelung und der systemati- sche Zusammenhang des ersten und des vierten Absat- zes von § 28 FeV. In § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV heißt es, dass die Berechtigung des Absatzes 1 in den nachfol- gend aufgeführten Fällen „nicht gilt“, ohne dass dort – anders als in § 3 StVG und § 46 FeV („... hat die Fahr- erlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen“) – ein gesondertes Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehö- de verlangt wird. „Nicht gelten“ bedeutet, dass der ausländischen Fahrerlaubnis per se keine Wirksamkeit im Bundesgebiet zuerkannt wird. Systematisch regelt § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV Ausnahmen von der Berechti- gung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die dem Inha- ber einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaub- nisbehörde gemäß § 28 Abs. 1 FeV grundsätzlich zusteht; spiegelbildlich wird auch für den Erwerb der Fahrberechtigung aufgrund einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis kein Tätigwerden der deut- schen Fahrerlaubnisbehörde vorausgesetzt.

Gegen das Erfordernis einer konstitutiven Einzel- fallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde spricht zusätzlich § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV; dort ist vor- gesehen, dass in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 und 3 die Behörde einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung erlassen kann. Damit wird der Fahrerlaubnisbehörde nur die Möglichkeit eingeräumt („kann“), einen solchen Verwaltungsakt zu erlassen, sie wird hierzu nicht verpflichtet. Zum ande- ren wird der Verwaltungsakt ausdrücklich als feststel- lender Verwaltungsakt bezeichnet und damit als Ver- waltungsakt, der eine bereits bestehende Rechtslage

wiedergibt und gegebenenfalls klarstellt. Die Verordnungs begründung bestätigt das; dort wird ausgeführt, dass in solchen Fällen ein feststellender Verwaltungsakt in Betracht kommen kann, „in dem die sich aus § 28 Abs. 4 FeV ergebende Rechtslage klargestellt wird“. Der Verwaltungsakt diene dazu, Zweifel am Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 zu beseitigen, was insbesondere auf das Tatbestandsmerkmal der „vom Ausstellermittgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen“ bezogen wird (BRDrucks 851/08 S. 6).

d) Dementsprechend handelt es sich bei der in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV angeordneten Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis um eine ex-tunc-Regelung. Der ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis wird ihre Wirksamkeit in Deutschland bereits ab dem Zeitpunkt ihrer Erteilung und nicht erst ab der Bekanntgabe eines ihre Nichtgeltung feststellenden Bescheides der Fahrerlaubnisbehörde abgesprochen.

Aus dem Urteil des erkennenden Senats vom 11. Dezember 2008 – BVerwG 3 C 26.07 –, in dem von einem Zugriffsrecht des Mitgliedstaates die Rede ist (BVerwGE 132, 315 <321> [= BA 2009, 229]), lässt sich nicht entnehmen, dass der Senat seinerzeit davon ausgegangen ist, die ausländische EU-Fahrerlaubnis sei zunächst einmal gültig. Das Verfahren betraf eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 3 StVG und § 46 FeV. Im Urteil wird ausgeführt, dass eine solche Entscheidung nicht wegen § 28 FeV ausgeschlossen sei. Die Fahrerlaubnisbehörde habe nämlich nicht mit Gewissheit davon ausgehen können, dass sie dem Kläger die in § 28 FeV angeordnete Nichtgeltung entgegenhalten könne (a. a. O. S. 318 f.). Der Senat hat damit die Geltung der ausländischen Fahrerlaubnis mit Blick auf § 28 FeV a. F. nicht bejaht, sondern gerade offen gelassen.

Nach all dem ist, wenn der Betroffene in Deutschland von einer unter § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV fallenden ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch macht, der objektive Tatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG erfüllt. Ob der Betroffene gleichwohl straffrei ausgeht, weil jedenfalls der subjektive Tatbestand zu verneinen ist, wird im Strafverfahren im jeweiligen Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden sein.

3. Die § 28 Abs. 1 und 4 FeV zugrunde liegende Regelungssystematik bedarf nicht deshalb der Korrektur, weil sich aus höherrangigem deutschem Recht ergäbe, dass die Nichtanerkennung einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nur durch eine Einzelfallentscheidung der Fahrerlaubnisbehörde, nicht aber normativ geregelt werden kann.

a) Im Straßenverkehrsgesetz lässt sich kein Ansatzpunkt für eine solche Annahme finden. § 3 StVG, der ebenso wie § 46 FeV eine Regelung durch Verwaltungsakt vorsieht (... „hat ihm die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen.“), regelt allein den Fall der Fahrerlaubnisentziehung wegen mangelnder Fahreignung. Es ist aber etwas grundlegend anderes, ob dem Inhaber eine ausländische Fahrerlaubnis nachträglich wegen durch entsprechende Fahreignungsgut-

achten belegter oder nach § 11 Abs. 8 FeV anzunehmender Nichteignung entzogen wird, d. h. ihr die Wirkung für das Bundesgebiet ab dem Zeitpunkt der Vollziehbarkeit dieses Verwaltungsaktes genommen wird, oder ob ihr auf der Grundlage von § 28 FeV von Anfang an keine Geltung in Deutschland zuerkannt wird. Auch das Unionsrecht weist mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der hier noch anwendbaren Richtlinie 91/439/EWG eine solche Differenzierung auf. Ebenso wie die Wirkung unterscheiden sich die Voraussetzungen für den entsprechenden „Zugriff“ des Aufnahmemittgliedstaates (vgl. zu diesem Begriff BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2008 a. a. O. S. 321). § 3 StVG und § 46 FeV erlauben die Fahrerlaubnisentziehung nur bei mangelnder Eignung; sie muss sich nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zudem gerade aus einem Verhalten des Fahrerlaubnisinhabers nach der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis ergeben (vgl. dazu u. a. EuGH, Urteil vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – a. a. O. Rn. 59 sowie BVerwG; Urteil vom 28. April 2010 – BVerwG 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 <16 ff.>). Dagegen genügt nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ein im dargestellten Sinne offenkundiger Verstoß gegen die Wohnsitzvoraussetzung und nach Nr. 4 der Vorschrift die Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis während einer noch laufenden deutschen Sperrfrist.

b) Die Notwendigkeit einer konstitutiven Einzelfallentscheidung durch die Fahrerlaubnisbehörde lässt sich ebenso wenig mit dem Erfordernis von Rechtssicherheit oder dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz begründen und damit letztlich aus dem verfassungsrechtlichen Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) herleiten.

Rechtsnormen enthalten typischerweise abstrakt-generelle Regelungen und knüpfen die dort angeordneten Rechtsfolgen tatbestandlich in aller Regel an unbestimmte Rechtsbegriffe an. Das Erfordernis einer Subsumtion ist damit nicht der Ausnahme-, sondern der Regelfall. Allein daraus, dass es für die Feststellung der Rechtslage einer Subsumtion bedarf, kann demzufolge nicht hergeleitet werden, dass diese Rechtsfolge erst durch einen Verwaltungsakt herbeigeführt werden muss (so aber OVG Münster, Beschluss vom 12. Januar 2009 a. a. O.). Sollte dem Betroffenen in den hier in Rede stehenden Fällen die Rechtslage unklar sein, steht ihm zudem ein hinreichendes rechtliches Instrumentarium zur Verfügung, um die notwendige Rechtssicherheit herbeizuführen. Er kann entweder bei der Fahrerlaubnisbehörde den Erlass eines feststellenden Verwaltungsaktes zur Gültigkeit seiner Fahrerlaubnis beantragen oder über eine Feststellungsklage nach § 43 VwGO eine auch die Behörde bindende verwaltungsgerichtliche Feststellung seiner Rechte und Pflichten herbeiführen; einen von der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV erlassenen feststellenden Verwaltungsakt kann er anfechten.

Ebenfalls unbegründet ist der Einwand, eine Einzelfallprüfung und -entscheidung durch die Fahrerlaub-

nisbehörde seien deshalb erforderlich, weil ermittelt werden müsse, ob der Inhaber der ausländischen Fahrerlaubnis seine Fahreignung mittlerweile wiedererlangt habe; denn in diesem Fall stoße eine fortdauernde Versagung der Anerkennung dieser Fahrerlaubnis im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auf Bedenken.

Die Erteilung einer Fahrerlaubnis setzt sowohl nach dem deutschen Fahrerlaubnisrecht als auch nach Art. 7 Buchst. a und b der Richtlinie 91/439/EWG zum einen die Kraftfahreignung des Betroffenen und zum anderen – nicht zuletzt zur Abgrenzung der örtlichen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten – den ordentlichen Wohnsitz des Betroffenen im Ausstellermitgliedstaat zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung voraus. Weder dem deutschen Fahrerlaubnisrecht noch dem Unionsrecht ist ein Ansatzpunkt dafür zu entnehmen, dass das eine Erfordernis durch das andere kompensiert werden kann. Vielmehr ist die Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses – wie der Europäische Gerichtshof in seinen Urteilen vom 26. Juni 2008 unterstrichen hat (a. a. O. Rn. 69 und 66) – unerlässlich, um die Einhaltung der Voraussetzung der Fahreignung zu überprüfen. Demnach kann die mögliche Wiedererlangung der Kraftfahreignung nicht dazu führen, dass ein vorangegangener Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis, der zur Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis geführt hat, unbeachtlich wird.

Wegen der besonderen Bedeutung der Verkehrssicherheit und der in Rede stehenden hochrangigen Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer, die vor ungeeigneten Kraftfahrern geschützt werden müssen, ist es auch mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar, dass das deutsche Fahrerlaubnisrecht die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis vom Nachweis der (Wieder-)Erlangung der Kraftfahreignung abhängig macht und die Nachweispflicht dem Betroffenen auferlegt (vgl. § 11 und § 13 FeV sowie § 28 Abs. 5 FeV).

Schließlich begründet § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV keinen Verstoß gegen das Rückwirkungsverbot.

Es liegt der Sache nach schon kein Fall einer Rückwirkung vor. Nach der Konzeption der Vorschrift steht dem Betroffenen von Anfang an kein Recht zum Gebrauchmachen von seiner im Ausland erteilten Fahrerlaubnis in Deutschland zu. Dementsprechend wird ihm durch eine behördliche oder gegebenenfalls gerichtliche Entscheidung, in der das Fehlen seiner Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen festgestellt wird, auch kein Recht nachträglich entzogen. Was sich der Betroffene bislang zu Nutzen machen konnte, war allein der Schein einer solchen Berechtigung, der sich aus der ihm zu Unrecht erteilten ausländischen Fahrerlaubnis ergab.

Abgesehen davon kann in den hier in Rede stehenden Fällen kein schutzwürdiges Vertrauen des Betroffenen darauf entstehen, von seiner auch gemessen an den unionsrechtlichen Vorgaben zu Unrecht erteilten Fahrerlaubnis im Bundesgebiet Gebrauch machen zu dürfen. Der Umfang eines solchen Vertrauens wird von Anfang an durch die rechtlichen Regelungen beschränkt, die den Erwerb einer solchen Berechtigung

steuern, hier also auch von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV. Gerade dem Betroffenen selbst war und ist bekannt, dass er bei der Erteilung der ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis seinen ständigen Wohnsitz nicht im Ausstellermitgliedstaat, sondern im Inland hatte. Einem möglichen Vertrauen darauf, dass der mit der Fahrerlaubniserteilung verbundene Verstoß gegen die Wohnsitzvoraussetzung nicht aufgedeckt werde, fehlt jede Schutzwürdigkeit.

Danach ist es nicht zu beanstanden, dass der Betroffene von einer solchen Fahrerlaubnis von Anfang an keinen Gebrauch in Deutschland machen darf, selbst wenn die Umstände, aus denen sich sein Rechtsverstoß ergibt, der deutschen Fahrerlaubnisbehörde oder dem Gericht erst nachträglich bekannt geworden sind (so bereits Urteil vom 25. Februar 2010 – BVerwG 3 C 15.09 – BVerwGE 136, 149 <154 ff.> [= BA 2010, 251] unter Bezugnahme auf EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierier – NJW 2010, 217 Rn. 63 [= BA 2009, 408]).

4. Die in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV angeordnete und damit unmittelbar wirkende Nichtanerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse verstößt auch nicht gegen die hier noch anwendbare Richtlinie 91/439/EWG.

Weder Art. 8 Abs. 4 dieser Richtlinie selbst noch die Erwägungsgründe dieser Richtlinie enthalten einen Hinweis darauf, dass die Mitgliedstaaten die ihnen dort eingeräumte Befugnis zu einer entsprechenden Gestaltung ihres innerstaatlichen Rechts (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2008 a. a. O. Rn. 36) nicht in der Weise ausüben können, dass sie die Nichtanerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis in einer abstrakt-generellen Regelung bestimmen, die auch ohne eine zusätzliche behördliche Einzelfallentscheidung rechtliche Wirksamkeit erlangt.

Ebenso wenig wie der EU-Führerscheinrichtlinie selbst ist den Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes zum Fahrerlaubnisrecht ein Hinderungsgrund für eine solche Regelungstechnik zu entnehmen. Dort ist davon die Rede, dass es den Mitgliedstaaten unter den vom Gerichtshof näher definierten Voraussetzungen nicht verwehrt ist, die Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis abzulehnen. Diese Formulierung schließt ohne Weiteres die Möglichkeit einer abstrakt-generellen Regelung ein. Der Beschluss des Europäischen Gerichtshofes vom 03. Juli 2008 (– Rs. C-225/07, Möglinger – NJW 2009, 207 [= BA 2008, 383]) und seine Urteile vom 20. November 2008 (– Rs. C-1/07, Weber – Slg. 2008 I-8571 = NJW 2008, 3767 [= BA 2009, 93]) und vom 19. Februar 2009 (– Rs. C-321/07, Schwarz – Slg. 2009 I-1113 = DAR 2009, 191 [= BA 2009, 206]) stützen diese Annahme. Diesen Entscheidungen lagen Strafverfahren in Deutschland wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zugrunde. In den ersten beiden Fällen ging es um die Geltung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, die während einer noch laufenden deutschen Sperrfrist erteilt worden war; das dritte Verfahren betraf die Gültigkeit eines in eine deutsche Fahrerlaubnis umgeschriebenen österreichischen Führerscheins, nachdem die deutsche Fahrerlaubnis entzogen worden war. Zu klären war je-

weils die Geltung der ausländischen Fahrerlaubnis nach Maßgabe des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes. Nachdem in allen Fällen die Nichtanerkennung dieser Fahrerlaubnis direkt aus § 28 Abs. 4 FeV hergeleitet wurde, also gerade kein diese Rechtsfolge anordnender Bescheid der Fahrerlaubnisbehörde ergangen war, hätte es sich aufgedrängt, dass der Europäische Gerichtshof auf ein entsprechendes Erfordernis hinweist, wenn es sich aus dem Unionsrecht ergäbe. Das ist jedoch nicht geschehen.

Unbegründet ist auch der Einwand, der Europäische Gerichtshof habe mit seinem Urteil vom 26. Juni 2008 in der Rechtssache Wiedemann u. a. (– Rs. C-329/07 und C-343/07 a. a. O.) auch entschieden, dass es die Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG nicht verwehrt, die Aussetzung der Fahrberechtigung anzuordnen, wenn sich aus den Angaben im Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen ergibt, dass das gemeinschaftsrechtliche Wohnsitzerfordernis nicht gewahrt wurde (a. a. O. Rn. 81 ff.). Daraus ergibt sich lediglich die Befugnis des Mitgliedstaates, unter den genannten Voraussetzungen auch die Aussetzung der Fahrberechtigung – als Minus zur Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis – vorzusehen. Ob es einer solchen Regelung überhaupt bedarf oder ob die Fahrerlaubnis von vornherein als ungültig angesehen wird, ist eine Frage der Ausgestaltung des jeweiligen innerstaatlichen Rechts. Dafür macht der Europäische Gerichtshof auch in diesem Urteil keine Vorgaben; er beantwortet nur die Frage, ob und inwieweit eine Aussetzungsregelung nach dem Unionsrecht zulässig ist.

Soweit nach der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG als Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz der Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis eng auszulegen ist (vgl. u. a. Beschluss vom 03. Juli 2008 – Rs. C-225/07, Möglinger – a. a. O. Rn. 37 m. w. N.), betrifft dieses Aussage die inhaltliche Reichweite dieses Ausnahmebestandes, nicht aber den verfahrensmäßigen Weg, auf dem die Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis im Aufnahmemitgliedstaat herbeigeführt werden darf.

II. Rechtssache – 3 C 25/10 –

Zum Sachverhalt:

Dem Kläger wurde im April 1998 durch Strafurteil die deutsche Fahrerlaubnis wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholgehalt von 1,7 Promille) entzogen und eine Sperrfrist von 10 Monaten für die Wiedererteilung festgelegt. Einen Antrag auf Neuerteilung nahm der Kläger zurück, nachdem ein im April 1999 erstattetes medizinisch-psychologisches Gutachten zum Ergebnis kam, es sei nicht hinreichend sicher auszuschließen, dass er erneut ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Einen weiteren Neuerteilungsantrag lehnte das Landratsamt im Oktober 2000 ab; nach dem medizinisch-psychologischen Gutachten vom 01. März 2000 war mit überwie-

gender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass der Kläger auch künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde.

Am 26. November 2004 erwarb der Kläger in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis der Klasse B; im dort ausgestellten Führerschein ist als ständiger Wohnsitz ein Ort in Deutschland angegeben. Am 20. Februar 2006 wurde dem Kläger in Tschechien zusätzlich die Fahrerlaubnis der Klasse C erteilt und ihm ein neuer Führerschein ausgestellt; auch in diesem Führerschein ist ein deutscher Wohnsitz eingetragen.

Als der Beklagte davon Kenntnis erhielt, wies er den Kläger mit Schreiben vom 10. November 2008 darauf hin, dass ihm der tschechische Führerschein wegen seines ständigen Wohnsitzes in der Bundesrepublik zu Unrecht erteilt worden sei und ihn nach § 28 Abs. 4 Nr. 2 und 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtige. Der Kläger wurde aufgefordert, den Führerschein zur Eintragung eines Sperrvermerks vorzulegen. Dieser Aufforderung kam er nicht nach und legte Widerspruch ein. Mit Bescheid vom 09. Dezember 2008 forderte das Landratsamt den Kläger unter Androhung eines Zwangsgelds auf, seinen Führerschein vorzulegen. Mit Bescheid vom 30. Dezember 2008 drohte es ihm die Anwendung unmittelbaren Zwangs an. Auch gegen diese Bescheide legte der Kläger Widerspruch ein, den die Regierung von Schwaben mit Widerspruchsbescheid vom 25. Mai 2009 zurückwies. Der Kläger legte dem Landratsamt daraufhin seinen tschechischen Führerschein vor, in den ein Sperrvermerk für Deutschland eingetragen wurde.

Die Klage, mit der der Kläger die Feststellung begehrt, er sei berechtigt, mit seiner am 26. November 2004 in der Tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnis Fahrzeuge der Klasse B in Deutschland zu führen, hat das Verwaltungsgericht abgewiesen.

Die Berufung des Klägers hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die Revision des Klägers.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist unbegründet. [Die nachfolgenden Ausführungen sind im Wortlaut identisch mit den Entscheidungsgründen der vorab unter I. abgedruckten Rechtssache – 3 C 9/11 – und lassen lediglich die dort unter 2.a) enthaltenen Ausführungen missen. Von einem nochmaligen Abdruck wurde deshalb abgesehen]

14. Die in einem anderen EU- oder EWR-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis berechtigt von Anfang an nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland, wenn die Fahrerlaubnis während einer noch laufenden deutschen Sperrfrist erteilt wurde. Diese Rechtsfolge ergibt sich unmittelbar aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV; es bedarf nicht zu-

sätzlich einer Einzelfallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde.

Bundesverwaltungsgericht (3. Senat),
Urteil vom 25. August 2011 – 3 C 28/10 –

Zum Sachverhalt:

Dem Kläger wurde die 1988 erworbene deutsche Fahrerlaubnis durch Strafurteil vom 17. März 1998 wegen einer Trunkenheitsfahrt (Blutalkoholgehalt <BAK> von 2,39 Promille) entzogen. Eine ihm im Dezember 1998 erteilte Fahrerlaubnis wurde durch Urteil vom 04. April 2000 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (BAK von 1,4 Promille) wieder entzogen. Wegen einer Trunkenheitsfahrt am 21. September 2002 (BAK von 2,02 Promille) in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und ohne Versicherungsschutz wurde er am 29. August 2003 erneut verurteilt. Im Februar 2003 erhielt der Kläger aufgrund eines positiven Fahreignungsgutachtens wieder eine Fahrerlaubnis, die ihm der Beklagte wegen der strafgerichtlichen Verurteilung mit Bescheid vom 20. August 2004 wieder entzog. Zwischenzeitlich verfügte der Kläger auch über eine luxemburgische Fahrerlaubnis, die ihm aber ebenfalls wieder entzogen wurde. Mit amtsgerichtlichem Strafurteil vom 25. November 2005 wurde der Kläger wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe verurteilt und eine Sperrfrist von zwei Jahren für die Wiedererteilung festgesetzt. Auf die Berufung des Klägers setzte das Landgericht mit Urteil vom 05. April 2007 die Freiheitsstrafe zur Bewährung aus und verhängte gemäß § 69a StGB eine isolierte Sperre von sechs Monaten; dieses Urteil wurde am 05. Juli 2007 rechtskräftig.

Am 16. Oktober 2007 erwarb der Kläger in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis für die Klassen A und B; im dort ausgestellten Führerschein ist ein Wohnort in Tschechien eingetragen.

Als der Beklagte davon Kenntnis erhielt, erließ er den Bescheid vom 15. April 2009, in dem es unter Nr. 1 heißt: „Hiermit wird Ihnen das Recht aberkannt, mit Ihrer tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen.“ Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass nach dem Unionsrecht die in einem anderen EU-Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis zwar grundsätzlich anzuerkennen sei; davon gebe es aber Ausnahmen, etwa dann, wenn die Fahrerlaubnis – wie hier – während einer noch laufenden Führerscheinsperre erteilt worden sei. Der vom Kläger eingelegte Widerspruch wurde nicht beschieden.

Die vom Kläger erhobene Untätigkeitsklage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen. Die Berufung des Klägers hat das Obergericht des Saarlandes zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die Revision des Klägers.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist unbegründet. Die Entscheidung des Berufungsgerichts steht im Einklang mit Bundes- und Unionsrecht (§ 137 Abs. 1 Nr. 1 VwGO). Der angefochtene Bescheid vom 15. April

2009 ist nicht rechtswidrig, sondern stellt zutreffend fest, dass der Kläger nicht berechtigt ist, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen. Dies folgt bereits unmittelbar aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV, der durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07. Januar 2009 (BGBl I S. 29) insoweit unverändert geblieben ist.

1. Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 in der Bundesrepublik Deutschland haben – vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 – im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen.

a) Hier greift der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV; danach gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen auf Grund einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Dem Kläger wurde die streitige Fahrerlaubnis der Klassen A und B in der Tschechischen Republik am 16. Oktober 2007 erteilt. Dieser Zeitpunkt lag innerhalb der Sperrfrist von sechs Monaten, die das Landgericht Saarbrücken mit Urteil vom 05. April 2007 auf der Grundlage von § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt hatte. Diese Frist wurde erst mit der Rechtskraft des Urteils am 05. Juli 2007 in Lauf gesetzt. Das ergibt sich aus § 69a Abs. 5 Satz 1 StGB. § 69a Abs. 5 Satz 2 StGB ist nicht anwendbar; nach dieser Regelung wird in die Frist die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung eingerechnet, soweit sie nach Verkündung des Urteils verstrichen ist, in dem die der Maßregel zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen letztmals geprüft werden konnten. Diese Voraussetzungen waren im Fall des Klägers nicht erfüllt, da es wegen der geahndeten Tat – des Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen – naturgemäß nicht zu einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gekommen war. Für die vom Kläger befürwortete entsprechende Anwendung dieser Regelung gibt es keine Grundlage; er war wegen der von ihm begangenen Straftat nicht mit einer Maßnahme belastet, die einer vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung vergleichbar und damit möglicherweise anrechnungsfähig wäre. Im Hinblick auf den klaren Wortlaut der Regelung kann der Kläger für seine Auffassung auch nichts aus dem – nicht näher begründeten – Beschluss des Landgerichts Oldenburg vom 27. September 1966 – 6 Ms 35/66 – (DAR 1967, S. 50f.) gewinnen, der zudem einen anders gelagerten Fall betraf.

b) § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV ordnet die Nichtgeltung einer während einer noch laufenden deutschen Sperrfrist erteilten ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis an, ohne dass es noch zusätzlich eines Verwaltungsaktes bedarf, der diese Rechtsfolge ausspricht. Das hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt (ebenso OVG Koblenz, Urteil vom 18. Juni 2010 – 10 A 10411/10.OVG – SVR 2010, 351 = Blutalkohol 47, 366 und VGH München, Urteil vom

27. Mai 2010 – 11 BV 10.67 – SVR 2010, 313 sowie VGH Mannheim, Beschluss vom 30. Mai 2011 – 10 S 2640/10 – [= BA 2011, 250]); dieser Auffassung ist – ausweislich der Stellungnahme des Vertreters des Bundesinteresses – auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das die Fahrerlaubnis-Verordnung und die maßgebliche Änderungsverordnung erlassen hat.

Gegen die anderslautende Annahme des Oberverwaltungsgerichts Münster (vgl. u. a. Beschluss vom 12. Januar 2009 – 16 B 1610/08 – DAR 2009, 109 = VRS 119, 314 Rn. 35 [= BA 2009, 109] und Urteil vom 08. Mai 2009 – 16 A 3373/07 – DAR 2009, 480 Rn. 21), auf die sich der Kläger beruft, sprechen bereits der Wortlaut der Regelung und der systematische Zusammenhang des ersten und des vierten Absatzes von § 28 FeV. In § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV heißt es, dass die Berechtigung des Absatzes 1 in den nachfolgend aufgeführten Fällen „nicht gilt“, ohne dass dort – anders als in § 3 StVG und § 46 FeV (... „hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen“) – ein gesondertes Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde verlangt wird. „Nicht gelten“ bedeutet, dass der ausländischen Fahrerlaubnis per se keine Wirksamkeit im Bundesgebiet zuerkannt wird. Systematisch regelt § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV Ausnahmen von der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen, die dem Inhaber einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnisbehörde in § 28 Abs. 1 FeV grundsätzlich zuerkannt wird; spiegelbildlich wird auch für den Erwerb der Fahrberechtigung aufgrund einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis kein Tätigwerden der deutschen Fahrerlaubnisbehörde vorausgesetzt.

Gegen das Erfordernis einer konstitutiven Einzelfallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde spricht zusätzlich § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV n. F.; dort ist vorgesehen, dass in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 und 3 die Behörde einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung erlassen kann. Damit wird der Fahrerlaubnisbehörde nur die Möglichkeit eingeräumt („kann“), einen solchen Verwaltungsakt zu erlassen, sie wird hierzu nicht verpflichtet. Zum anderen wird der Verwaltungsakt ausdrücklich als feststellender Verwaltungsakt bezeichnet und damit als Verwaltungsakt, der eine bereits bestehende Rechtslage wiedergibt und gegebenenfalls klarstellt. Die Verordnungsbegründung bestätigt das; dort wird ausgeführt, dass in solchen Fällen ein feststellender Verwaltungsakt in Betracht kommen kann, „in dem die sich aus § 28 Abs. 4 FeV ergebende Rechtslage klargestellt wird“. Der Verwaltungsakt diene dazu, Zweifel am Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 zu beseitigen, was insbesondere auf das Tatbestandsmerkmal der „vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen“ bezogen wird (BRDrucks 851/08 S. 6).

c) Dementsprechend handelt es sich bei der in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV angeordneten Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis um eine ex-tunc-Regelung. Der ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis wird ihre Wirksamkeit in Deutschland bereits ab dem Zeit-

punkt ihrer Erteilung und nicht erst ab der Bekanntgabe eines ihre Nichtgeltung feststellenden Bescheides der Fahrerlaubnisbehörde abgesprochen.

Aus dem Urteil des erkennenden Senats vom 11. Dezember 2008 – BVerwG 3 C 26.07 –, in dem von einem Zugriffsrecht des Mitgliedstaates die Rede ist (BVerwGE 132, 315 <321> [= BA 2009, 229]), lässt sich nicht entnehmen, dass der Senat seinerzeit davon ausgegangen ist, die ausländische EU-Fahrerlaubnis sei zunächst einmal gültig. Das Verfahren betraf eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 3 StVG und § 46 FeV. Im Urteil wird ausgeführt, dass eine solche Entscheidung nicht wegen § 28 FeV ausgeschlossen sei. Die Fahrerlaubnisbehörde habe nämlich nicht mit Gewissheit davon ausgehen können, dass sie dem Kläger die in § 28 FeV angeordnete Nichtgeltung entgegenhalten könne (a. a. O. S. 318 f.). Der Senat hat damit die Geltung der ausländischen Fahrerlaubnis mit Blick auf § 28 FeV a.F. nicht bejaht, sondern gerade offen gelassen.

Nach all dem ist, wenn der Betroffene in Deutschland von einer unter § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV fallenden ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch macht, der objektive Tatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 StVG erfüllt. Ob der Betroffene gleichwohl straffrei ausgeht, weil jedenfalls der subjektive Tatbestand zu verneinen ist, wird im Strafverfahren im jeweiligen Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden sein.

2. Die § 28 Abs. 1 und 4 FeV zugrunde liegende Regelungssystematik bedarf nicht deshalb der Korrektur, weil sich aus höherrangigem deutschem Recht ergäbe, dass die Nichtanerkennung einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nur durch eine Einzelfallentscheidung der Fahrerlaubnisbehörde, nicht aber normativ geregelt werden kann.

a) [die nachfolgenden Ausführungen sind im Wortlaut identisch mit den Entscheidungsgründen unter 3.a) des vorab abgedruckten Urteils des BVerwG vom 25.08.2011 – 3 C 9/11 –, von einem nochmaligen Abdruck wurde deshalb abgesehen]

b) Die Notwendigkeit einer konstitutiven Einzelfallentscheidung durch die Fahrerlaubnisbehörde lässt sich ebenso wenig mit dem Erfordernis von Rechtssicherheit oder dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz begründen und damit letztlich aus dem verfassungsrechtlichen Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG) herleiten.

Rechtsnormen enthalten typischerweise abstrakt-generelle Regelungen und knüpfen die dort angeordneten Rechtsfolgen tatbestandlich in aller Regel an unbestimmte Rechtsbegriffe an. Das Erfordernis einer Subsumtion ist damit nicht der Ausnahme-, sondern der Regelfall. Allein daraus, dass es für die Feststellung der Rechtslage einer Subsumtion bedarf, kann demzufolge nicht hergeleitet werden, dass diese Rechtsfolge erst durch einen Verwaltungsakt herbeigeführt werden muss (so aber OVG Münster, Beschluss vom 12. Januar 2009 a. a. O.). Sollte dem Betroffenen in den hier in Rede stehenden Fällen die Rechtslage unklar sein, steht ihm zudem ein hinreichendes rechtliches Instrumentarium zur Verfügung, um die notwendige Rechtsicherheit herbeizuführen. Er kann entwe-

der bei der Fahrerlaubnisbehörde den Erlass eines feststellenden Verwaltungsaktes zur Gültigkeit seiner Fahrerlaubnis beantragen oder über eine Feststellungsklage nach § 43 VwGO eine auch die Behörde bindende verwaltungsgerichtliche Feststellung seiner Rechte und Pflichten herbeiführen; einen von der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV erlassenen feststellenden Verwaltungsakt kann er anfechten.

Ebenfalls unbegründet ist der Einwand, eine Einzel­fallprüfung und -entscheidung durch die Fahrer­laubnisbehörde seien deshalb erforderlich, weil ermittelt werden müsse, ob der Inhaber der ausländischen Fahrer­laubnis seine Fahreignung mittlerweile wiedererlangt habe; denn die mögliche Wiedererlangung der Kraftfahreignung kann nicht dazu führen, dass die Nichtbeachtung einer noch laufenden deutschen Sperrfrist, die zur Nichtanerkennung der Fahrer­laubnis geführt hat, unbeachtlich wird.

Wegen der besonderen Bedeutung der Verkehrssicherheit und der in Rede stehenden hochrangigen Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer, die vor ungeeigneten Kraftfahrern geschützt werden müssen, ist es auch mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz vereinbar, dass das deutsche Fahrerlaubnisrecht die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis vom Nachweis der (Wieder-)Erlangung der Kraftfahreignung abhängig macht und die Nachweispflicht dem Betroffenen auferlegt (vgl. § 11 und § 13 FeV sowie § 28 Abs. 5 FeV).

Schließlich begründet § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV keinen Verstoß gegen das Rückwirkungsverbot.

Es liegt der Sache nach schon kein Fall einer Rückwirkung vor. Nach der Konzeption der Vorschrift steht dem Betroffenen von Anfang an kein Recht zum Gebrauchmachen von seiner im Ausland erteilten Fahrer­laubnis in Deutschland zu. Dementsprechend wird ihm durch eine behördliche oder gegebenenfalls gerichtliche Entscheidung, in der das Fehlen seiner Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen festgestellt wird, auch kein Recht nachträglich entzogen. Was sich der Betroffene bislang zu Nutzen machen konnte, war allein der Schein einer solchen Berechtigung, der sich aus der ihm zu Unrecht erteilten ausländischen Fahrer­laubnis ergab. Zudem betrifft der Schutzbereich des vom Kläger genannten Art. 103 Abs. 2 GG, wonach eine Tat nur bestraft werden kann, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen war, nicht präventive Maßnahmen der Gefahrenabwehr (vgl. BVerfG Beschluss vom 25. Oktober 1966 – 2 BvR 506/63 – BVerfGE 20, 323 <331>), zu denen die Nichtanerkennung einer ausländischen Fahrer­laubnis nach § 28 FeV zu rechnen ist.

Abgesehen davon kann in dem hier in Rede stehenden Fall kein schutzwürdiges Vertrauen des Betroffenen darauf entstehen, von seiner auch gemessen an den unionsrechtlichen Vorgaben zu Unrecht erteilten Fahrer­laubnis im Bundesgebiet Gebrauch zu machen. Der Umfang eines solchen Vertrauens wird von Anfang an durch die rechtlichen Regelungen beschränkt, die den Erwerb einer solchen Fahrer­laubnis steuern, hier also auch von § 28 Abs. 4 Nr. 4 FeV und § 69a StGB. Dem Betroffenen war bekannt oder musste jedenfalls be-

kannt sein, dass ihm die ausländische Fahrer­laubnis während einer noch laufenden Sperrfrist erteilt worden war. Beständen für den Betroffenen insoweit Unsicherheiten, hätte es bei ihm gelegen, eine Klärung bei den zuständigen Stellen, insbesondere der Fahrer­laubnisbehörde, herbeizuführen.

Danach ist es nicht zu beanstanden, dass der Betroffene von einer solchen Fahrer­laubnis von Anfang an keinen Gebrauch in Deutschland machen darf, selbst wenn die Umstände, aus denen sich sein Rechtsverstoß ergibt, der deutschen Fahrer­laubnisbehörde oder dem Gericht erst nachträglich bekannt geworden sind (so bereits Urteil vom 25. Februar 2010 – BVerwG 3 C 15.09 – BVerwGE 136, 149 <154 ff.> [= BA 2010, 251] unter Bezugnahme auf EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – NJW 2010, 217 Rn. 63 [= BA 2009, 408]).

3. Die in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV angeordnete und damit unmittelbar wirkende Nichtanerkennung ausländischer Fahrer­laubnisse verstößt auch nicht gegen die hier noch anwendbare Richtlinie 91/439/EWG.

Gemäß Art. 1 Abs. 2 dieser Richtlinie werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt. Art. 8 Abs. 2 sieht vor, dass der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsprinzips 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 austauschen kann. Nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie kann es ein Mitgliedstaat ablehnen, 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 angewendet wurde.

a) In der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist geklärt, dass diese Regelungen es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs der Fahrer­laubnis in Verbindung mit einer Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrer­laubnis angewendet worden ist, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat während dieser Sperrfrist ausgestellten neuen Führerscheins zu versagen (vgl. u. a. Urteil vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und 343/06, Wiedemann u. a. – a. a. O. Rn. 65 sowie Urteil vom 19. Mai 2011 – Rs. C-184/10, Grasser – DAR 2011, 171 = VR 2011, 249 Rn. 33 [= BA 2011, 236]). Diese Voraussetzungen liegen hier – wie bereits ausgeführt – vor.

b) Weder Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG selbst noch die Erwägungsgründe dieser Richtlinie enthalten einen Hinweis darauf, dass die Mitgliedstaaten die ihnen dort eingeräumte Befugnis zu einer entsprechenden Gestaltung ihres innerstaatlichen Rechts (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11. Dezember 2008 a. a. O. Rn. 36) nicht in der Weise ausüben können, dass sie die Nichtanerkennung der ausländischen Fahrer­laubnis in einer abstrakt-generellen Regelung be-

stimmen, die auch ohne eine zusätzliche behördliche Einzelfallentscheidung rechtliche Wirksamkeit erlangt. [Die nachfolgenden Ausführungen sind im Wortlaut identisch mit den Entscheidungsgründen unter Punkt 4. des vorab abgedruckten Urteils des BVerwG vom 25.08.2011 – 3 C 9/11 – und werden nur um den nachfolgenden Absatz ergänzt; von einem nochmaligen Abdruck wurde deshalb abgesehen]

Schließlich ist der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu entnehmen, dass die Nichtgeltung einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die der Aufnahmemitgliedstaat in Übereinstimmung mit den von vom Gerichtshof gebilligten Ausnahmen vom Anerkennungsgrundsatz angeordnet hat, nicht unionsrechtswidrig wird, wenn der Grund für die Nichtanerkennung später entfällt. Nach dem Beschluss vom 03. Juli 2008 – Rs. C-225/07, Möglinger – [BA 2008, 383] verwehrt es der Anerkennungsgrundsatz dem Aufnahmemitgliedstaat nicht, 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 unterlag; der Umstand, dass sich die Frage der Gültigkeit erst nach Ablauf der Sperrfrist stelle, habe hierauf keinen Einfluss. Die Befugnis zur Nichtanerkennung gelte uneingeschränkt und endgültig (a. a. O. Rn. 41). Dem lässt sich – außer der Billigung einer durch eine Rechtsnorm angeordneten Nichtanerkennung – auch entnehmen, dass der Europäische Gerichtshof es nicht als gemeinschaftsrechtswidrig ansieht, wenn der Aufnahmemitgliedstaat weiterhin von der Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis ausgeht, obgleich der Betroffene – hier nach Ablauf der Sperrfrist – seine Fahreignung möglicherweise wiedererlangt hat.

15. *) 1. Die Sperrwirkung des § 3 Abs. 3 S. 1 StVG greift nur, solange gegen den Betroffenen ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt.

2. Ein fünf Tage zurückliegender einmaliger Cannabiskonsum vermag eine festgestellte THC-Konzentration von 8,2 ng/ml im Serum nicht zu erklären. Denn nach gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnis ist die Aufnahme einer Einzelwirkdosis THC selbst bei Gelegenheitskonsumenten nur etwa vier bis sechs Stunden mit einem Wert von mehr als 1 ng/ml Serum nachweisbar, sodass zumindest innerhalb der genannten Zeitspanne vor Entnahme der Blutprobe ein weiterer Konsum stattgefunden haben muss.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 10. August 2011 – 16 B 873/11 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet.

BLUTALKOHOL VOL. 49/2012

Die vom Antragsteller dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, führen zu keiner Änderung des angefochtenen Beschlusses.

Ohne Erfolg macht der Antragsteller geltend, die Antragsgegnerin sei aufgrund des zum damaligen Zeitpunkt noch anhängigen Strafverfahrens nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG gehindert gewesen, den Vorfall vom 29. Dezember 2010 zum Gegenstand ihrer Entziehungsverfügung vom 06. April 2011 zu machen. Der Antragsteller übersieht, dass die Sperrwirkung des § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG nur greift, solange gegen den Betroffenen ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt. Letzteres war hier nach einer Mitteilung der Staatsanwaltschaft Duisburg vom 25. März 2011 nicht der Fall.

In welcher Weise der Antragsteller sich am 29. Dezember 2010 gegenüber der Polizei zu seinen Gewohnheiten im Hinblick auf den Konsum von Cannabis eingelassen haben will, ist unerheblich. Der Antragsteller macht insoweit geltend, er habe lediglich einen einzigen Zug an einem Joint in der Nacht vom 24. auf den 25. Dezember 2010 eingeräumt. Selbst wenn man dem Glauben schenken wollte, bleibt es dabei, dass er bereits anlässlich seiner polizeilichen Beschuldigtenvernehmung am 07. September 2010 angegeben hat, gelegentlich am Wochenende Cannabis zu konsumieren. Dass auch diese Einlassung fehlerhaft wiedergegeben sein könnte, erscheint angesichts des vom Antragsteller selbst unterschriebenen Vernehmungprotokolls ausgeschlossen und wird von ihm im Übrigen auch nicht behauptet.

Abgesehen davon ist ein lediglich einmaliger Cannabiskonsum am 24./25. Dezember 2010 aber auch offensichtlich ungeeignet, die für die Fahrt vom 29. Dezember 2010 festgestellte THC-Konzentration von 8,2 ng/ml Serum zu erklären. Nach gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnis ist die Aufnahme einer Einzelwirkdosis THC selbst bei Gelegenheitskonsumenten nur etwa vier bis sechs Stunden mit einem Wert von mehr als 1 ng/ml Serum nachweisbar, sodass zumindest innerhalb der genannten Zeitspanne vor Entnahme der Blutprobe ein weiterer Konsum stattgefunden haben muss.

Dahinstehen kann ferner, inwieweit das Urteil des Amtsgerichts Oberhausen vom 27. Oktober 2010 Rückschlüsse auf einen wiederholten Drogenkonsum des Antragstellers zulässt. Hierauf kommt es vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen nicht an.

Ebenso kann offen bleiben, wie es sich mit dem angeblichen Verlust des vom Antragsteller in Auftrag gegebenen TÜV-Gutachtens verhält. Da seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei der gegebenen Sachlage bereits anderweitig feststeht, ist die Frage des Eintritts der Fiktionswirkung nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV nicht entscheidungserheblich.

Die getroffene Vollziehungsanordnung genügt schließlich den Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO. Die Antragsgegnerin hat darin eingehend auf die erheblichen Gefahren für die Sicherheit des Stra-

Benverkehrs hingewiesen, die von Fahrerlaubnisinhabern ausgehen, die wie der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumieren und nicht willens oder in der Lage sind, zuverlässig zwischen Konsum und Fahren zu trennen. Dagegen, dass diese Begründung gleichsam formulärmäßig erfolgt ist, ist wegen der Vielzahl vergleichbarer Fälle nichts zu erinnern.

16. *) Die Frage, innerhalb welcher Zeitspanne ein Sachverhalt für die Anordnung einer MPU nach § 13 FeV noch berücksichtigungsfähig ist, beantwortet sich bei Umständen, die in das Verkehrszentralregister einzutragen sind, grundsätzlich ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsvorschriften.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 20. Oktober 2011 – 11 ZB 11.991 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung war abzulehnen, da der ausschließlich geltend gemachte Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) nicht vorliegt.

1. Die Zulassungsbegründung meint, die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei deshalb unverhältnismäßig, weil die erste der beiden dort berücksichtigten Trunkenheitsfahrten des Klägers bereits am 13. Juni 2007 stattgefunden habe. Nicht jede in der Vergangenheit liegende, im Verkehrszentralregister noch nicht getilgte Fahrt unter Alkoholeinfluss könne in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. Vielmehr müsse eine Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden. Im Übrigen sei der Grenzwert des § 13 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. c) nur geringfügig um 0,01 ‰ überschritten gewesen.

Dem ist entgegenzuhalten, dass nach der Rechtsprechung sich die Frage, innerhalb welcher Zeitspanne ein anlassgebender Sachverhalt noch berücksichtigungsfähig ist, bei Umständen, die in das Verkehrszentralregister einzutragen sind, grundsätzlich ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsvorschriften beantwortet. Dass danach noch eine Verwertbarkeit des Verstoßes vom 13. Juni 2007 besteht, stellt auch die Zulassungsbegründung nicht infrage. Für eine weitere einzelfallbezogene Prüfung dahingehend, ob die gegebenen Verdachtsmomente noch einen Gefahrenverdacht begründen, ist dann kein Raum mehr. Denn durch eine solche Doppelpflicht, in deren Rahmen im Anschluss an die Feststellung, dass der anlassgebende Sachverhalt nach § 29 StVG (bzw. nach § 65 Abs. 9 StVG i. V. m. den dort in Bezug genommenen Vorschriften) noch verwertbar ist, zusätzlich eine Einzelfallbetrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Umstände durchgeführt würde, würde der Grundsatz unterlaufen, dass die vom Gesetzgeber festgelegten Fristen nicht unter

Hinweis auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz bei Seite geschoben oder relativiert werden können (BayVGH vom 06.05.2008 Az. 11 CS 08.551 unter Bezugnahme auf BVerwG vom 09.06.2005 Buchholz, 442.10 § 2 StVG Nr. 11 [= BA 2006, 52]; Jagow, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht, Loseblattkommentar, § 46 FeV S. 113a). Im Übrigen wurde in der Beibringungsanordnung nicht allein auf den Vorfall vom 13. Juni 2007, bei dem der Kläger ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,61 ‰ geführt hatte, Bezug genommen, sondern darüber hinaus auf eine weitere Trunkenheitsfahrt des Klägers, bei der er am 10. März 2008 mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,37 ‰ ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt hatte, so dass die Beibringungsanforderung auf jeden Fall (auch) nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b) FeV gerechtfertigt war. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass der Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV ausweislich des Gesetzeswortlauts bei Erreichung oder jeder noch so geringfügigen Überschreitung des dort genannten Grenzwerts von 1,6 ‰ Blutalkoholgehalt erfüllt ist.

2. Die Zulassungsbegründung führt weiter aus, dem Kläger sei nicht ausreichend bestimmt dargelegt worden, welche Gutachtensfrage zu beantworten sein werde. Diese Rüge ist nicht nachvollziehbar. Die dortige Fragestellung lautet: „Ist zu erwarten, dass der/die Untersuchte (auch) zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen infolge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Fahrerlaubnis-Klassen A, BE, C1E infrage stellen?“ Diese Fragestellung entspricht den Vorgaben des § 11 Abs. 6 FeV. Sie ist ausreichend bestimmt und angemessen, um zu klären, ob auch zukünftig die Gefahr eines Alkoholmissbrauchs beim Kläger besteht.

3. Auch die dem Kläger eingeräumte Frist zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens (vgl. § 11 Abs. 6 Satz 2.2. Halbs. FeV) ist vor dem Hintergrund, dass diese ursprünglich drei Monate betrug, anschließend um nochmals mehr als drei Monate verlängert und ein Gutachten auch tatsächlich erstellt, aber nicht vorgelegt wurde, mehr als angemessen.

17. *) 1. Die Befugnis zur Anordnung der Entnahme einer Blutprobe nach § 81a Abs. 1 S. 1, Abs. 2 StPO besteht gemäß § 46 Abs. 1, Abs. 4 Satz 1 OWiG auch dann, wenn der Adressat einer solchen Maßnahme verdächtig ist, eine Ordnungswidrigkeit (hier: nach § 24a Abs. 2 StVG) begangen zu haben.

2. Nach der Rechtsprechung des Senats bleibt eine unterlassene Einholung einer richterlichen Entscheidung auch bei fehlender Gefahr im Verzug (§ 81a Abs. 2 StPO) dann für die Verwertbarkeit des Ergebnisses der Blutanalyse ohne Einfluss,

wenn auf der Hand liegt, dass der Richter einem solchen Eingriff die Genehmigung nicht hätte versagen können.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 21. November 2011 – 11 CS 11.2247 –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten über die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers für die Klassen B, L, M und S.

Am 07. Februar 2011 wurde der Antragsteller gegen 13.00 Uhr als Führer eines Kraftfahrzeugs einer Verkehrskontrolle unterzogen. Ihm wurde eine Blutprobe entnommen, deren Untersuchung folgende Ergebnisse brachte: THC 3,7 ng/ml und THC-Carbonsäure 28 ng/ml. Im Untersuchungsbericht wurde weiter ausgeführt, dass diese Werte die vorangegangene Aufnahme von Cannabis im Zeitraum von einigen Stunden vor der Blutentnahme belegen würden. Gegenüber der Polizei gab der Antragsteller an, er habe am Vortag einen Joint geraucht.

Am 30. März 2011 erging gegenüber dem Antragsteller ein Bußgeldbescheid nach § 24a StVG, der mittlerweile rechtskräftig ist.

Nach vorangegangener Anhörung entzog die Fahrerlaubnisbehörde mit streitgegenständlichem Bescheid vom 14. Juli 2011 dem Antragsteller die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung an.

Der Bevollmächtigte des Antragstellers legte Widerspruch ein, über den noch nicht entschieden ist. Einen gleichzeitig gestellten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO lehnte das Verwaltungsgericht München mit Beschluss vom 25. August 2011 ab. Mit der Beschwerde verfolgt der Antragsteller sein Rechtsschutzziel weiter.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf das form- und fristgerechte Beschwerdevorbringen beschränkt ist, erweist sich als nicht begründet.

Keine berücksichtigungsfähige Beschwerdebegründung liegt insoweit vor, als der Bevollmächtigte des Antragstellers ausführt, beim Antragsteller liege nur ein einmaliger Cannabis-Konsum vor und er sei nicht gemäß § 55 OWiG über sein Aussageverweigerungsrecht belehrt worden. Denn insoweit wiederholt der Bevollmächtigte des Antragstellers ausschließlich sein erstinstanzliches Vorbringen, auf das das Verwaltungsgericht in den Beschlussgründen bereits ausführlich eingegangen ist, ohne sich seinerseits mit der Argumentation des Verwaltungsgerichts auseinander zu setzen. Das in § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO normierte Darlegungserfordernis dient dem Zweck, die Oberverwaltungsgerichte durch ein strukturiertes, auf den Ausführungen des erstinstanzlichen Gerichts aufbauendes Beschwerdevorbringen zu entlasten und so eine beschleunigte Abwicklung einstweiliger Rechtsschutz-

verfahren zu ermöglichen. Diese Intention des Gesetzgebers liefe leer, würde es zur Wahrung des Begründungserfordernisses ausreichen, Vorbringen aus dem ersten Rechtszug lediglich zu wiederholen.

Auch von der Sache her kann die in § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO geforderte „Auseinandersetzung“ mit der angefochtenen Entscheidung nicht in der Weise stattfinden, dass eine Argumentation unverändert zum Gegenstand des Beschwerdevorbringens gemacht wird, die noch vor dem Erlass des angegriffenen Beschlusses – und damit notwendig in Unkenntnis seiner Begründung – vorgetragen wurde (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl. 2011, RdNr. 41 zu § 146 m. w. N. sowie die Spruchpraxis des beschließenden Senats, etwa vom 24.01.2011 Az. 11 CS 11.37).

Das berücksichtigungsfähige Beschwerdevorbringen erfordert keine Abänderung der Entscheidung des Verwaltungsgerichts. Nach der Rechtsprechung des Senats bleibt eine etwa unterlassene Einholung einer richterlichen Entscheidung auch bei fehlender Gefahr im Verzug dann für die Verwertbarkeit des Ergebnisses der Blutanalyse ohne Einfluss, wenn auf der Hand liegt, dass der Richter einem solchen Eingriff die Genehmigung nicht hätte versagen können (BayVGH vom 28.01.2010 Az. 11 CS 09.1443 und Jagow, Fahrerlaubnis- und Zulassungsrecht, Loseblattkommentar, § 46 FeV S. 113). Wie sich aus dem Wortlaut des § 81a Abs. 1 Satz 1 StPO und dem Vergleich dieser Bestimmung mit § 81c Abs. 2 StPO ergibt, setzt eine auf die erstgenannte Vorschrift gestützte Anordnung einer Blutentnahme voraus, dass der Betroffene „Beschuldigter“ ist, das heißt gegen ihn ein strafprozessuales Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts einer Straftat durchgeführt wird. Eine inhaltsgleiche, allerdings auf die Entnahme von Blutproben und andere geringfügige Eingriffe beschränkte Befugnis besteht gemäß § 46 Abs. 1, Abs. 4 Satz 1 OWiG dann, wenn der Adressat einer solchen Maßnahme verdächtig ist, eine Ordnungswidrigkeit begangen zu haben. Nachdem der beim Antragsteller von der Polizei am 07. Februar 2011 durchgeführte Drogenschnelltest positiv auf THC reagierte, bestand der dringende Verdacht, dass er mindestens eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG begangen haben könnte. Die Gewinnung einer Blutprobe war zur beweiskräftigen Sicherung des „ob“ einer Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss sowie zur Feststellung der Höhe der THC-Konzentration erforderlich. Letzterer kam angesichts der im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) enthaltenen Aussagen nicht erst unter fahrerlaubnisrechtlichem Blickwinkel, sondern bereits für die Beantwortung der Frage Bedeutung zu, ob der Antragsteller den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG verwirklicht hatte. Gesichtspunkte, derentwegen die Entnahme einer Blutprobe im konkreten Fall ausnahmsweise unverhältnismäßig war, hat der Antragsteller weder vorgetragen noch sind sie unabhängig hiervon ersichtlich.

¹⁾ Albertinen-Haus, Zentrum für Geriatrie und Gerontologie, Wissenschaftliche Einrichtung an der Universität Hamburg <¹⁾ während der Studie>
²⁾ Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf

JENNIFER ANDERS¹⁾, TOM KRAUSE¹⁾, ULRIKE DAPP¹⁾, ALEXANDER RÖSLER^{*1)},
SVEN ANDERS²⁾, KLAUS PÜSCHEL²⁾

Blutalkohol und messbare Auswirkungen auf das Gangbild

Bloodalcohol and it's impact on gait performance

Einleitung

Die rasche Wahrnehmung von Symptomen, die auf eine Alkoholisierung von Verkehrsteilnehmern hinweisen, spielt im Rahmen von allgemeinen Verkehrskontrollen eine wichtige Rolle. Doch die interindividuell unterschiedliche Toleranz führt dazu, dass typische Zeichen wie ein schwankendes Gangbild oft erst sehr spät auftreten [3].

In anderen medizinisch-klinischen Bereichen (Geriatrie, Neurologie, Pädiatrie, Orthopädie) stehen seit einigen Jahren technische Hilfen zur Verfügung, die eine sensitive, präzise und objektive Erfassung und Dokumentation des Gangbildes erlauben [5]. Im Rahmen eines Erfahrungsaustausches zwischen Geriatern und Rechtsmedizinern ergab sich die Frage, ob der Einsatz eines sensorunterfütterten Teppichs mit integrierter Software zur Datenverarbeitung (GAITRite®-System, vgl. Abb. 1) besser als der klinische Blick eines erfahrenen Untersuchers geeignet wäre, alkoholinduzierte Störungen des Gangbildes zu erfassen [5].



Abb. 1: Untersuchung eines Patienten mit dem GAITRite®-System.

Fragestellungen / Hypothese

1. Lassen sich alkoholinduzierte Veränderungen des Gangbildes im Rahmen eines standardisierten Trinkversuches besser mit einem technischen System zur Ganganalyse erfassen als durch herkömmliche klinische Tests wie eine einfache Gangprobe?

2. Wenn ja, treten Dosis-Wirkungsbeziehungen mit steigendem Alkoholisierungsgrad auf?

Material und Methoden

Stichprobe

Zum Versuch wurden 10 erwachsene Probanden rekrutiert zu gleichen Teilen unter den Mitarbeitern der beiden ausführenden Einrichtungen (Institut für Rechtsmedizin, UKE und Albertinen-Haus, Zentrum für Geriatrie und Gerontologie). Eine Zustimmung des betrieblichen Gesundheitsdienstes wurde zusätzlich zur individuellen (written consent) eingeholt. Die Aufklärung umfasste neben Erläuterungen zu Datenschutz, Versuchsablauf und potenziellen Risiken auch den Hinweis, 24 Stunden nach dem Trinkversuch kein Kraftfahrzeug zu führen.

Setting, Instrumente und Versuchsablauf

Therapiesaal der medizinisch-geriatrischen Klinik. Aufgebaut wurde ein Untersuchungsparcours, der von jedem Teilnehmer in regelmäßigen zeitlichen Abständen bei definiertem Blutalkohol dreimal zu durchlaufen war (vgl. Abb. 2).

1) Um konstitutionelle Einflüsse auf das Gangbild zu erfassen, wurden vor Beginn des Trinkversuches Alter, Geschlecht, Größe, Gewicht, Body Mass Index, Beinlänge und Handkraft als Korrelat der Gesamtmuskulatur der Probanden ermittelt. Akute Erkrankungen und deutliche funktionelle Einschränkungen wurden mittels ICF-Short-Form (International Classification of Functioning, Disability and Health – Kurzform) ausgeschlossen [15]. Zuletzt erfolgte eine Befragung zum persönlichen Alkoholkonsum (Durchführung Geriatrie).

2) Die Alkoholisierung erfolgte an einer Trinkstation (je nach Präferenz Weiß- oder Rotwein). Die Probanden wurden zu einem gleichmäßigen Trinkverhalten angehalten, ein so genanntes „Sturztrinken“ war zu vermeiden. Dennoch sind Unterschiede bei der Trinkgeschwindigkeit zwischen ca. 10 und 20, in einem Einzelfall maximal 30 Minuten beobachtet worden, die zu Unterschieden in der Anflutung beigetragen haben könnten. Daher wurde auch das subjektive Alkoholisierungsgefühl mittels einer standardisierten 10er-Skala erhoben. Alle 10 Minuten wurde die Alkoholkonzentration der Atemluft gemessen (Gerät: Dräger Alcotest 7110 Evidential – eichfähig laut deutscher Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt; Messablauf laut DIN VDE 0405). Waren die angestrebten Promillewerte von 0,5 bzw. 1,0 annähernd erreicht, erfolgte zur späteren Validierung eine Blutentnahme sowie Freigabe des Probanden für einen Durchlauf durch den Parcours (Durchführung Rechtsmedizin) [12].

3) Es schloss sich an die Untersuchung des Gangbildes mittels GAITRite® System, einem sensorunterfütterten Gangteppich mit Aufzeichnung räumlicher und zeitlicher Gangparameter sowie entstehender Druckbelastung in Echtzeit mit elektronischer Datenverarbeitung [5, 7]. Die Daten zum Gangbild wurden unter 3 verschiedenen Versuchsbedingungen vor und nach Alkoholisierung aufgezeichnet:

- einfacher Vorwärtsgang bei bevorzugter Gehgeschwindigkeit,
- Vorwärtsgang bei bevorzugter Gehgeschwindigkeit unter Zweifachanforderung (kognitiver dual-task: Rückwärtszählen von 100) sowie
- Vorwärtsgang bei bevorzugter Gehgeschwindigkeit unter Dreifachanforderung (kognitiver task: Rückwärtszählen von 100 sowie motorischer task: Balancieren eines Gips-Eis auf einem Löffel) [5].

Alle Durchläufe wurden zusätzlich gefilmt aus einem frontal – 45° versetzten Blickwinkel. Die jeweils 3 Kurzfilme pro Proband wurden in der Reihenfolge randomisiert und anschließend von 2 verblindeten Untersuchern (Physiotherapeut, Rechtsmediziner) beurteilt [9].

4) Als letzte Station war ein Labor zu besuchen, wo unter neuropsychologischer Anleitung standardisierte Tests zur Untersuchung der kognitiven Leistungsfähigkeit (Reaktionsschnelligkeit, Aufmerksamkeitsteilung) durchgeführt wurden (Durchführung Geriatrie). Das komplette Testverfahren kam zu allen drei Untersuchungszeitpunkten zur Anwendung.

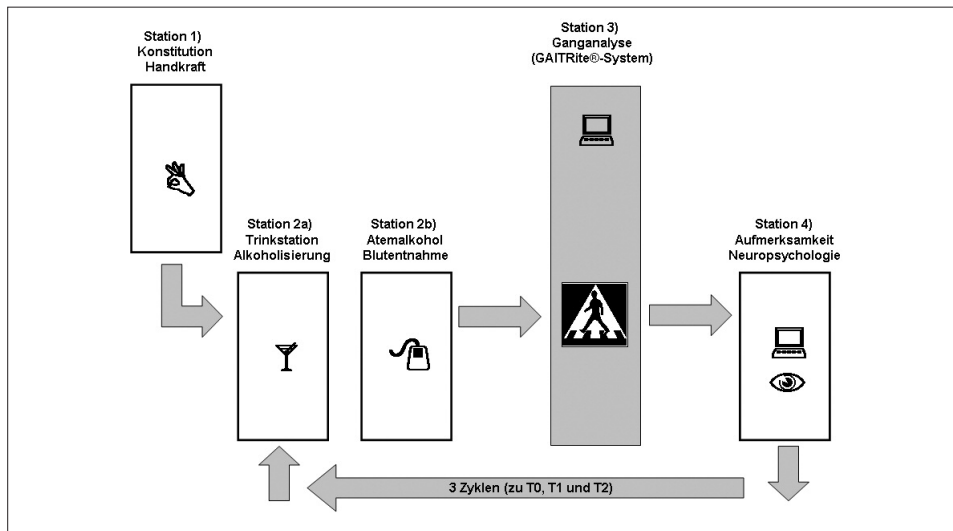


Abb. 2: Schematische Darstellung des Untersuchungsparcours.

Untersuchungszeitpunkte und Labor

Vor einem standardisierten Trinkversuch (T_0 : 0,0 Promille) sowie an zwei weiteren Messzeitpunkten im Abstand von etwa 30 Minuten. Angestrebt wurden unter regelmäßiger Kontrolle des Alkohols in der Atemluft zwei unterschiedlich starke Alkoholisierungsgrade von ca. 0,5 (T_1) bis zu 1,0 (T_2) Promille [12].

Auswertung und statistische Verfahren

Blutalkoholproben wurden im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf ausgewertet mittels zweifacher Gas-Chromatographie.

Die Erfassung der Daten erfolgte in Excel, die Daten aus dem GAITRite®-System wurden in das Excel-Format exportiert. Die Auswertung erfolgte mit SPSS (Version 15) Ver-

fahren. Für die Verlaufsanalysen über die drei Messzeitpunkte wurde der Friedmann-Test für mehr als zwei verbundene Stichproben und für die Korrelation zwischen Promillewert und Alkoholisierungsgefühl wurde der Spearman-Rho Test für rangskalierte Variablen gewählt.

Ergebnisse

10 Probanden wurden rekrutiert. Eine Person musste nach T₁ aus körperlichen Gründen (Übelkeit) abbrechen und wurde von den Verlaufsanalysen ausgeschlossen. Der Frauenanteil betrug 50 %, das mittlere Alter lag bei 38,1 Jahren (Range: 26 bis 53 Jahre) und der Body-Mass-Index bei 24,2 Punkten (Range: BMI 18 bis 32). Sowohl die Messung der Handkraft als Indikator für die Gesamtmuskulatur und unabhängiger Prädiktor funktioneller Verschlechterung im Alter (vgl. Tab. 1), als auch die Erhebung der aktuellen Leistungsfähigkeit (ICF) ergaben keinen Anhalt für klinisch relevante körperliche oder geistige Einschränkungen, wenn auch konstitutionelle und konditionelle Unterschiede zu verzeichnen sind [2, 11]. Diese liegen in der typischen Spannweite von alters-, geschlechts- und trainingsspezifischen Unterschieden [15].

	Mittelwert (SD)	Range	Adulter Referenzbereich bzw. Minimalwert
Frauenanteil	50 %		
Alter (Mittelwert, SD)	38,1 (± 9,1)	26–53	18–60
Body Mass Index	24,2 (± 3,9)	18–32	18,5–25 (ideal) 26–29 (prä-Obesitas)
Handkraft links (kpa)	101,5 (± 14,0)	75–120	> 69
Handkraft rechts (kPa)	107,7 (± 13,0)	90–125	> 69

Tab. 1: Stichprobenbeschreibung (n = 10).

Die Probanden sollten angeben, an welchen Tagen im Monat bzw. in der Woche sie Alkohol trinken und welche Mengen. Danach fielen keine Auffälligkeiten beim Trinkverhalten im Sinne einer Abstinenz oder eines übermäßigen Konsums von Alkohol auf. Nach der Selbstauskunft werden maximal ca. 18 und im Minimum drei Gläser (à 200 ml) im Monat konsumiert. Diese Ergebnisse sind plausibel, denn die Werte für das Alkoholisierungsgefühl und die Promille korrelieren zu den Messzeitpunkten T₁ und T₂ (p = 0,000; Spearman-Rho Test).

Das Alkoholisierungsgefühl wurde anhand einer elfstufigen Skala von 0 (= nüchtern) bis 10 (stark alkoholisiert mit Erinnerungslücken) durch die Probanden selbst angegeben. Probanden mit einer großen Toleranz gegenüber Alkohol auf Grund des Trinkverhaltens hätten zu Ausreißern beim Alkoholisierungsgefühl bei T₂ (> 0,8 Promille) führen müssen. Das Alkoholisierungsgefühl betrug für die Gesamtstichprobe im Mittel 3,6 (zu T₁ bei durchschnittlich 0,54 Promille und 6,1 (zu T₂ bei durchschnittlich 0,98 Promille (vgl. Abb. 3).

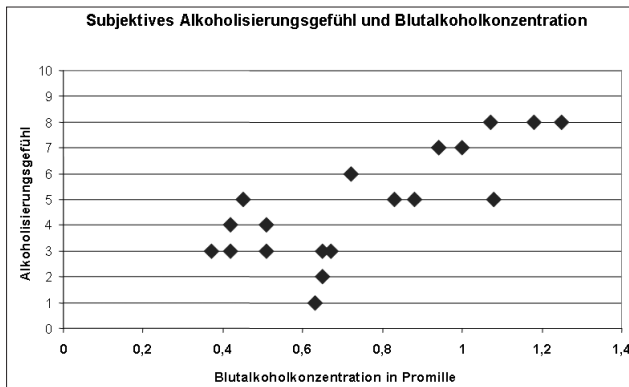


Abb. 3: Subjektives Alkoholisierungsgefühl und Blutalkoholkonzentration. Alkoholisierungsgefühl: 0 = nüchtern bis 10 = stark alkoholisiert mit Erinnerungslücken bei verschiedenen Blutalkoholwerten (Ergebnisse der Laboruntersuchungen in Promille).

Ziel war es, im Versuchsaufbau zu T_1 möglichst auf 0,5 Promille Blutalkohol und zu T_2 möglichst auf 1,0 Promille Blutalkohol zu gelangen [12]. Der Durchschnittswert lag bei T_1 bei 0,54 Promille (Minimum: 0,37; Maximum: 0,72) und bei T_2 bei 0,98 Promille (Minimum: 0,83; Maximum 1,25) mit starken interindividuellen Schwankungen in der Höhe der Werte und der notwendigen Zeit zum Erreichen der Zielwerte.

Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse der neuropsychologischen Testung zu den Messzeitpunkten T_0 , T_1 und T_2 . Die Leistungen liegen zu allen Messzeitpunkten im Durchschnittsbereich gesunder Vergleichspersonen (Prozentränge 15,9–84,1) [17].

Die Angabe „Warnton nein“ und „Warnton ja“ beschreiben die Reaktionszeit auf ein auf dem PC-Bildschirm erscheinendes Kreuz. In der Testsituation „Warnton ja“ wird das Kreuz akustisch angekündigt. Bei der geteilten Aufmerksamkeit geht es darum, visuell auf vier Kreuze zu reagieren, wenn diese ein Quadrat bilden und gleichzeitig auf hohe und tiefe Töne zu reagieren, wenn zwei gleiche Töne hintereinander folgen. So kann die Aufmerksamkeit unter verschiedenen Bedingungen ermittelt werden.

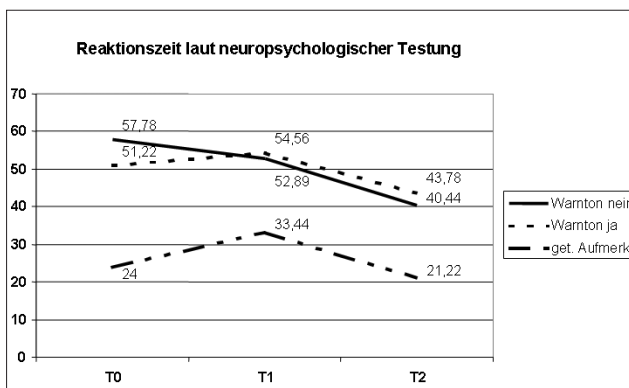


Abb. 4: Reaktionszeit laut neuropsychologischer Testung. Darstellung in Prozenträngen zu den 3 Untersuchungszeitpunkten T_0 , T_1 und T_2 .

Bei der Auswertung der Daten des Ganganalyse-Systems GAITRite® wurde bereits frühzeitig deutlich, dass Unterschiede zwischen den Messzeitpunkten, wenn überhaupt, nur bei der anspruchsvollsten Aufgabe mit Dreifachanforderung (Gehen, Ei balancieren und laut von 100 rückwärts zählen) herauszuarbeiten sind (vgl. Abb. 5). Exemplarisch für die meisten Gangparameter zeigt Abbildung 5 mit der Gehgeschwindigkeit (in cm/sekunde) zu den 3 Messzeitpunkten und als Maß für die Gangsicherheit die Anteile der Doppelunterstützungsphase innerhalb eines Gangzyklus. Keiner der hier beschriebenen Parameter zur Beschreibung des Gangbildes zeigte im Verlauf signifikante Unterschiede ($p > 0,05$). Dies gilt auch für andere untersuchte Parameter wie Kadenz, Spielbeinphase oder Gangvariabilität.

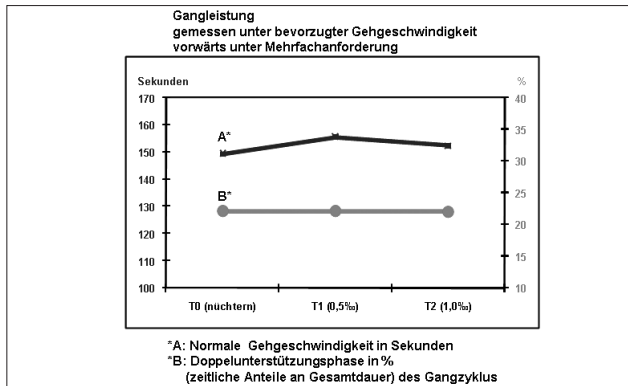


Abb. 5: Gangleistung ($n = 9$), gemessen unter bevorzugter Gehgeschwindigkeit vorwärts unter Mehrfachanforderung (kognitiv-koodinativ) zu den drei Untersuchungszeitpunkten T_0 , T_1 und T_2 : A: Normale Gehgeschwindigkeit in Sekunden; B: Doppelunterstützungsphase in % (zeitliche Anteile an Gesamtdauer) des Gangzyklus – in dieser Phase haben beide Füße Bodenkontakt.

Insgesamt sind damit keine Unterschiede im Gangbild (insbesondere nicht in der körperlichen Balance) zu den verschiedenen Messzeitpunkten feststellbar. Alle Parameter liegen im hochnormalen Bereich adulter Gangleistung [7]. Eine anteilige Erhöhung der Doppelunterstützungsphase gegenüber der Schwungbeinphase innerhalb einer Schrittfolge etwa hätte auf eine Gangunsicherheit hinweisen können; wurde aber auch bei Personen mit stärkerem, subjektivem Alkoholisierungsgrad nicht nachgewiesen. Allerdings wurden gehäuft, wenn auch nicht statistisch signifikant, Fehler bei der koordinativen Leistung unter der untersuchten Dreifachanforderung beobachtet (vgl. Abb. 6): Zu T_1 verzählten sich die Probanden viermal und verloren einmal das Ei, zu T_2 verzählten sich die Probanden fünfmal und verloren einmal das Ei. Diese Fehlleistungen sind untypisch und weisen auf eine bewusste Priorisierung zugunsten der Motorik (Gangleistung) [4, 5].

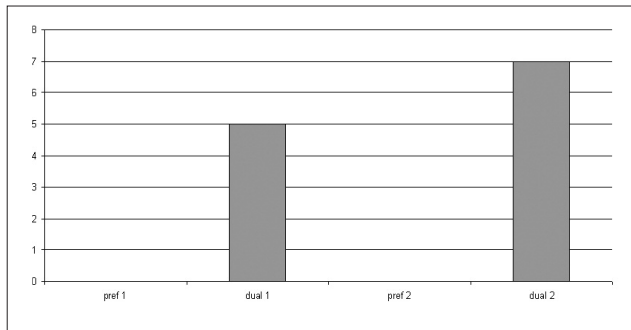


Abb. 6: Koordinative Fehler in Mehrfachanforderungssituationen, (ohne gleichzeitige Verschlechterung des Gangbildes – die Abweichungen sind statistisch nicht signifikant): Einfacher Vorwärtsgang nicht alkoholisiert (pref 1) versus einfacher Vorwärtsgang alkoholisiert (pref 2) sowie Vorwärtsgang mit Dreifachanforderung nicht alkoholisiert (dual 1) versus einfacher Vorwärtsgang mit Dreifachanforderung alkoholisiert (dual 2).

Auch die qualitative Beurteilung der Filmaufnahmen durch zwei erfahrene, verblindete Untersucher (Physiotherapeut, Rechtsmediziner) zu den jeweils 3-Gangversuchen zeigte keine überzufällige Unterscheidbarkeit von Gängen ohne von Gängen unter Alkoholeinfluss.

Diskussion

Es ließen sich unter den genannten Bedingungen keine alkoholinduzierten Veränderungen des Gangbildes sicher oder gar in Dosis-Wirkungsbeziehungen mit steigendem Alkoholisierungsgrad nachweisen.

Weder die technisch-unterstützten Ganganalysen noch die klinische Beurteilung der Filmaufnahmen zu den verschiedenen Gangversuchen zeigten eine überzufällige Diskrimination. Dies spricht für einen außerordentlich guten, körperlich-funktionellen Zustand der Probanden [5, 7].

Allerdings wurden vereinbarungsgemäß zwei Versuche, bei denen unter 1 Promille Blutalkohol das Gips-Ei nicht bis zu Ende balanciert werden konnte, wiederholt und die erfolgreichen Videos mit in die randomisierte Verteilung eingeschlossen statt der beiden missglückten.

Auch die neuropsychologischen Untersuchungen zur geteilten und ungeteilten Aufmerksamkeit verliefen weitgehend unverändert im Vergleich zur Leistung der Probanden unter Normalbedingungen vor dem Trinkversuch. Hierbei können Trainingseffekte eine Rolle gespielt haben [1].

Allerdings wurden koordinative Fehlleistungen unter Mehrfachanforderungen dokumentiert sowie Verhaltensauffälligkeiten der Probanden durch die nüchternen Versuchsleiter beobachtet. Messverfahren speziell für enthemmtes Verhalten waren nicht Teil der ursprünglichen Fragestellung und damit des vorliegenden Studiendesigns, sollten aber in künftigen Untersuchungen berücksichtigt werden.

Eine Erklärung könnte der überdurchschnittlich hohe Grad an körperlicher und kognitiver Leistungsfähigkeit und Leistungsreserve sowie Motivation der freiwilligen Probanden sein [11]. Nur bei einem von 10 Probanden musste der Trinkversuch vorzeitig aufgrund von körperlichen Anzeichen einer Alkoholunverträglichkeit (vegetative Reaktion, Erbrechen) abgebrochen werden.

Im Gegensatz zu den hier vorgestellten Probanden bilden ältere Personen ab dem 60. Lebensjahr eine Zielgruppe mit geringerer physiologischer Reserve, die bereits ohne Alkoholisierung unter Mehrfachanforderung deutliche Gangbildänderungen aufweisen sowie verlangsamte Reaktionszeiten in neuropsychologischen Testverfahren [4, 5, 7, 13, 17].

Eine Übertragung auf die normale Praxis der Untersuchungen zur Fahrtauglichkeit nach Alkoholisierung ergibt sich daher nicht, sondern zeigt vielmehr, dass insbesondere die hohen Mehrfachanforderungssituationen bei der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr in Verbindung mit einem geänderten Verhalten (Aggression, geringes Risikobewusstsein, geringe Problemlösungskompetenz) zu einer Überschätzung der eigenen Fähigkeiten insbesondere junger, alkoholisierter Personen führen können, da diese körperlich-motorische Einbußen länger kompensieren könnten [8]. Dafür spricht, dass auch die Auswertung der Filmsequenzen von geschulten Untersuchern keinen eindeutigen Hinweis auf eine Alkoholisierung oder andere Abweichungen ergab [4, 9].

Einfache Aufmerksamkeitstests und eine Analyse des Gangbildes scheinen für gesunde, junge Normalpersonen ungeeignete Indikatoren für eine Alkoholisierung bis 1 Promille [10]. Abweichendes Verhalten wie Enthemmung und Untersuchungen an Personen mit geringer Leistungsreserve (z. B. Personen ab dem 70. Lebensjahr) sollten daher in künftigen Versuchen mit ähnlicher Fragestellung vermehrt Beachtung finden [16].

Zusammenfassung

In einigen medizinisch-klinischen Bereichen werden zunehmend technisch-unterstützte Verfahren zur Analyse und Dokumentation von Veränderungen des menschlichen Gangbildes genutzt. Diese Studie, eine Zusammenarbeit von Geriatern und Rechtsmedizinern, widmete sich der Frage, ob der Einsatz eines sensorunterfütterten Teppichs mit integrierter Software zur Datenverarbeitung besser als der klinische Blick eines erfahrenen Untersuchers geeignet wäre, alkoholinduzierte Störungen des Gangbildes zu erfassen. Obwohl die angewandte Methode im klinischen Bereich als sehr sensitiv gilt, ergab unsere Untersuchung keinerlei objektivierbare Veränderungen, weder durch die Untersucher, noch durch die technischen Ganganalysen des Gangbildes unter Alkoholeinfluss (gemessen jeweils bei ca. 0,5 und 1,0 Promille Blutalkohol). Auch eine Belastung der adulten Probanden durch validierte Stresstests (Mehrfachanforderung durch kognitive und koordinative Aufgaben) während der Gangproben ergab keine eindeutig auffälligen Befunde, ging aber mit Verhaltensänderungen einher. Wir schließen nun daraus, dass junge (gesunde), alkoholisierte Personen körperlich-motorische Einbußen länger kompensieren können als z.B. ältere Probanden, die in Mehrfachanforderungssituationen bereits ohne Alkoholisierung Probleme bekommen. Künftige Untersuchungen zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholenuss sollten auch etwaige Verhaltensauffälligkeiten, die zu einer Überschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten führen könnten, berücksichtigen.

Schlüsselwörter

Blutalkohol – Gangbild – Mehrfachleistung

Summary

There is an increase in use of technical supported systems to analyse and to document disorders of gait in some special medical fields. In this study a co-operation of geriatricians and forensic physicians focussed on gait analyses carried out by an electronic walkway system with integrated sensors. The question to be answered was if this electronic gait analyses would detect alcohol affected gait disorders more precisely than a clinical examination carried out by an expert in this field. Despite the proven high sensitivity of this new method in a clinical setting, we did not find significant change of gait under the influence of alcohol (not at 0.5 and not at 1.0 percent of blood alcohol). Even a validated stress test (cognitive and coordinative task while walking) did not show other findings, but gave an idea of behavioural changes. Therefore, we conclude that younger (healthy) adults compensate alcohol related problems in a better way than older humans who already show problems in performing

multiple tasks without alcohol. Future studies focussing on alcohol and traffic participation should also reconsider alcohol related behaviour changes such as overestimation of the own possibility to drive.

Keywords

blood alcohol – gait performance – multi-tasking

Interessenkonflikte: Keine (Keiner der Autoren gibt einen Interessenskonflikt an. Zum Zeitpunkt der Arbeit an dieser Publikation wurden J. ANDERS und U. DAPP im Rahmen der Langzeitstudie LUCAS 01ET0708 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert ohne Beeinflussung der Inhalte in diesem Artikel).

Literatur

- [1] Bühner M, Ziegler M, Bohnes B, Lauterbach K (2006) Übungseffekte in den TAP Untertests Test Go/nogo und Geteilte Aufmerksamkeit sowie dem Aufmerksamkeits-Belastungstest d2. *Z. Neuropsychol.* 17 (3): 191–199
- [2] Crosby CA, Wehbé MA, Mawr B (1994) Hand strength: normative values. *J Hand Surg Am*, 19 (4): 665–70
- [3] Diener HC, Dichgans J, Bacher M, Hülser J, Liebich H (1983) Mechanisms of postural ataxia after intake of alcohol. *Z Rechtsmed*, 90 (3):159–165
- [4] Hollman JH, Kovash FM, Kubik JJ, Linbo RA (2007) Age-related differences in spatiotemporal markers of gait stability during dual task walking. *Gait & Posture*, 26 (1): 113–119
- [5] Kressig RW, Beauchet O, European GAITRite Network Group (2004) Guidelines for clinical applications of spatio-temporal gait analysis in older adults. *Aging Clin Exp* 18 (2): 174–6
- [6] Mathiowetz V, Kashman N, Volland G, Weber K, Dowe M, Rogers S (1985) Grip and pinch strength: normative data for adults. *Arch Phys Med Rehabil* 66: 69–72
- [7] Menz HB, Latt MD, Tiedemann A, Kwan M, Lord SR (2004) Reliability of the GAITRite walkway system for the quantification of temporo-spatial parameters of gait in young and older adults. *Gait & Posture*, 20 (1): 20–25
- [8] Mitchell MC. Alcohol-induced impairment of central nervous system function: behavioural skills involved in drinking (1985) *J Stud Alcohol Suppl*, 10: 109–116
- [9] Nischalk M, Ortman C, West A, Schmäl F, Stoll W, Fechner G (1999) Effects of alcohol on body-sway patterns in human subjects. *Int J Legal Med*, 112 (4): 253–260
- [10] Ogden, E.J., Moskowitz, H (2004) Effects of alcohol and other drugs on driver performance. *Traffic Inj Prev*, 5 (3): 185–198
- [11] Rantanen T, Guralnik JM, Foley D et al. (1999) Disability midlife hand grip strength as a predictor of old age. *JAMA*, 281 (6): 558–560
- [12] Richter R, Hobi V (1975) The impairment of the ability to drive with blood alcohol concentrations of 0.5 per mille. A review of the literature, *Schweiz Med Wochenschr*, 5 (105/27): 884–890
- [13] Springer S, Giladi N, Peretz C et al. (2006) Dual-tasking effects on gait variability: the role of aging, falls, and executive function. *Movement Disorders*, 21: 950–7
- [14] Sullivan EV, Rosenbloom MJ, Pfefferbaum A (2000) Pattern of motor and cognitive deficits in detoxified alcoholic men. *Alcohol Clin Exp Res*, 24 (5): 611–621
- [15] WHO (1995) Physical status: the use and interpretation of anthropometry. Report of a WHO Expert Committee. WHO Technical Report Series 854. Geneva: World Health Organization
- [16] Wolfson L (2001) Gait and balance dysfunction: A model of the interrelation between age and disease. *The Neuroscientist*, 7(2): 178–183
- [17] Zimmermann P, Fimm B (2002) Testbatterie zur Aufmerksamkeitsprüfung (TAP) Version 1.7; Vera Fimm, Herzogenrath: Psychologische Testsysteme (Psytest)

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Jennifer Anders
Forschungsabteilung am Albertinen-Haus,
Zentrum für Geriatrie und Gerontologie,
Wissenschaftliche Einrichtung an der Universität Hamburg
Sellhopsweg 8-22
22459 Hamburg
Email: jenny.anders@albertinen.de

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Zentrum für Evaluation und Methoden, Bonn¹), TÜV Hessen²),
 TÜV Thüringen³), TÜV Nord⁴),
 TÜV SÜD⁵), ABV GmbH, Köln⁶), DEKRA⁷)

NORBERT HILGER¹), HORST ZIEGLER³), GEORG RUDINGER¹), DON DEVOL³),
 JOHANNES JANSEN⁴), GERHARD LAUB⁵), KARIN MÜLLER⁶), WOLFGANG SCHUBERT⁷)

EVA-MPU – Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU)

EVA-MPA – Recidivism of DWI drivers after medical-psychological assessment (MPA)

1. Ausgangslage

Im Jahre 2010 wurden in Deutschland 101.596 medizinisch-psychologische Fahreignungsuntersuchungen (MPU) durchgeführt (Blutalkohol 2011 Vol. 48 Nr. 5 S. 279–281). Diese Untersuchungen werden im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung bei Eignungszweifeln durch die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden gefordert. Erst nach einer positiven Eignungsprognose durch eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) können bei der Fahrerlaubnisbehörde vorliegende Eignungszweifeln relativiert und die Frage nach der Erteilung einer Fahrerlaubnis positiv beantwortet werden. Falls die Fahrerlaubnis nicht entzogen wurde, aber gravierende Eignungszweifeln seitens der Fahrerlaubnisbehörde bestehen, kann über eine mögliche Entziehung der Fahrerlaubnis anhand eines Fahreignungsgutachtens entschieden werden.

Die wichtigsten Untersuchungsanlässe waren 2010 Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr ab 1,6 Promille (29 %) oder wiederholte Alkoholauffälligkeiten (17 %) sowie Drogen- und Medikamentendelikte (20 %). Kombinationen aus Alkoholdelikten und verkehrs- oder strafrechtlichen Auffälligkeiten machten 8 % aus. Verkehrsrechtliche Auffälligkeiten ohne Alkohol waren bei 15 % der Fragestellungen Ursache für die Anordnung einer MPU. Neben diesen Hauptanlassgruppen können auch andere Ursachen wie beispielsweise strafrechtliche Auffälligkeiten, die Erteilung einer Fahrerlaubnis vor Erreichen einer festgelegten Mindestaltersgrenze oder körperliche und geistige Beeinträchtigungen bzw. Erkrankungen Eignungsuntersuchungen erforderlich machen. Die Untersuchungen sind freiwillig, bei einer Nichtvorlage des behördlich geforderten Eignungsgutachtens kann jedoch das Überprüfungsverfahren i. d. R. nicht zu Gunsten des oder der Betroffenen abgeschlossen werden. In Deutschland ist dies im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und auf dem Verordnungswege über die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelt. Die MPU können in Deutschland nur in speziell von den zuständigen Landesbehörden anerkannten BfF durchgeführt werden. Diese werden zunächst hinsichtlich verschiedener Qualitäts-, Organisations- und Personalanforderungen durch eine Bundesbehörde, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), überprüft, und erst nach erfolgreicher Dokumentation der erforderlichen Voraussetzungen erfolgt die Anerkennung durch die Landesbehörden. Gegenwärtig sind 14 Trägerorganisationen in Deutschland anerkannt. Diese Organisationen haben ein flächendeckendes Netz von über 270 Begutachtungsstellen eingerichtet, welches über die

fachgerechte Erstellung der Fahreignungsgutachten hinaus auch eine gute räumliche Erreichbarkeit für betroffene Bürger gewährleistet.

Für die Begutachtung selbst liegen fachliche Beurteilungskriterien zur Kraftfahreignung vor (SCHUBERT & MATTERN, 2009), die bundesweit einheitlich angewendet werden. Diese bilden einen formalen fachlichen Rahmen, der für alle BfF in Deutschland mit ihren medizinischen und psychologischen Gutachtern verbindlich vorgeschrieben ist. Die Fachgesellschaften in Deutschland, das sind die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und die Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), haben die Verantwortung für die Überprüfung und Weiterentwicklung dieser Beurteilungskriterien. Ursprünglich waren diese Kriterien von den großen Begutachtungsträgern in Deutschland im Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) entwickelt und 2004 an die Fachgesellschaften zur Weiterentwicklung übergeben worden. Die Anforderungen an die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung verpflichten seitdem alle Gutachter und Begutachtungsstellen auf die Anwendung und Einhaltung dieser Begutachtungsvorgaben, und die BAST legt diese Kriterien auch ihren regelmäßigen Gutachtenüberprüfungen zu Grunde.

Ausgangspunkt für die Anordnung einer Überprüfung der Fahreignung bei Kraftfahrern durch die Fahrerlaubnisbehörden in Deutschland sind Eignungszweifel, die bei verschiedenen Anlassgruppen und Auffälligkeiten entstehen, und die in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung (Bundesanstalt für Straßenwesen, 2000) formuliert und begründet sind. Ausführlich beschrieben und kommentiert ist dies auch bei SCHUBERT et al. (2005). Bei alkoholauffälligen Verkehrsteilnahmen ergeben sich die Eignungszweifel aus der hohen Rückfallwahrscheinlichkeit, die für Kraftfahrer mit hohen Blutalkoholkonzentrationen oder wiederholten Auffälligkeiten ermittelt wurde. Insbesondere hohe Blutalkoholkonzentrationen sind das Resultat einer hohen Alkoholverträglichkeit, die aus regelmäßigem und intensivem Alkoholmissbrauch resultiert. Ohne eine gravierende Änderung der Alkoholtrinkgewohnheiten und der darauf bezogenen Einstellungen, besteht die große Gefahr, dass bei Alkoholkonsum die Trennung von Fahren und Trinken nicht umgesetzt wird und sich erneute Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr ereignen. Erste Zahlen und Ergebnisse hierzu wurden von BUIKHUISEN & VAN WERINGH (1968) für die Niederlande veröffentlicht, entsprechende Untersuchungen für Deutschland wurden u. a. von STEPHAN (1984) vorgelegt. In den folgenden Jahren wurde auch der Frage nachgegangen, wie sich die Legalbewährung im Verkehr bei Personen im Anschluss an eine abgeschlossene Eignungsbegutachtung (MPU) im Zeitverlauf darstellt. Hier sind vor allem zwei einflussreiche Forschungsprojekte der BAST und des VdTÜV zu nennen, die unter den Kürzeln ALKOEVA (WINKLER et al., 1988, 1990) und EVAGUT (JACOBSSHAGEN & UTZELMANN, 1996) bekannt geworden sind.

Bei diesen Forschungsprojekten wurden neben der Legalbewährung von alkoholauffälligen Fahrern nach MPU auch die Effekte einer Teilnahme an den in den 1970er Jahren eingeführten Nachschulungskursen für auffällige Kraftfahrer in Deutschland untersucht. Diese Kurse wurden mit der Einführung der FeV mit einem rechtlichen Rahmen versehen und laufen seither als „Kurse nach § 70 der FeV zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“. Die Teilnahme an diesen Kursen kann nach einer MPU erfolgen, wenn entsprechende Empfehlungen im Gutachten formuliert wurden, d. h. wenn aus gutachterlicher Sicht eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass durch die Teilnahme an einem solchen Kurs noch vorliegende Eignungsdefizite behoben werden können. Nach Zustimmung der

zuständigen Fahrerlaubnisbehörde kann anschließend eine Teilnahme erfolgen. Die Teilnahme an Kursen nach § 70 ist freiwillig, betroffene Personen können noch vorhandene Problembereiche auch über andere Wege und Maßnahmen, wie z. B. psychologische Beratung oder Therapie, angehen. Während der Erfolg dieser alternativen Maßnahmen durch eine erneute Eignungsbegutachtung überprüft werden muss, wird die Fahrerlaubnis nach erfolgreichem Abschluss eines § 70-Kurses ohne weitere MPU wieder erteilt. Die Begründung hierfür ist dadurch gegeben, dass Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung ein spezielles Anerkennungsverfahren durchlaufen, in welchem ihre Wirksamkeit überprüft und bestätigt wird.

Betrachtet man nun die Zahlen zur Legalbewährung nach MPU und deren Entwicklung über die Jahre, zeigt sich ein abfallender Trend der Rückfallzahlen. Für einen dreijährigen Beobachtungszeitraum ergab sich bei ALKOEVA eine Rückfallzahl von 18,8 %, bei EVA-GUT lag die Rückfallzahl hingegen zwischen 9,9 und 12,2 % bei positiv begutachteten alkoholauffälligen Fahrern. Die MPU-Fälle wurden bei ALKOEVA aus den Jahren 1979 bis 1983 gezogen, bei EVAGUT aus den Jahren 1987 bis 1989. Bei den Zahlen von STEPHAN (1984) wurden alkoholauffällige Kraftfahrer aus dem Jahr 1973 überprüft und die Bewährung nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis berücksichtigt. Auch in dieser Population war eine hohe Anzahl von Personen enthalten, die erst nach einer MPU die Fahrerlaubnis wieder erhielten. Die Rückfallzahlen bei diesen Personen lagen nach drei Jahren in der Gruppe der Ersttäter bei 24,9 % und in der Gruppe der Wiederholungstäter bei 16,7 %. Dritt- und Mehrfachtäter hatten sogar eine Rückfallquote von 26,7 %.

Bedenkt man die wesentlichen Veränderungen, die im deutschen Fahrerlaubnissystem im vergangenen Jahrzehnt vor allem bei der Begutachtung von auffälligen Fahrern stattgefunden haben, entsteht der dringende Bedarf nach aktuellen Zahlen zur Legalbewährung – insbesondere bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. Zudem ist eine regelmäßige Wirksamkeitsüberprüfung der eingesetzten Verfahren analog zu den Wirksamkeitsevaluationen der § 70-Kurse auch grundsätzlich angezeigt, um Weiterentwicklungen voranzutreiben. Wichtige Maßnahmen und Veränderungen der vergangenen Jahre, die sich auf die Legalbewährung ausgewirkt haben können, sind folgende:

- Einführung der Akkreditierungsprüfung aller Träger von Begutachtungsstellen in Deutschland im Jahr 2000 durch die BAST;
- Einführung der 0,5 Promille Grenze in Deutschland im Jahr 2001;
- Einführung der neuen einheitlichen Beurteilungskriterien bei allen Begutachtungsstellen im Jahr 2005;
- Zunahme und Erweiterung der Beratungs- und Therapieangebote zur Vorbereitung einer MPU.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2010 durch die Kommission Fahreignung des Verbands der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) und den darin zusammengeschlossenen Trägern amtlich anerkannter BfF (DEKRA, TÜV Hessen, TÜV Nord, TÜV Rheinland/ABV, TÜV SÜD, TÜV Thüringen) eine Studie zur Legalbewährung von einmalig und wiederholt mit Alkohol im Straßenverkehr auffälligen Kraftfahrern in Auftrag gegeben, die vom Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM) der Universität Bonn durchgeführt und ausgewertet wurde. Bei den BfF der beteiligten Träger wurden in diesem Zeitraum in Deutschland insgesamt mehr als $\frac{3}{4}$ der MPU im Bereich der Alkoholfragestellungen durchgeführt.

2. Methode

Für die Stichprobe von Teilnehmern einer MPU, im Folgenden MPU-Stichprobe genannt, wurden insgesamt $n = 1.600$ männliche Fahrerlaubnisbewerber mit MPU-Teilnahme aus den Untersuchungsakten der im VdTÜV organisierten Träger gezogen, die aufgrund einer Alkoholfragestellung im Zeitraum zwischen November 2005 und Oktober 2006 begutachtet wurden. Die Studie wurde auf männliche Teilnehmer beschränkt, da bei der grundsätzlichen Zielsetzung der Studie hinsichtlich der Legalbewährung von alkoholauffälligen Fahrern die Geschlechterfrage keine hohe Bedeutung hatte. Zudem konnte man dadurch Erhebungsschwierigkeiten bei weiblichen Teilnehmerinnen ausschließen, die nur über den Geburtsnamen im Verkehrszentralregister (VZR) auffindbar sind. Aufgrund von Namenswechseln (durch Heirat) waren hohe Ausfallsquoten zu befürchten, insbesondere weil in den BfF der Geburtsname nicht gespeichert wurde. Der Anteil der erfassten männlichen alkoholauffälligen Fahrer liegt zudem bei über 90 % an der Gesamtgruppe. Die MPU-Stichprobe untergliedert sich nach Vorgeschichte (Erst- vs. wiederholte Auffälligkeit) und Begutachtungsergebnis (positiv vs. § 70-Empfehlung) in vier Gruppen, für welche je $n = 400$ Fälle in die Bruttostichprobe zur Abfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) aufgenommen wurden. Die Aufteilung der Stichprobengröße auf die Begutachtungsträger erfolgte je Gruppe proportional zur Häufigkeitsverteilung von MPU-Alkoholfällen in 2006 bei den beteiligten Trägern. Innerhalb der Träger wurden die Teilstichproben aus den verschiedenen Standorten wiederum entsprechend der jeweiligen Verteilung der MPU-Fälle rekrutiert. Die Fälle wurden nach einem Zufallsprinzip gezogen und durch die Träger an das KBA weitergeleitet. Nach der Auswertung im KBA wurden von dort die Einzelergebnisse anonymisiert an das ZEM gemeldet.

Als Vergleichsgruppe wurde eine nach Bundesland geschichtete Zufallsstichprobe von $n = 3.200$ männlichen Fahrerlaubnisinhabern durch das KBA gezogen, die im Rekrutierungszeitraum erstmalig mit einer Alkohol-Ordnungswidrigkeit (OWi) im VZR aufgefallen waren. Die Aufteilung des Stichprobenumfangs auf die Bundesländer erfolgte proportional zur Verteilung der Bundesländer in der MPU-Stichprobe. Ziel hierbei war es, die beiden Stichproben hinsichtlich der Dichte der Verkehrsüberwachung vergleichbar zu machen. Eine darüberhinaus gehende Parallelisierung z. B. hinsichtlich Alter wurde nicht vorgenommen. Tabelle 1 gibt den Aufbau und die Größe der MPU- und OWi-Bruttostichproben wieder.

		Alkohol	
		erstauffällig	wiederholt
MPU	positiv	$n = 400$	$n = 400$
	§ 70	$n = 400$	$n = 400$
OWi		$n = 3.200$	

Tab. 1: Aufbau und Größe der Bruttostichproben.

Als Rückfall werden im Folgenden alle Alkoholauffälligkeiten betrachtet, die sich innerhalb von 36 Monaten nach individuellem Beginn der Beobachtungsphase ereignen. Für die Personen der MPU-Gruppe beginnt diese Beobachtungsphase jeweils mit der Erteilung der Fahrerlaubnis, für die Personen der OWi-Gruppe startet diese Phase mit der Rechtskraft der Referenztat, also der erstmaligen Alkohol-Ordnungswidrigkeit im Rekrutierungszeitraum. Die VZR-Abfragen erfolgten Anfang November 2010. Für alle in die Aus-

wertung eingeschlossenen Untersuchungsteilnehmer liegen diese Abfragezeitpunkte zu-
mindest neun Monate nach individuellem Ende der Beobachtungsphase. Aufgrund dieses
Umgangs mit der Meldeverzugsproblematik kann davon ausgegangen werden, dass die
vorliegenden VZR-Abfragen nahezu alle im Beobachtungszeitraum begangenen Taten
enthalten.

Im Sinne der Validität der MPU ist einerseits zu erwarten, dass die Rückfallwahr-
scheinlichkeiten der MPU-Gruppen nicht größer sind als die Rückfallwahrscheinlichkeit der
OWi-Gruppe. Zum anderen sollten sich auch die Rückfallwahrscheinlichkeiten der MPU-
Gruppen untereinander nicht unterscheiden. Da keine weiteren Festlegungen zur Bedeu-
tsamkeit möglicher Unterschiede zwischen den Gruppen gemacht wurden, werden diese
Forschungshypothesen hier als statistische Nullhypothesen formuliert. Als Signifikanzni-
veau wird einheitlich ,05 gewählt.

3. Ergebnisse

Ausschöpfung

Von den abgefragten Personen der MPU-Gruppen wurden in der Auswertung nur jene
berücksichtigt, für die eine Erteilung der Fahrerlaubnis innerhalb von sechs Monaten nach
der MPU im VZR eingetragen ist, und denen innerhalb des Beobachtungszeitraums die
Fahrerlaubnis (FE) nicht aufgrund einer Tat ohne Alkoholbezug entzogen wurde. Tabelle
2 gibt die Häufigkeiten der ausgeschlossenen Fälle getrennt nach Stichprobengruppe an.

	Erstauffällig, positiv		Wiederholt auffällig, positiv		Erstauffällig, § 70		Wiederholt auffällig, § 70	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Bruttostichprobe	400	100	400	100	400	100	400	100
VZR-negativ	27	7	15	4	19	5	16	4
Keine FE-Erteilung nach MPU	30	8	15	4	29	7	41	10
FE-Erteilung später als 6 Monate nach MPU	13	3	39	10	32	8	41	10
Erneute FE-Entziehung (ohne Alkoholbezug)	5	1	5	1	8	2	6	2
Ausgewertete Fälle	325	81 %	326	82 %	312	78 %	296	74 %

Tab. 2: Ausschöpfung der MPU-Stichprobe.

Während die Ausschöpfung in den MPU-Gruppen zwischen 74 % und 82 % liegt, ergibt
sich für die OWi-Gruppe aufgrund der Belassung der Fahrerlaubnis sowie der Rekrutie-
rung aus dem VZR eine sehr viel höhere Ausschöpfung. In der OWi-Gruppe wurden nur
20 Fälle, bei welchen eine Entziehung der Fahrerlaubnis ohne Alkoholbezug vorgenom-
men wurde, aus der Analyse ausgeschlossen.

Bundesland und Alter

Die Wohnorte der Fahrerlaubnisinhaber auf Ebene der Bundesländer verteilen sich auf-
grund der diesbezüglichen Parallelisierung in beiden (Brutto-)Stichproben in gleicher
Weise (vgl. Tabelle 3). Die Abweichungen zwischen den einzelnen MPU-Gruppen sind ge-
ring und werden nicht im Einzelnen aufgeführt. Um einen Eindruck von der „Repräsen-
tativität“ der Untersuchungsergebnisse zu gewinnen, ist hier zum Vergleich der Bevölke-
rungsstand 2006 von männlichen Erwachsenen aufgeführt (vgl. Statistisches Bundesamt,
2007, Tabelle 3, 4). Die statistisch größten Abweichungen sind für Nordrhein-Westfalen,

welches in der Stichprobe unterrepräsentiert ist, sowie Sachsen und Berlin, die jeweils überrepräsentiert sind, zu beobachten.

	MPU-/OWi- Stichprobe	Männliche Bevölkerung
Baden-Württemberg	13,8 %	12,9 %
Bayern	18,6 %	15,0 %
Berlin	1,4 %	4,3 %
Brandenburg	4,1 %	3,3 %
Bremen	0,8 %	0,8 %
Hamburg	0,9 %	2,2 %
Hessen	5,9 %	7,3 %
Mecklenburg-Vorpommern	3,4 %	2,2 %
Niedersachsen	10,1 %	9,5 %
Nordrhein-Westfalen	12,2 %	21,5 %
Rheinland-Pfalz	4,6 %	4,9 %
Saarland	1,9 %	1,3 %
Sachsen	9,4 %	5,4 %
Sachsen-Anhalt	5,0 %	3,1 %
Schleswig-Holstein	3,6 %	3,4 %
Thüringen	4,6 %	3,0 %
Gesamt	100,0 %	100,0 %

Tab. 3: Bundeslandverteilung der Wohnorte von MPU-/OWi-Stichproben im Vergleich zum männlichen Bevölkerungsstand 2006.

Tabelle 4 gibt die Altersverteilungen von MPU- und OWi-Stichproben wieder. Im Vergleich der beiden Stichproben fällt insbesondere die stärkere Besetzung der Klasse „bis 21 Jahre“ in der OWi-Stichprobe auf. Mutmaßlicher Hintergrund dieses Unterschiedes ist, dass junge Kraftfahrer zum einen einer strengeren Gesetzgebung unterliegen und zum anderen altersbedingt geringere BAK-Werte aufweisen.

Alter	MPU- Stichprobe		OWi- Stichprobe	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
bis 21 Jahre	85	6,8 %	447	14,1 %
22 bis 24 Jahre	129	10,2 %	286	9,0 %
25 bis 34 Jahre	361	28,7 %	684	21,5 %
35 bis 44 Jahre	331	26,3 %	743	23,4 %
45 bis 64 Jahre	336	26,7 %	910	28,6 %
65 Jahre und mehr	17	1,4 %	110	3,5 %
Basis	1259	100 %	3180	100 %

Tab. 4: Altersverteilungen.

Rückfallhäufigkeiten

Tabelle 5 gibt die Ergebnisse der VZR-Abfragen getrennt nach den einzelnen Stichprobengruppen wieder. Es wird deutlich, dass die Rückfallquoten der MPU-Gruppen mit 6,5 % (erst auffällig, positiv), 8,3 % (wiederholt auffällig, positiv), 8,0 % (erst auffällig, § 70) und 6,8 % (wiederholt auffällig, § 70) sowohl im Vergleich untereinander als auch

im Vergleich mit der Rückfallquote der OWi-Gruppe von 8,2 % auf demselben Niveau liegen.

	MPU-Stichprobe									
	Erstauffällig, positiv		Wiederholt auffällig, positiv		Erstauffällig, § 70		Wiederholt auffällig, § 70		OWi-Stichprobe	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Neigung zur Trunksucht									9	0,3
Straßenverkehrsgefährdung infolge Alkoholgenusses	1	0,3	4	1,2	6	1,9	6	2,0	15	0,4
Fahrunsicherheit infolge Alkoholgenusses	14	4,3	14	4,3	14	4,5	8	2,7	106	3,3
Vollrausch			1	0,3	1	0,3			1	0,0
Führen eines Kfz mit BAK \geq 0,5 ‰	6	1,8	8	2,5	4	1,3	6	2,0	130	4,1
Rückfall	21	<u>6,5</u>	27	<u>8,3</u>	25	<u>8,0</u>	20	<u>6,8</u>	261	<u>8,2</u>
Kein Rückfall	304	<u>93,5</u>	299	<u>91,7</u>	287	<u>92,0</u>	276	<u>93,2</u>	2919	<u>91,8</u>
Basis	325	100 %	326	100 %	312	100 %	296	100 %	3180	100 %

Tab. 5: Ergebnisse der Verkehrszentralregister-Abfragen.

Die Unterschiede zwischen diesen Rückfallquoten sind statistisch nicht signifikant. Die Rückfallwahrscheinlichkeiten der MPU-Gruppen sind jeweils nicht größer als die der OWi-Gruppe – zu testen ist hier nur, ob die Rückfallwahrscheinlichkeit der Gruppe „wiederholt auffällig, positiv“ größer als die der OWi-Gruppe ist ($\chi^2=0,002$, $df=1$, $p=0,481$), da die Rückfallquoten der anderen MPU-Gruppen ja kleiner als 8,2 % sind. Die MPU-Gruppen unterscheiden sich ebenfalls nicht signifikant ($\chi^2=1,139$, $df=3$, $p=0,768$).

Abbildung 1 stellt die Rückfallgeschwindigkeiten der einzelnen Stichprobengruppen dar. Es zeigt sich, dass die Quoten der MPU-Gruppen innerhalb des Beobachtungszeitraumes von drei Jahren durchgängig unterhalb der Quote der OWi-Gruppe liegen.

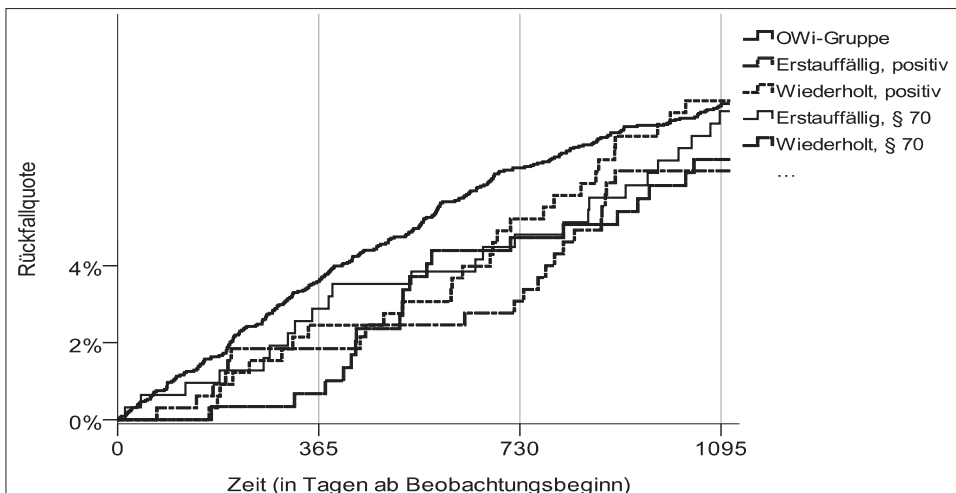


Abb. 1: Rückfallentwicklung.

4. Diskussion

Die vorliegende Studie zur Legalbewährung von alkoholauffälligen Kraftfahrern zeigt, dass sich die Rückfallquoten aller betrachteten MPU-Fallgruppen (erstauffällige und wiederholt auffällige Fahrer mit positiver Prognose oder § 70-Kursempfehlung) weder untereinander noch von der Rückfallquote der OWi-Gruppe signifikant unterscheiden.

Die Rückfallzahlen liegen bei den positiv beurteilten MPU-Gruppen bei 6,5 % (erstauffällige Fahrer) und 8,3 % (wiederholt auffällige Fahrer), die Rückfallquote der OWi-Gruppe liegt bei 8,2 %. Formuliert man diese Zahlen als Bewährungsquoten, fallen rund 92 % bzw. 94 % der alkoholauffälligen Kraftfahrer nach einer positiven Begutachtung und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis innerhalb der nachfolgenden drei Jahre nicht mehr mit Alkohol im Verkehr auf. Bei der OWi-Gruppe sind es ebenfalls etwa 92 %.

Durch die Studie wird insofern belegt: Für alkoholauffällige Personen, die wiederholt oder mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille auffällig geworden sind, und die vor dem Hintergrund der entsprechenden rechtlichen Regelungen als so stark rückfallgefährdet bewertet werden, dass ihnen nicht nur die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, sondern auch eine MPU vor Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis rechtlich als zwingend notwendig bewertet wird, liegen die Bewährungsquoten im Anschluss an eine MPU auf vergleichbarem Niveau wie die Quoten von Personen, bei denen nach einer Alkoholauffälligkeit rechtlich keine Entziehung der Fahrerlaubnis vorgesehen ist und auch keine Notwendigkeit gesehen wird, eine medizinisch-psychologische Begutachtung zur Entscheidung über die Belassung der Fahrerlaubnis anzuordnen. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass durch die MPU die Rückfallrisiken alkoholauffälliger Kraftfahrer auf ein Niveau gesenkt werden, das demjenigen Risiko entspricht, welches gemäß den geltenden rechtlichen Regelungen zur Bewertung einer Alkoholauffälligkeit als tolerierbar angesehen wird.

Während sich frühere Evaluationsstudien auf den Nachweis beschränkten, dass sich die Bewährungs- bzw. Rückfallquoten im Anschluss an die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis auf der Grundlage eines positiven Gutachtens oder der Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht wesentlich unterscheiden, wird durch die vorliegende Studie erstmals der Nachweis geführt, dass diese Quoten sich nicht signifikant von den Ergebnissen der Personen unterscheiden, bei denen ohne Entziehung einer Fahrerlaubnis nach Ablauf des Fahrverbotes rechtlich ohne weitere Maßnahmen Kraftfahreignung als wieder gegeben angenommen wird. Dies gilt sowohl für die Bewährungsquoten nach positivem Begutachtungsergebnis als auch für die Bewährung nach der Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung im Anschluss einer MPU. Demnach ist die Gefahr einer erneuten alkoholisierten Verkehrsteilnahme mit allen verbundenen Risiken im Anschluss an eine MPU nicht höher als bei der Gruppe, bei der gesellschaftlich bzw. rechtlich keine grundsätzlichen Zweifel an der Fahreignung bestehen.

Setzt man das Ergebnis in Beziehung zu den Zahlen früherer Evaluationsstudien wie ALKOEVA und EVAGUT, so zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang der Quote von erneuten Auffälligkeiten über die Jahre (vgl. Abbildung 2). Bei ALKOEVA (1988) waren nach positivem Gutachten noch 18,8 % der wiederholt alkoholauffälligen Fahrer erneut auffällig geworden. Bei EVAGUT (1996) waren es 9,9 % der wiederholt alkoholauffälligen Fahrer und 12,2 % der erstmals auffälligen Fahrer.

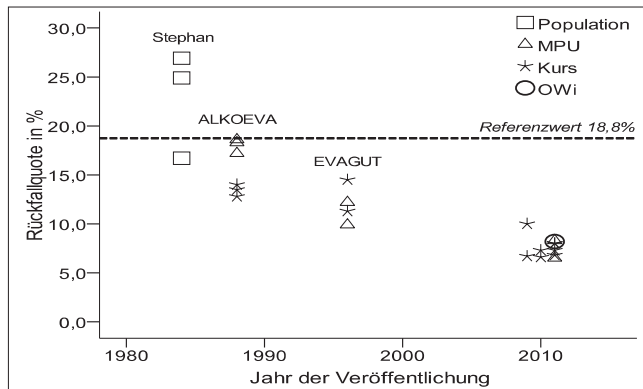


Abb. 2: Entwicklung der Ergebnisse von Bewährungsstudien in Deutschland seit 1980.

Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich bei den Personen, die nach der MPU einen § 70-Kurs absolviert haben. Bei ALKOEVA lag die Rückfallrate im Mittel über alle drei geprüften Kursmodelle (IFT, IRaK und LEER) bei 13,5 %. Bei EVAGUT wurden Teilnehmer des § 70-Kurses LEER überprüft und es zeigte sich bei erstauffälligen Fahrern eine Rückfallquote von 11,3 % und bei wiederholt auffälligen Fahrern eine Quote von 14,5 %. In der vorliegenden Studie liegt die Quote unter Teilnehmern von § 70-Kursen bei alkoholerstauffälligen Fahrern bei 8,0 % und bei wiederholt auffälligen Fahrern bei 6,8 %. Auch für § 70-Kursteilnehmer wird also ein Trend zur Reduzierung der Rückfallquoten erkennbar. Dieser Trend wird auch durch die ebenfalls in Abbildung 2 dargestellten Ergebnisse neuerer Evaluationen der Kurse IFT, IRaK, LEER und K70 (vgl. BRIELER & ZENTGRAF, 2010; KALWITZKI ET AL., 2011; KRAUS, 2011; SCHÜLKEN ET AL., 2011) bestätigt.

Einleitend wurde auf wichtige Maßnahmen und Veränderungen der vergangenen Jahre hingewiesen, nämlich die Akkreditierungsprüfung, die 0,5 Promille-Grenze, die neuen einheitlichen Beurteilungskriterien sowie die Zunahme und Erweiterung der Beratungs- und Therapieangebote zur Vorbereitung auf eine MPU. Betrachtet man die jetzt festgestellten, im Vergleich zu früheren Evaluationsstudien niedrigeren Rückfallquoten, lässt das Untersuchungsdesign jedoch keine Rückschlüsse zu, inwiefern die verschiedenen Einflussgrößen zu dieser Entwicklung beigetragen haben. Spezifische Wirkungsaussagen zu den jeweiligen Maßnahmen und veränderten Rahmenbedingungen sind nicht möglich, nicht hinsichtlich der einleitend erwähnten Faktoren, aber auch nicht bzgl. zu vermutender Einflussgrößen wie etwa der Kontrollintensität und -dichte der Polizei. Für die grundlegenden Ergebnisse dieser Studie, die Vergleiche zwischen den MPU-Gruppen und der OWi-Gruppe, stellen mögliche Veränderungen der Kontrolldichte hingegen kein Problem dar.

Insgesamt belegen die Ergebnisse dieser Studie aber sinkende Rückfallquoten bzw. ansteigende Bewährungsquoten im Anschluss an eine MPU im Vergleich zu den früheren Evaluationsstudien ALKOEVA und EVAGUT, sowohl nach positivem Ergebnis der MPU als auch nach Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis im Anschluss an die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer nach § 70 FeV.

Für die Zukunft wäre es weiterhin wünschenswert, dass auch Studien zur Erfassung der Legalbewährung bei anderen wesentlichen MPU-Fragestellungen durchgeführt werden. Damit würde eine breitere Bewertungsgrundlage bzgl. der generellen Qualität der MPU

erreicht werden. Insbesondere bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern ohne Alkohol- oder Drogenbeteiligung, für welche die Beurteilungskriterien gegenwärtig überarbeitet und erweitert werden, wäre dies sinnvoll. Daneben stellen auch Drogen- und Medikamentenfragestellungen eine relevante Gruppe dar. Der Rahmen zur Durchführung solcher Studien könnte deutlich verbessert werden, wenn eine automatisierte Informationsweitergabe durch die Fahrerlaubnisbehörden an das KBA erfolgen würde. Damit würde nicht allein die Datenqualität zunehmen, sondern es ließen sich vor allem differenziertere Fragestellungen untersuchen, die der Komplexität des Rückfallgeschehens angemessen wären. Vorschläge für solche Vorgehensweisen wurden bereits vorgestellt (JACOBSHAGEN & NICKEL, 2011) und sollten weiter verfolgt werden. Der zeitliche und kostenmäßige Aufwand solcher Studien ist durch die Träger von Begutachtungsstellen immer schwerer aufzubringen. Unter verbesserten Rahmenbedingungen wäre es auch möglich, regelmäßiger und in kürzeren Zeitabständen die benötigten Studien durchzuführen. Schließlich würde auch die Möglichkeit geschaffen, die eingesetzten Beurteilungskriterien und deren Weiterentwicklungen zeitnah hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu überprüfen und ggf. zu verbessern.

Zusammenfassung

Die Legalbewährung von einmalig und wiederholt mit Alkohol im Straßenverkehr auffälligen Kraftfahrern wurde für einen Zeitraum von drei Jahren nach einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) anhand von Abfragen aus dem Verkehrszentralregister (VZR) des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) untersucht. Die begutachteten Studienteilnehmer (MPU-Gruppen) wurden aus den Unterlagen von MPU-Trägern der TÜV und der DEKRA in Deutschland anteilig nach den jeweiligen Untersuchungszahlen für Alkoholauffällige aus dem Jahre 2006 ausgewählt und mit einer Vergleichsgruppe mit einer Ordnungswidrigkeit unter Alkohobeteiligung (OWi) verglichen, welche entsprechend der gesetzlichen Regelungen die Fahrerlaubnisse behalten hatten und keine MPU absolvierten. Zentrale Befunde der vorliegenden Untersuchung sind, dass die Bewährungszahlen der einzelnen Gruppen sehr hoch waren und weder die einzelnen MPU-Fallgruppen noch die OWi-Gruppe sich signifikant voneinander unterschieden. Die Bewährungszahlen bei den MPU-Gruppen (erstauffällig/wiederholt auffällig/positiv/Kursempfehlung) lagen zwischen 91,7 % und 93,5 %; bei der OWi-Gruppe bei 91,8 %. Die Zahlen der MPU-Gruppen zeigen damit im Vergleich zu den Ergebnissen früherer Studien wie ALKOEVA und EVA-GUT eine weitere Steigerung des Anteils von Kraftfahrern, die sich nach der MPU im Straßenverkehr bewähren.

Die vorliegenden Ergebnisse werden als Beleg für die Prognosesicherheit der MPU bei alkoholauffälligen Fahrern und den rückfallprotektiven Charakter des gegenwärtigen Verfahrens zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland interpretiert.

Schlüsselwörter

Fahreignung – MPU – Legalbewährung – Evaluation – Rückfallquote

Summary

The recidivism rates of first time and repeat drink driving offenders who had to submit to a medical-psychological assessment (MPA) and in part attend a driver improvement course (DI) were observed for a probation period of 3 years. The observed cases (MPA-groups) were recruited from the archives of the MPA-organizations TÜV and DEKRA in proportion to the number of MPA drunk drivers who were assessed in 2006 within each organization. The recidivism data were gained from the Central Index for Traffic Offences (VZR) which is operated by the Federal Motor Transport Authority (KBA).

The recidivism rates of the MPA-groups were compared with the rates of a control-group which consisted of a group of drunk drivers with a minor DUI-offence (OWi-group) and who according to German licensing regulations did not have to undergo an assessment or any other kind of intervention.

The core findings of the current study show that the probation rates are very high and differ neither between the MPA-groups nor in comparison to the OWi-group. The legal probation rates were found at 91,8 % for the OWi-group and between 91,7 % and 93,5 % for the MPA-groups (i. e. single vs. repeated offence and positive as-

essment vs. driver improvement course). In comparison to the findings of earlier evaluation studies (ALKOEVA and EVAGUT) the results of the current study show a further increase in the percentage of drivers without a relapse after having passed the MPA.

Altogether, the presented results strongly indicate the predictive reliability of the medical-psychological assessment of drunk drivers and demonstrate the effectiveness of the present German licensing procedure in preventing recidivism.

Keywords

Fitness to drive – driver assessment (MPU) – criteria of quality – evaluation – recidivism rate

Literatur

- Bundesanstalt für Straßenwesen (2000). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 115.
- Brieler, P., Zentgraf, M. (2010). Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung gem. § 70 FeV für alkoholauffällige Kraftfahrer: Programm IFT – Teilnehmerstruktur und Wirksamkeit. *Blutalkohol* 47, S. 383–293.
- Buikhuisen, W., van Weringh, J. (1968). Vorsepeelen van Recidivisme. *Nederlands Tijdschrift voor Criminologie*, 5, S. 233–240.
- 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, S. 74–78.
- Jacobshagen, W., Utzelmann, H.-D. (1996). Medizinisch-Psychologische Fahreignungsbegutachtung bei alkoholauffälligen Fahrern und Fahrern mit hohem Punktestand – Empirische Ergebnisse zur Wirksamkeit und zu deren diagnostischen Elementen. *VdTÜV e. V. (Hrsg.)*, Köln: Verlag TÜV Rheinland.
- Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerschwartz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U., Brieler, P. (2011). Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 57, S. 142–148.
- Kraus, C. (2011). LEER Rehabilitation course for drink driving offenders. In: Twisk, D. & Nickel, W.-R. (Eds.) *Proceedings, Fit to Drive 5th International Traffic Expert Congress, The Hague – April 6 – 8 2011*, 44–45, Kirschbaum Verlag Bonn.
- Schubert, W., Mattern, R. (Hrsg.) (2009). Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, 2. Auflage. Bonn: Kirschbaum.
- Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., Stefan, E. (Hrsg.) (2005). Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung – Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Ausgabe. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Schülken, T., Leisch, M., Sachse, R., Veltgens, U. (2011). Zur Wirksamkeit des verkehrspsychologischen Kurses „K70“ zur Wiederherstellung der Kraftfahrereignung für alkoholauffällige Kraftfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 57, S. 28–33.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2007). *Bevölkerung und Erwerbstätigkeit (Fachserie 1, Reihe 1.3, 2006)*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Stefan, E. (1984). Die Rückfallwahrscheinlichkeit bei alkoholauffälligen Kraftfahrern in der Bundesrepublik Deutschland. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1/1984, S.28–34.
- Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1988). Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. *BAST (Hrsg.)*, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 64, Bremerhaven: NW Wirtschaftsverlag.
- Winkler, W., Jacobshagen, W., Nickel, W.-R. (1990). Zur Langzeitbewährung von Kursen für wiederholt alkoholauffälligen Kraftfahrern. *Untersuchungen nach 60 Monaten Bewährungszeitraum. Blutalkohol* 27, S. 154–174.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Norbert Hilger
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität
Zentrum für Evaluation und Methoden
Oxfordstr. 15
53111 Bonn
Email: hilger@zem.uni-bonn.de

Horst Ziegler
Verband der TÜV e. V.
(VdTÜV)
Friedrichstraße 136
10117 Berlin
Email: horst.ziegler@tuevhessen.de

Literatur

JOHANNES JANSEN

Peter Kiegeland: Praxishandbuch der Exploration. Arbeitstechniken für die medizinisch-psychologische Begutachtung

**Deutscher Psychologen Verlag, Bonn, 2011, 262 Seiten, 26,80 €
ISBN 978-3-942761-06-2**

Mag der Titel des Buches auch irreführend sein – KIEGELAND beschreibt weit mehr als Aspekte der Exploration (u. a. die rechtlichen Rahmenbedingungen, medizinische Methoden, die psychologische Fahrverhaltensbeobachtung sowie auch Anforderungen an ein Gutachten) –, so stellt doch das Kapitel 3 „Das psychologische Explorationsgespräch“ auch dem Umfang nach den Schwerpunkt der Ausführungen dar. Dieses Kapitel wird in hohem Maße dem Anspruch des Autors gerecht, eine Lücke zwischen bereits vorliegenden Regelwerken zur Fahreignungsbegutachtung und der praktischen Tätigkeit des Gutachters zu füllen. Enthalten sind vielfältige Anregungen zur Gestaltung des Explorationsgespräches, die nicht nur für Gutachter/innen in der Phase der Einweisung und Ausbildung hilfreich sind, sondern auch langjährigen Praktikern im Bereich der Fahreignungsbegutachtung nachdrücklich zur Lektüre empfohlen werden können.

In den beiden einleitenden Kapiteln gelingt es KIEGELAND, anschaulich und klar wesentliche Rahmenbedingungen der MPU und auch zentrale Methoden der Begutachtung darzustellen, ohne sich dabei in rechtlichen und fachlichen Detailfragen zu verlieren. Insofern kann man den Ausführungen von PROF. SCHNEIDER als Herausgeber des Bandes nur zustimmen und das Praxishandbuch der Exploration insbesondere Verkehrspsychologen zu Beginn ihrer Ausbildung in der Gesprächsführung empfehlen, darüber hinaus aber auch Juristen und auch Behördenmitarbeitern, die an einer fachlich fundierten, auch für den Nicht-Psychologen verständlichen Darstellung interessiert sind, was eigentlich in dem von Betroffenen immer wieder als entscheidend erlebten „Gespräch mit dem Psychologen“ passiert.

In seinem eigenen Vorwort betont der Autor, sicherlich könne bei einer Reihe von Darstellungen gesagt werden, es gehe auch anders. KIEGELAND zeigt sich dabei in sympathischer Weise ausdrücklich offen für andere Ansätze und betont, wie wünschenswert es sei, eine Vielfalt des psychologischen Wissens in diesem Anwendungsgebiet zu erreichen, die angesichts zunehmender Regelgläubigkeit verloren zu gehen drohe. Seine besondere Leistung besteht darin, die psychologische Fundierung der Exploration im Rahmen der MPU zu belegen, ohne der Versuchung zu erliegen, die Wissenschaftlichkeit der Exploration etwa durch Forderungen nach Standardisierung und Psychometrisierung begründen zu wollen. Es gelingt ihm, aufzuzeigen, dass es durchaus möglich ist, eine „für den Gutachter verbindliche Beschreibung der Durchführung einer Exploration“ (S. 84) zu formulieren, ohne den zentralen Anspruch der Exploration, dem Einzelfall gerecht zu werden, aus den

Augen zu verlieren, und ohne eine Ergänzungsbedürftigkeit seiner Ausführungen zu bestreiten. In dieser Haltung bleibt er konsequent, indem er u. a. betont, „eine gewisse Variabilität in der Durchführung von Explorationsgesprächen“ sei „sogar unbedingt zu befürworten“ (S. 97), soweit der Gutachter beachte, dass er auch „bei veränderter Gesprächsfolge alle notwendigen Informationen bekommt“, und feststellt: „Es kann daher auch keine Standardform der Exploration oder der Gutachten geben, die in allen Fällen der Begutachtung als Vorbild angesehen werden könnte“ (S. 94). Die Arbeit zeigt beispielhaft, wie es gelingen kann, eine wissenschaftlich fundierte praktische Tätigkeit zu etablieren, wenn wie bei KIEGELAND umfangreiche Erfahrungen im Anwendungsbereich sich mit hervorragendem Fachwissen verbinden.

KIEGELAND beschränkt sich dabei nicht nur auf die Darstellung der gegenwärtigen Praxis, sondern wirft auch kritische Fragen auf und setzt Impulse für eine Weiterentwicklung des Arbeitsgebietes: So warnt er u. a. vor der Gefahr, dass „in der MPU die medizinischen Befunde gegenüber den psychologischen Befunden ein überproportional hohes Gewicht bekommen“ (S. 218). Dabei würdigt er ausdrücklich die hohe Qualität der Laborbefunde, sieht aber durchaus auch deren eingeschränkten prognostischen Wert hinsichtlich der Frage, ob Abstinenz auch nach dem Wegfall entsprechender Kontrollen weiter aufrechterhalten werden wird. Insbesondere sieht er als problematisch an, dass, soweit die Entnahme der Laborproben nicht an einer Begutachtungsstelle für Fahreignung erfolgt, die Identität der Probe bei vielen Begutachtungen „nur geglaubt werden (Prinzip Hoffnung)“ (S. 36) könne. KIEGELAND weist damit auf den wichtigen Aspekt hin, dass der hohe Qualitätsstandard der Laboranalysen, der in der 2. Auflage der Beurteilungskriterien definiert wird, nicht allein durch den Nachweis der geforderten forensischen Akkreditierung des Labors sichergestellt, sondern nur dann als gegeben angenommen werden kann, wenn die Einhaltung aller Teilschritte des in den Beurteilungskriterien definierten Verfahrens – ob kurzfristige Einbestellung, Einhaltung geeigneter Vertragsbedingungen im Rahmen eines Abstinenzkontrollverfahrens, Sichtkontrolle bei Abgabe einer Urinprobe, Entnahme durch qualifiziertes Personal, geeignete Lagerung und Versand bis hin zur Dokumentation der Identitätskontrolle etc. – auch einer regelmäßigen Überprüfung durch eine externe Stelle (wie im Fall der Begutachtungsstellen durch die Überprüfung seitens der BAST) unterliegt.

Nicht verschwiegen werden soll allerdings, dass sich insbesondere in den abschließenden Kapiteln dann doch zum Teil Passagen finden, die einer ausführlicheren Stellungnahme oder auch Richtigstellung bedürften, zumindest aber nicht einen so breiten Konsens finden werden wie die drei einleitenden Kapitel, etwa wenn im Kapitel 4 auch Ansprüche an „Absätze, Schnürriemen und die Politur“ der Schuhe des Gutachters (S. 179) formuliert werden, der Bezug zu den konkreten Regelungen der 2. Auflage der Beurteilungskriterien nicht oder nur schwer zu erkennen ist oder aber längere Textpassagen zu Regelungen der Begutachtungs-Leitlinien (S. 242) bzw. der Anlage 15 der Fahrerlaubnisverordnung (S. 246) ohne Hinweis auf die Quelle bleiben. Es fällt auf, dass einige Ausführungen, etwa zur psychologischen Fahrverhaltensbeobachtung oder zu den medizinischen Methoden, nicht oder lediglich mit wenigen Hinweisen auf entsprechende Literatur versehen werden. Gerade denjenigen, die sich in der Ausbildung befinden, wird so erschwert, persönliche Auffassungen des Autors als solche erkennen und von verbindlichen Vorgaben etwa der Fahrerlaubnisverordnung oder der Beurteilungskriterien trennen zu können. Dies überrascht umso mehr, als KIEGELANDS Ausführungen nachdrücklich zeigen, dass es sich bei ihm um einen äußerst profunden Kenner nicht nur der Praxis, sondern auch der recht-

lichen Rahmenbedingungen, der diagnostischen Regelwerke und der relevanten Literatur handelt, der darüber hinaus in hervorragender Weise insbesondere darzustellen weiß, wie psychologisches Fachwissen für eine angemessene Gestaltung der Exploration praktisch nutzbar gemacht werden kann. Trotz der Einschränkungen, die der vom Autor selbst betonten Notwendigkeit des „Einfrierens“ der Arbeit an einem Buch geschuldet sein mögen und sich beim „Auftauen“ in einer 2. Auflage beheben lassen: Ein wertvoller Beitrag für unser Arbeitsgebiet!

Anschrift des Verfassers

Dr. Johannes Jansen
TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG
Kattrepel 10
20095 Hamburg
Email: jjansen@tuev-nord.de

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

R. F. Borckenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Zur Information

50. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2012 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

Oberstaatsanwalt DR. GRAF WESTARP eröffnete am 25. Januar 1963 im „Achtermann“ den 1. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Etwa 200 Teilnehmer, offizielle Vertreter des Bundesjustizministeriums, Senatspräsidenten, Generalstaatsanwälte, vor allem aber Amtsrichter, Staats-, Amts- und Rechtsanwälte sowie Verwaltungsbeamte aus dem gesamten Bundesgebiet waren gekommen, um in fünf Arbeitskreisen Erfahrungen auszutauschen und zu versuchen, zu einer einheitlichen klaren Rechtsprechung beizutragen.

Die Anzahl der Arbeitskreise und der Teilnehmer sollte sich schnell ändern. Die Bitte des Veranstalters an „die Justiz-, Innen- und Verkehrsverwaltungen des Bundes und der Länder sowie alle anderen mit Verkehrsfragen befassten Ressorts“ im Text seiner Einladung, „Richtern, Staats- und Anwälten sowie Polizei- und Verwaltungsbeamten die Teilnahme durch Gewährung von Dienstbefreiung und Reisekostenzuschüssen zu erleichtern“ wurde wohl erhört. Mit 1.833 Teilnehmern (Rechtsanwälte stellten mit 648 die größte Gruppe) konnte der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag Rekord vermelden. Ein Rekord, der die gastgebende Stadt Goslar an Kapazitätsgrenzen stoßen lässt, wie auch der Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Generalbundesanwalt a. D. KAY NEHM, in seiner Eröffnungsansprache bemerkte. Es bleibt zu hoffen, dass es der Stadt gelingt, die Anforderungen zu meistern, um die Maxime der Gründungsväter, das persönliche Kennenlernen der Teilnehmer und konzentriertes Arbeiten zu ermöglichen, umzusetzen und so dem Deutschen Verkehrsgerichtstag auch in Zukunft ein guter Gastgeber sein zu können.

In gewohnter Art griff NEHM in seiner *Eröffnungsansprache* einige besonders aktuelle Themen des Verkehrsrechts auf, um dann mit provozierenden Thesen die Diskussion darüber anzufachen. Die Halterhaftung sei, „von unseren europäischen Partnern belächelt“, in Deutschland zur heiligen Kuh des Verkehrsrechts avanciert. Schlagworte wie Schuldrecht und Zeugnisverweigerungsrechte einwerfend stellte er die Frage: „Aber warum soll nicht ein Halter, dessen Fahrzeug die öffentliche Sicherheit und Ordnung stört, zumindest mit finanziellen oder verwaltungsrechtlichen Konsequenzen rechnen dürfen?“ Immerhin sei das im Zivilrecht mit der Halterhaftung nach § 7 StVG allgemein akzeptiert. Anknüpfend an Ausführungen der Eröffnungsansprache des letzten Jahres und sein Unverständnis über verkehrsrechtliche Absurditäten wie Winterreifenpflicht und Diskussionen um die Kompetenz zur Anordnung einer Blutprobe im Straßenverkehrsrecht beendete er seine Ausführungen mit den Worten JOHANNES SCHEFFLERS aus dem siebzehnten Jahrhundert: „Mensch, werde wesentlich!“

Die Einladungskarten des Veranstalters waren verschickt und so betrat er auch als Festredner das Podium, der aus Niedersachsen stammende, beim Verfassen dieses Berichts nicht mehr amtierende, Bundespräsident CHRISTIAN WULFF. Er würdigte in seiner *Festansprache* die Verdienste des Deutschen Verkehrsgerichtstages und gab seiner Überzeugung

Ausdruck, dass dieser Kongress auch in den nächsten Jahren unverzichtbarer Bestandteil deutscher Straßenverkehrssicherheitsarbeit sein wird.

Auch in diesem Jubiläumsjahr hatte der Veranstalter wieder acht Arbeitskreise zu interessanten Themen zusammengestellt. Wurde in den vergangenen Jahren immer ein spezielles Problem von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr in seinen unterschiedlichen Nuancen diskutiert, suchte man bei der Jubiläumsveranstaltung danach leider vergebens.

Die „Ansprüche naher Angehöriger von Unfallopfern“ hatte der *Arbeitskreis I* unter der Leitung von ANGELA DIEDERICHSEN, Richterin am Bundesgerichtshof, VI. Zivilsenat, zum Gegenstand. CLEMENS REIDEL, Swiss Re Europe, Niederlassung München, bekräftigte die Ansicht der Versicherungswirtschaft, dass die Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Risiko der Schädigung anderer verbunden sei und entstehende Beeinträchtigungen dem allgemeinen Lebensrisiko zuzurechnen seien. Die Beschränkung des Schadensersatzrechts bei materiellen Schäden Angehöriger auf die gesetzlichen Unterhaltsberechtigten sei ausreichend und auch richtig, um das Haftungsrisiko überschaubar und finanzierbar zu halten. Ein immaterieller Ersatz scheide danach aus. Auch ein Vergleich mit dem europäischen Ausland lasse ein Angehörigenschmerzensgeld nicht zwingend erscheinen. PROF. DR. ANSGAR STAUDINGER, Fakultät für Rechtswissenschaft, Universität Bielefeld, wies in seinem Referat insbesondere darauf hin, dass es einen Widerspruch gäbe zwischen Modernisierungsbemühungen in anderen Rechtsbereichen (beispielsweise im Rahmen der VVG-Reform aus dem Jahre 2008) und dem Zivilrecht. Diese Widersprüche seien durchaus Anlass, die Angehörigenentschädigung zu kodifizieren, zwingend geboten erscheine sie aber in Anbetracht der Gleichwertigkeit der Pro und Contra Argumente nicht. DR. MARKUS WENTER, Rechtsanwaltskanzlei Bozen, Italien, gab einen Überblick über die entsprechende Rechtslage in Italien, die sich vor allem mit der Gewährung von Angehörigenschmerzensgeld und pauschalierten Unterhaltszahlungen wesentlich vom deutschen Recht unterscheidet. In seinen Empfehlungen formulierte dieser Arbeitskreis unter anderem: „Eine finanzielle Entschädigung für nächste Angehörige Getöteter kann als Symbol für Mitgefühl mit dem seelischen Leid Genugtuung schaffen und ein Gefühl von Gerechtigkeit vermitteln. Die nach der Rechtsprechung gegebenen Ansprüche Angehöriger wegen eines Schockschadens werden dem derzeit nicht gerecht. In den Fällen fremd verursachter Tötung eines nahen Angehörigen soll ein Entschädigungsanspruch für Ehe- und Lebenspartner sowie Eltern und Kinder geschaffen werden. Nach Auffassung des Arbeitskreises sollte dieser durch die Legislative entwickelt werden.“

HERMANN LEMCKE, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Hamm a. D., leitete den *Arbeitskreis II*, der sich mit den Problemen der „(Mit)Haftung des Unfallopfers bei eigener Sorgfaltspflichtverletzung“ beschäftigte. Es ging dabei unter anderem um Schlagworte wie Eigenverantwortung des Geschädigten, normierte und nichtnormierte Pflichten und Quotierung oder Pauschalierung. DR. HANS-JOSEPH SCHOLTEN, Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Düsseldorf, bezog sich in seinen Ausführungen, ausgehend vom Problem des Helmtragens von Fahrradfahrern, auf die Sorgfaltspflichtverletzung bei der Schadensverursachung. DR. CLAUDIA HELD, Abteilungsleiterin Spezialschaden, Generali Deutschland Schadenmanagement GmbH, und JOST HENNING KÄRGER, Fachanwalt für Verkehrsrecht, stellvertretender Leiter Verkehrsrecht, Juristische Zentrale, ADAC e. V. München, hatten die Schadenswiedergutmachung und insbesondere die an den Geschädigten in diesem Rahmen zu stellenden Anforderungen im Hinblick auf die Schadensminderungspflicht im Fokus ihrer Ausführungen. Es wurde unter anderem empfohlen, Ersatz-

ansprüche des Fahrradfahrers zu mindern, wenn das Nichttragen des Helms nachweislich zur Entstehung schwererer Verletzungen geführt hat.

Unter der Regie von PROF. DR. DR. H. C. MULT. WINFRIED HASSEMER, Vizepräsident des Bundesverfassungsgerichts a. D., Rechtsanwalt, Frankfurt am Main, diskutierten im *Arbeitskreis III* die Teilnehmer über die „Verkehrsgefährdung durch krankheitsbedingte Mängel an Fahreignung und Fahrsicherheit“, gingen auf altersbedingte Erkrankungen, körperliche und geistige Einschränkungen ein, und versuchten eine Antwort zu finden auf die Frage: Welches Risiko akzeptiert die Rechtsordnung? Grundlage der Diskussion war, ausgehend von Anlage IV der Fahrerlaubnisverordnung und den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, in denen krankheitsbedingte Mängel, die die Fahreignung aufheben, aufgeführt sind, die Feststellung, dass ein gewisses Risiko krankheitsbedingter Mängel an Fahreignung und Fahrsicherheit akzeptiert werde. Denn in den Begutachtungsleitlinien heißt es, dass krankheitsbedingte Mängel die Fahreignung aufheben, wenn aufgrund des individuellen körperlich-geistigen Zustandes beim Führen eines KFZ Verkehrsgefährdungen zu erwarten seien. Davon könne ausgegangen werden, wenn die durch Tatsachen begründete Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schädigungsereignisses gegeben sei, nicht aber nur die reine Möglichkeit. Dieses Risiko zu beschreiben, näher zu bestimmen, unter Umständen gar zu definieren, hatte sich der Arbeitskreis zur Aufgabe gemacht. Im Text der Presseinformation heißt es dazu: „Der AK soll sich mit der Schaffung neuer normativer Grundlagen auseinandersetzen, die sowohl zum Maßstab wie auch den Grenzwerten dieser Risiken Stellung nehmen wie auch zur Wahrung der Einzelfall-Gerechtigkeit. Besondere Beachtung gilt hierbei der Rolle des Arztes.“ PROF. DR. MED. RAINER MATTERN, Vizepräsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V., Nußloch, referierte als erster der vier Vortragenden. Ärzte sollen Verwaltungsbehörden und Richtern gutachterlichen Rat zu Fragen der Fahrsicherheit (aktuelle Fähigkeit, sein Fahrzeug im Straßenverkehr über eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern) und der Fahreignung (überdauernde Fähigkeit, Zustände aktueller Fahrunsicherheit zu erkennen und dann kein Fahrzeug zu führen) geben. Diese Gutachten müssen wissenschaftlich fundiert, rechtssicher und im Einzelfall gerecht sein. Er fragte: Können Ärzte diese Erwartungen überhaupt erfüllen? Bei welchem Grad an Erkrankung ist auf Ungeeignetheit zu schließen, weil das Risiko aktueller Fahrunsicherheit durch Bewusstseins-Eintrübung oder Bewusstseinsverlust droht? Dies als Ausgangspunkt nehmend bemängelte MATTERN, dass die Verkehrsmedizin im gesamtmedizinischen Rahmen ein Nischendasein führe. Die Ausbildung zum Verkehrsmediziner finde lediglich im Komplex der Rechtsmedizin statt und nehme dabei nur einen Umfang von durchschnittlich maximal zwei Stunden ein. In Staatsexamina spiele sie gar keine Rolle. Einen Facharzt für Verkehrsmedizin gäbe es nicht, lediglich Fachärzte könnten in einem Wochenendkurs in 16 Stunden eine verkehrsmedizinische Zusatzqualifikation erwerben. Die Teilnahme an diesem Kurs, Prüfungen gäbe es nicht, berechtige dann dazu, verkehrsmedizinische Gutachten zu erstatten. Supervisionen und Evaluationen würden nicht durchgeführt. Viele Ärzte sammelten wenig Erfahrung, weil sie schlicht nicht genügend Gutachten erstatten. MATTERN äußerte die Befürchtung, dass die Qualität vieler Gutachten schlecht sei. Ein Raunen ging durch den Saal, als er, über den Beamer für alle Teilnehmer des Arbeitskreises sichtbar, ein sog. „Zweizeilergutachten“ vorstellte: „Nach eingehender Untersuchung besteht bei Herrn Prof. Dr. med. X keinerlei medizinische Einschränkung der Fahrerlaubnis.“ Im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin habe er sich um die Einfüh-

zung einer amtlichen Zusatzbezeichnung „Verkehrsmedizin“ bemüht und sei jedoch an der zuständigen Ärztekammer gescheitert. Nach einem kurzen Vergleich mit MPU-Gutachten forderte MATTERN eine bessere Aus-, Fort- und Weiterbildung der Ärzte auf dem Gebiet der Verkehrsmedizin, Supervisionen der Gutachten, um eine durchgehend hohe Qualität dieser sicherstellen zu können, Evaluation und externe Kontrolle sowie das Sammeln von Erfahrung der mit Gutachten befassten Mediziner durch ständige Gutachtenerstellung. Den Kern des Problems, die Risikomaßstäbe, formulierte er durch die Frage, welche sicherheitsrelevante Symptomstärke durch körperliche Mängel noch akzeptabel sei? Bei der Erläuterung dieses Kernproblems ging er von einem Grundrisiko 1 aus, demonstrierte einen Maßstab, der das Mehrfache des Grundrisikos darstelle und auf diesem Maßstab müsse ein Risikogrenzwert, basierend auf Krankheit und Symptomstärke, festgelegt werden. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die im Anschluss an die Referate stattfindende Diskussion erhellendes dazu werde beitragen können. Zusammenfassend mahnte er zum Abschluss: „Nicht würfeln! Sondern Definition von Maßstab und Grenzwert der Risikoakzeptanz normativ oder wissenschaftlich durch Gesetz oder Rechtsprechung!“ Im Anschluss daran referierte PROF. DR. MED. HERMANN HUBERT KLEIN, Klinikum Idar-Oberstein, Medizinische Klinik II, Kardiologie und Pneumologie, Idar-Oberstein. Er präsentierte eine Methode, transparent und nachvollziehbar zu einer sinnvollen Empfehlung bezüglich der Fahreignetheit zu gelangen. Zunächst ging er auf Schwachstellen der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) und der Begutachtungsleitlinien ein. Diese gäben hinsichtlich der Fahreignetheit nur für einige Risikopatienten Anhaltspunkte, die FeV beziehe sich nur auf gewisse kardiovaskuläre Erkrankungen, die Begutachtungsleitlinien seien veraltet und entsprächen nicht mehr dem aktuellen Stand der Forschung. Deshalb seien FeV und Begutachtungsleitlinien für den Arzt, der ein Gutachten über die Fahreignung erstellen soll, nur sehr eingeschränkt hilfreich. Um diese Probleme zu lösen, habe eine Expertengruppe, die sich intensiv mit der Fahreignung bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen beschäftigt hatte, im Auftrag der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie ein Positionspapier erarbeitet, in dem Empfehlungen hinsichtlich der Fahreignung bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen festgehalten sind. Zunächst wurde klargestellt, dass eine Aufklärungspflicht des behandelnden Arztes über fehlende Fahreignung gegenüber seinem Patienten bestehe. Diese Pflicht ergäbe sich nicht aus dem Gesetz, sondern aus dem Behandlungsvertrag. Die Aufklärung sei zu dokumentieren, das Unterlassen stelle einen Behandlungsfehler dar. Das Hauptziel der Expertengruppe war die Untersuchung der Frage: Wann liegt Fahreignetheit bei einem Patienten mit Herz-Kreislauf-Erkrankung vor? Dazu müsse zunächst definiert werden, welches Unfallrisiko durch einen plötzlichen Kontrollverlust bei einer Herz-Kreislauf-Erkrankung zu akzeptieren sei. Hierfür wurde auf die FeV zurückgegriffen, wonach ein Berufsfahrer 6 Monate nach unkompliziertem Herzinfarkt ausnahmsweise wieder ein Fahrzeug führen darf. Bei einem solchen Fahrer sei mit einem plötzlichen Kontrollverlust von etwa 1 % pro Jahr zu rechnen. Dieser Wert ergäbe sich aus der Forschung und statistischen Erhebungen. „Um dieses Risiko als Unfallrisiko einschätzen zu können, wurde die ‚Risk of harm formula‘ verwendet, die von der kanadischen kardiovaskulären Gesellschaft aufgestellt wurde. Diese Formel besagt, dass das Risiko für einen schweren Unfall direkt proportional der Zeit am Steuer, der Wahrscheinlichkeit für einen plötzlichen Kontrollverlust, der Art des Fahrzeugs und der Wahrscheinlichkeit, dass ein solcher Unfall mit schweren Folgen, inklusive tödlichem Ausgang endet, ist. Die Berechnungen für die beiden Faktoren, Art des Fahrzeugs und Unfall mit schweren Folgen,

sind nach den kanadischen Recherchen feststehende Werte, die Unfallhäufigkeit wird durch die Zeit am Steuer und die Wahrscheinlichkeit eines plötzlichen Kontrollverlustes determiniert. Berechnet man das Risiko eines 40 Stunden in der Woche fahrenden 50-jährigen LKW Fahrers 6 Monate nach unkompliziertem Herzinfarkt für einen schweren Unfall, ergibt sich eine Wahrscheinlichkeit von 1:20.000 für einen schweren Unfall, eventuell mit Todesfolge, pro Jahr.“ Und genau das sei das Risiko, dass derzeit unter Zugrundelegung der FeV akzeptiert, von der FeV quasi vorgegeben werde. Hier sei, so KLEIN, der Grenzwert für das Risiko anzusetzen. Bei Taxifahrern errechne sich ein Risiko von 1:20.000 für einen schweren Unfall wegen des kleineren Fahrzeugs bei einem Kontrollverlustrisiko von 3,5 % pro Jahr. „Privatfahrer, die nur im Mittel 30 Minuten am Tag fahren, würden für die Allgemeinheit ein Risiko von 1:20.000 für schwere Unfälle bedeuten, wenn ein Kontrollverlust von 22 % pro Jahr vorliegt.“ Bei Kenntnis des Kontrollverlustes (nach KLEIN mit entsprechender Literaturrecherche durchaus möglich) könne die Risk of harm formula auch eingesetzt werden, um das Risiko weiterer Erkrankungen für Unfälle einzuschätzen, die nicht in FeV und Begutachtungsleitlinien aufgeführt sind.

Der Vorsitzende Richter am Landgericht Bonn, 1. Strafkammer, HINRICH DE VRIES, referierte zu den strafrechtlichen Auswirkungen fehlender Intervention des behandelnden Arztes gegenüber Patienten bei Kenntnis fehlender Fahreignung. Zunächst stellte er fest, dass der Arzt Belehrungs-, Informations- und Aufklärungspflichten gegenüber seinem Patienten habe, wenn er krankheitsbedingte Fahreignung feststellt. Aufklärung, Belehrung und Information seien in der Krankenakte zu dokumentieren. Auch treffe den Arzt eine Interventionspflicht. Das Strafrecht könne das krankheitsbedingte Unfallrisiko durch Sanktionen gegen den Fahrer allein nur unzureichend minimieren. Eine zentrale Stelle habe deshalb der Arzt inne, der die Fahreignung (er-)kennt. Die Stellung des Arztes gegenüber dem nicht einsichtigen Patienten könne dadurch gestärkt werden, dass der Arzt selbst strafrechtlich in die Pflicht genommen werde. So soll er bei Kenntnis extremer Risikofälle zur Meldung gegenüber den Straßenverkehrsbehörden verpflichtet werden. DE VRIES wies darauf hin, dass sich der Verkehrsgerichtstag 2005 im Arbeitskreis V bereits mit diesem Thema befasst hatte und die Straflosigkeit der Verletzung der Schweigepflicht bei Vorliegen der Voraussetzungen des rechtfertigenden Notstandes unterstrichen und als ausreichend erachtet hatte. Die Notwendigkeit einer ausdrücklichen Regelung, in der der Arzt unter bestimmten Umständen zur Meldung verpflichtet sein sollte, wurde damals nicht gesehen. Gleichwohl, so DE VRIES, sei es zur Klarstellung und aus Gründen der Rechtssicherheit erforderlich, eine Meldepflicht des Arztes zu statuieren. Zur Begründung schlug er den Bogen zu dem Anfang des Jahres 2012 in Kraft getretenen Bundeskinder-schutzgesetz. Danach sei der Arzt zur Abwehr schwerer Fälle von Kindesmisshandlung befugt, den Kontakt zum Jugendamt zu suchen, ohne dabei seine Schweigepflicht in strafrechtlich relevanter Weise zu verletzen. In Extremfällen sei diese Meldung sogar geboten. Was hier gelte, müsse auch im Straßenverkehrsrecht gelten. Die Pflicht des Arztes zur Intervention sei unstrittig. Es stelle sich lediglich die Frage nach dem Ausmaß, wofür der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausschlaggebend sei. Zunächst treffe den Arzt eine gesteigerte Aufklärungspflicht: „Gutes Zureden genügt da nicht mehr, es wird eine laute und drastische Intervention in aller Deutlichkeit erwartet.“ Ist das nicht erfolgversprechend, sei der Arzt berechtigt, „über die Angehörigen zu einer Minderung des Unfallrisikos zu kommen.“ Sollte auch dadurch die gewünschte Wirkung nicht eintreten, „darf der Arzt als letztes Mittel auch den Kontakt zur Polizei aufnehmen“. Und genau für diese Fälle, so

DE VRIES, sollte der Gesetzgeber eine Meldepflicht des Arztes statuieren. Diese würde auch die Stellung des Arztes gegenüber dem Patienten stärken, weil er so argumentieren könnte, er sei zur Meldung verpflichtet, wenn der Patient nicht von selbst Einsicht zeige.

Zum Abschluss referierte DR. PETER DAUER, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Hamburg, über krankheitsbedingte Mängel der Fahreignung im Verwaltungsrecht. Auch er wählte als Ausgangspunkt seiner Ausführungen die FeV, bemängelte die Lückenhaftigkeit und die daraus resultierende nur begrenzt praktische Brauchbarkeit. Er steckte zunächst den rechtlichen Rahmen, insbesondere die rechtliche Verbindlichkeit der Fahreignungsbegutachtung auf der Grundlage von FeV und Begutachtungsleitlinien ab, und gelangte dann zur Kernfrage seines Vortrages: Implizieren die rechtlichen Grundlagen (FeV, Begutachtungsleitlinien) die Hinnahme eines bestimmten Risikos? Nach welchen Maßstäben sollte unter Umständen der Umfang des hinnehmbaren Risikos bestimmt werden? Er hielt zunächst fest, dass eine ausdrückliche Feststellung durch den Gesetzgeber hinsichtlich eines hinnehmbaren Risikos nicht vorliege und schlussfolgerte aus den Formulierungen der FeV und der Begutachtungsleitlinien, dass bei beschränkter Eignung nicht gefahren werden dürfe. Im Ergebnis kam er, anders als KLEIN, dazu, dass es keine rechtliche Grundlage für die Akzeptanz eines hinnehmbaren Risikos gäbe und ein solches deshalb auch abzulehnen sei.

Nach ausführlicher Diskussion fasste der Arbeitskreis folgende Empfehlungen:

1. Der Arbeitskreis begrüßt das Positionspapier der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie, das eine differenzierte Betrachtung der einzelnen kardiologischen Erkrankungen und ihrer Bedeutung für die Unfallrisiken und die Fahreignung ermöglicht. Die Deutsche Gesellschaft für Kardiologie hat sich der „risk of harm formula“ bedient, in der „Zeit am Steuer“, „Art des Fahrzeugs“, „Wahrscheinlichkeit eines plötzlichen Kontrollverlustes“ für die Risikoberechnung die wichtigsten Parameter sind. Ein solches Positionspapier kann zwar eine individuelle Beurteilung der Fahreignung nicht ersetzen, führt aber zu einer größeren Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Risikoabschätzung.

2. Der Arbeitskreis fordert auch für die übrigen verkehrsrelevanten Erkrankungen eine differenzierte und wissenschaftliche Untersuchung der Risiken in Zusammenarbeit mit den medizinischen Fachgesellschaften. Darüber hinaus sind weitere Forschungen zur Häufigkeit von Unfällen aufgrund krankheitsbedingter Einschränkungen der Fahreignung erforderlich.

3. Die Regelungen der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu krankheitsbedingter Einschränkung der Fahreignung müssen konkretisiert werden. Die rechtliche Verbindlichkeit der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung muss geklärt werden. Diese Leitlinien müssen häufiger und differenzierter überarbeitet werden, da das medizinische, toxikologische und psychologische Wissen und die Terminologie einer schnellen Veränderung unterliegen.

4. Der Arbeitskreis fordert ein genaueres Anforderungsprofil für die in § 11 Abs. 2 S. 3 FeV genannten ärztlichen Gutachter. Die verkehrsmedizinische Ausbildung muss umfassender und auf die jeweilige fachspezifische Qualifikation des Arztes abgestimmt sein. Die Fortbildung der Gutachter muss verpflichtend sein.

5. Zahl und Ergebnisse der ärztlichen Gutachten zu den krankheitsbedingten Einschränkungen der Fahreignung sollten statistisch erfasst werden. Die Qualität der ärztlichen Gutachten sollte anhand einer Stichprobe überprüft werden, damit Vorschläge für eine Ver-

besserung der Begutachtung gemacht werden können. Ein Gutachten kann auch dann qualifiziert sein, wenn der Sachverständige nicht entscheidbare Fälle auch ausdrücklich so einstuft.

6. Über die bereits vom VGT 2005 getroffene Feststellung hinaus, dass der behandelnde Arzt in Extremfällen nicht an die ärztliche Schweigepflicht gebunden ist, befürwortet der Arbeitskreis in Fällen akuter Gefahr ein Recht des Arztes, einen uneinsichtigen oder unverständigen Patienten, der krankheitsbedingt aus seiner Sicht nicht fahrtüchtig ist, der Polizei zu melden.

Die weiteren Arbeitskreise, Arbeitskreis IV war mit 364 Teilnehmern der größte, beschäftigten sich mit Themen, die den Kernbereich dieser Zeitschrift nicht tangieren. Aus diesem Grunde wird hinsichtlich der Referate auf die Schriftenreihe des Veranstalters und bezüglich der Empfehlungen auf die Homepage www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de verwiesen.

Das zur Tradition gewordene, wie in den Jahren zuvor von KARL-DIETER MÖLLER, Rechtsexperte der ARD, moderierte Streitgespräch hatte in diesem Jahr ein umweltpolitisches Thema. Im Anschluss daran verabschiedete sich NEHM bis zum 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 25. Januar 2013 in Goslar mit den Worten: „Mehr Vernunft – weniger Gasfuß“.

Rechtsanwalt Dan Benjamin, Schwedt/Oder

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. 48/2011

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Reform des Punktesystems und des Verkehrszentralregisters

Bundesverkehrsminister PETER RAMSAUER hat am 28. Februar 2012 in Berlin die Eckpunkte für die Neuregelung des Punktesystems und des Verkehrszentralregisters vorgestellt. Damit wird ein weiteres Vorhaben des Koalitionsvertrages umgesetzt. Mit dem geplanten „Fahreignungsregister“ (FAER) soll das Verkehrszentralregister und mit dem „Fahreignungs-Bewertungssystem“ das „Mehrfachtäter-Punktesystem“ abgelöst werden.

RAMSAUER: „Das Ziel der Neuregelung ist mehr Verkehrssicherheit. Wir wollen das Verkehrszentralregister und das Punktesystem einfacher, gerechter und transparenter machen. Künftig sollen nur noch die Verstöße erfasst werden, die für die Verkehrssicherheit relevant sind. So können wir die Fahreignung derjenigen, die unbelehrbar und wiederholt gegen die Verkehrsregeln verstoßen, bewerten und registrieren. Diesen Fahrern wird zu einem bestimmten Zeitpunkt die Fahrerlaubnis entzogen, um die Allgemeinheit vor ihnen zu schützen.“

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat gemeinsam mit einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe die Eckpunkte für eine Neuregelung des Verkehrszentralregisters und des Punktesystems erarbeitet. Um zunächst eine breite Diskussion und Erörterung der Vorschläge mit den Ländern, den Verbänden und den Bürgern zu gewährleisten, wird ein konkreter Gesetzentwurf erst später vorgelegt. Dieser soll unter Berücksichtigung der zu erwartenden weitergehenden Überlegungen erstellt und das Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden. Die jetzt vorgestellte Grundkonzeption kann im Detail also noch Ergänzungen und Änderungen erfahren.

Ein Punkte-Tacho (Abb. 1) zeigt die Stufen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems. Es soll nur noch zwei Punkte Kategorien geben: Schwere Verstöße (1 Punkt) und besonders schwere Verstöße (2 Punkte). Klare und feste Tilgungsregeln sorgen dafür, dass die Betroffenen wissen, wann der eingetragene Verstoß wieder getilgt wird.

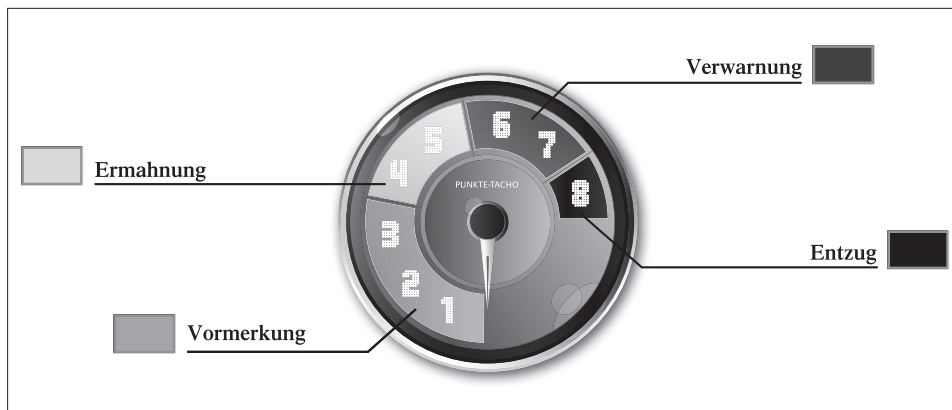


Abb. 1: Punkte-Tacho (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Zur Übertragung des bestehenden Punkteregisters in das neue System sagte RAMSAUER: „Die alten Punkte werden in das neue System überführt. Niemand wird dabei besser oder schlechter gestellt. Das heißt, die jeweils erreichte Maßnahmenstufe wird in das neue Fahr-

eignungs-Bewertungssystem übernommen. Eine Generalamnestie, also einen Punkteerlass und damit Freibrief für Raser oder Alkoholfahrer wird es nicht geben.“

(Aus der Pressemitteilung Nr. 031/2012 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS, vom 28. Februar 2012)

Anmerkung der Schriftleitung: Die Eckpunkte für die Neuregelungen des geplanten Fahreignungsregisters können auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unter <http://www.bmvbs.de> eingesehen werden und lauten im Wesentlichen wie folgt:

Vor welchem Hintergrund wird jetzt eine Neuregelung des Punktesystems eingeleitet?

Bereits im Jahr 2009 wurden auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag Vorschläge zu einer in der Öffentlichkeit wiederholt geforderten Neuregelung des Punktesystems beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) diskutiert [siehe hierzu den Beitrag von HALECKER/NATHOW „47. Verkehrsgerichtstag vom 28. bis 30. Januar 2009 in Goslar – Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und Arbeitskreise“ in BA 2009, 73 (78 f.)]. Die fachlichen Vorschläge der Verkehrsexperten wurden im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP aufgenommen, mit dem Ziel, eine „einfachere, transparentere und verhältnismäßigere Regelung zu schaffen.“ Um diese Vereinbarung erfolgreich umzusetzen, stellte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer am 28.02.2012 seine Eckpunkte vor.

Warum wird das Punktesystem jetzt reformiert?

Seit seinem Bestehen wurden die Regelungen des Systems immer komplizierter. Die Regelungen über die Tilgungshemmung (verhindert, dass eine Tat gelöscht wird, wenn eine neue begangen und ins Register eingetragen wird), die Überliegefrist (das ist die Frist, für die nach Eintritt der Tilgung die Entscheidung noch zusätzlich gespeichert wird) und die unterschiedlichen Regelungen über den Fristbeginn (z. B. Rechtskraft bei Ordnungswidrigkeiten, Tag des ersten Urteils bei Straftaten) führen dazu, dass

- der Verkehrsteilnehmer keine Kenntnis über seinen tatsächlichen Punktestand hat.
- die Bewertung mit 1 bis 7 Punkten von den Betroffenen als zusätzliche Strafe – neben der Geldbuße und dem Fahrverbot – empfunden wird. Das Verkehrszentralregister ist aber kein Bestrafungssystem. Es soll vielmehr dazu dienen, ungeeignete Verkehrsteilnehmer, die mehrfach gegen die Regeln verstoßen, ermitteln zu können.
- gerade unbeherrbare Wiederholungstäter Aufbaueminare und verkehrspsychologische Beratungen besuchen, um ihre Punkte abzubauen, ohne aber ihr Verhalten wirklich zu ändern.
- das System nicht akzeptiert wird.

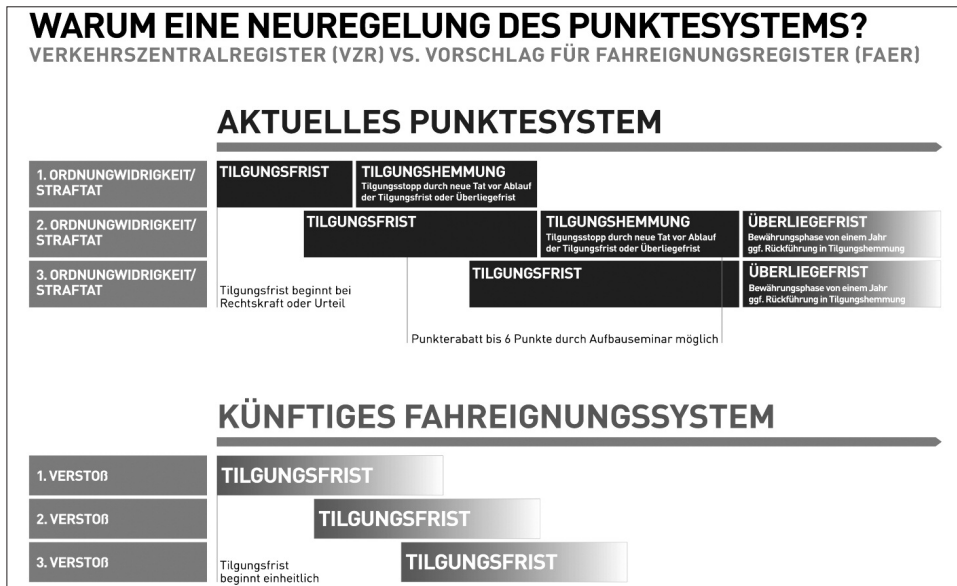


Abb. 2: Warum ein Neuregelung? (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Wird das Punktesystem umbenannt? Ändern sich die Begrifflichkeiten?

- Aus dem aktuellen „Verkehrszentralregister“ (VZR) soll künftig das „Fahreignungsregister“ (FAER) werden.
- Aus dem „Mehrfachtäter-Punktesystem“ soll das „Fahreignungs-Bewertungssystem“ werden.
- Die beiden neuen Begriffe beschreiben das Ziel des Systems, ungeeignete Verkehrsteilnehmer, die die Verkehrssicherheit gefährden, zu identifizieren. Sie sollen bei der Änderung ihres Fahrverhaltens unterstützt werden. Unbelehrbaren soll die Fahrerlaubnis entzogen werden.

Was ist das Ziel der Punktereform, also des neuen Systems?

- Mehr Verkehrssicherheit. Mit dem „Fahreignungsregister“ sollen diejenigen Unbelehrbaren genauer erfasst werden, die durch wiederholte schwere Regelverstöße sich und andere auf der Straße gefährden. Erfasst werden nur die verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße. Auf die Erfassung von Verstößen, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, wird verzichtet. Das neue Bewertungssystem betont vor allem die schweren und besonders schweren Verstöße. Die besonders schweren Verstöße werden künftig für die Dauer von fünf Jahren eingetragen (bisher zwei Jahre). Bei vier besonders schweren Verstößen wird die Fahrerlaubnis entzogen, wenn der Betroffene das System mit seinen drei Maßnahmenstufen durchlaufen hat.
- Das „Fahreignungsregister“ wird einfacher, gerechter, transparenter. Jeder soll das System verstehen können, ohne dass er einen Experten zu Rate ziehen muss. Das System soll insgesamt schlanker werden, die Maßnahmen aber gleich effektiv bleiben. Damit wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Akzeptanz des Punktesystems steigt und die Betroffenen ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen.

Was wird einfacher?

- Der Punkte-Tacho zeigt klar und anschaulich die Stufen des Fahreignungs-Bewertungssystems.
- Die Betroffenen sollen ihren Punktesstand und damit ihren Stand im Fahreignungs-Bewertungs-System einfach berechnen können.
- Vormerkung beim Punktestand 0 bis 3. Es erfolgt keine Unterrichtung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und keine Maßnahme.
- Drei Maßnahmenstufen:
 - Punktestand 4 bis 5: Ermahnung mit Information über das Fahreignungs-Bewertungssystem,
 - Punktestand 6 bis 7: Verwarnung und Anordnung zur Teilnahme an einer Interventionsmaßnahme, also eines Fahreignungsseminars,
 - Punktestand 8 und mehr: Entzug der Fahrerlaubnis.
- Für den Entzug der Fahrerlaubnis müssen zunächst alle Maßnahmenstufen durchlaufen werden.
- Die Stufen können je nach Tilgung mehrfach durchlaufen werden.
- Zwei Punkte Kategorien. Das unübersichtliche 7-Punkte-System wird auf ein übersichtliches 2-Punkte-System reduziert. Das verringert die Komplexität von Berechnungen.
 - Schwerer Verstoß = 1 Punkt. Unter diese Kategorie fallen Ordnungswidrigkeiten, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.
 - Sehr schwerer Verstoß = 2 Punkte. Unter diese Kategorie fallen Ordnungswidrigkeiten, die die Verkehrssicherheit besonders beeinträchtigen mit Anordnung eines Fahrverbotes sowie verkehrssicherheitsrelevante Straftaten.
- Wegfall der Tilgungshemmung und der Überliegefrist: Bisher hindert eine „frische“ Tat die Tilgung einer bereits erfassten Tat. Die Überliegefrist dient der Feststellung, ob nach Ablauf der Tilgung eine noch nicht registrierte Tilgungshemmung außerhalb des Registers eingetreten war. Beides fällt weg. Neu: Einmal getilgte Entscheidungen bleiben getilgt und leben nicht wieder auf.
- Feste Tilgungsfristen: Jeder Betroffene weiß, wann der eingetragene Verstoß wieder getilgt wird. Jeder kann einfach nachvollziehen, wie lange seine Punkte im Register gespeichert sind:
 - 10 Jahre (statt bisher 5) für Straftaten (entspricht sehr schwerem Verstoß = 2 Punkte),
 - 5 Jahre (statt bisher 2) für Ordnungswidrigkeiten mit Anordnung eines Regelfahrverbotes (entspricht sehr schwerem Verstoß = 2 Punkte),
 - 2 ½ Jahre (statt bisher 2) für Ordnungswidrigkeiten (entspricht schwerem Verstoß = 1 Punkt).

Was wird gerechter?

- Kein Punkterabatt für notorische Verkehrsrowdys mehr. Eine Möglichkeit, Punkte abzubauen, soll es nicht mehr geben. Alle Verkehrsteilnehmer werden in den jeweiligen Stufen des Systems gleichbehandelt.
- Einheitliche Fahreignungsseminare: Zusammen mit der Verwarnung soll ein Fahreignungsseminar angeordnet werden, das innerhalb von drei Monaten absolviert werden muss. Dieses wird bereits von der Bundesanstalt für Straßenwesen konzipiert. Das Ziel: Ein qualitativ geeignetes Seminar im Sinne der Verkehrssicherheit.
- Fahreignung steht im Mittelpunkt: Gemessen an den bisherigen Erfahrungen werden durch die neuen Regelungen voraussichtlich rund eine Million Personen nicht mehr im Register erfasst. Diese haben zwar für die Verkehrssicherheit relevante, aber leichtere Verstöße begangen. Demgegenüber werden durch das Zusammenspiel der neuen Bausteine voraussichtlich rund 500 Fahrerlizenzen im Jahr mehr entzogen.

Was wird transparenter?

- Das System wird entrümpelt. Es konzentriert sich auf die Verkehrssicherheit. Erfasst werden nur die verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße. Umgekehrt: Auf die Erfassung von Verstößen, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, wird verzichtet. Das Fahren in der Umweltzone und Straftaten wie der Kennzeichenmissbrauch gehören zum Beispiel dazu.
- Einheitlicher Fristbeginn: Keine unterschiedlichen Anfangsdaten für die Eintragung mehr. Nicht der Tag des Verstoßes soll ausschlaggebend für die Fristberechnung und die Maßnahmen sein, sondern das Einsetzen der Rechtskraft der Entscheidungen. Dies soll für alle Arten von Verstößen gelten.
- Mehr Information: Verkehrsteilnehmer werden ab der Ermahnung (ab 4 Punkte) zum Erreichen jeder weiteren Stufe informiert. Weiterhin ist es heute bereits möglich, im Internet mittels des neuen Personalausweises einen Antrag auf Auskunft zu stellen. Dieses Plus an Information schafft ein Bewusstsein für das System sowie Akzeptanz.

Warum gibt es jetzt nur noch maximal zwei Punkte?

Das Zwei-Kategorien-System hat sich bei den seit über 20 Jahren bestehenden Regelungen über Fahrerlaubnis auf Probe bewährt (dort A/B-Verstöße). Damit wird auf erfolgreichen Bausteinen aufgesetzt. Die Fahranfänger kennen das System bereits. Es ist gelernt und akzeptiert.

Ist es nicht eine Abmilderung, wenn für Vergehen, für die bisher deutlich mehr Punkte (bis maximal 7) eingetragen wurden, jetzt nur noch 2 Punkte eingetragen werden?

Entscheidend für die Ermittlung der Fahreignung ist nicht die Differenzierung in sieben Kategorien, sondern die Anzahl der Eintragungen im Register. Wichtig ist zudem das Zusammenwirken aller Bausteine (Vormerkung, drei Maßnahmestufen, feste und klare Tilgungsfristen, kein Punkterabatt).

Welche Verstöße werden mit wie vielen Punkten eingetragen?

Eine abschließende Aufzählung der im „Fahreignungsregister“ zu erfassenden Verstöße wird in einer Anlage zur Fahrerlaubnisverordnung zu finden sein, inkl. einer Untergliederung in die beiden Punktekategorien. Grundsätzlich gilt: Schwere Verstöße werden mit einem Punkt eingetragen, sehr schwere Verstöße (das sind Straftaten sowie Ordnungswidrigkeiten, bei denen ein Regelfahrverbot angeordnet wird) mit zwei Punkten.

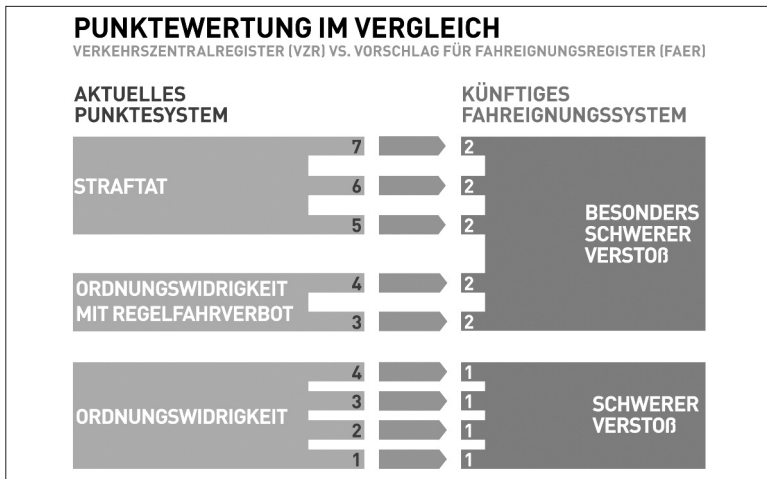


Abb. 3: Punktwertung im Vergleich (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Gibt es nach wie vor die Möglichkeit, Punkte abzubauen?

Nein. Die Möglichkeit, Punkte abzubauen, sich also außerhalb des Systems von Verkehrsdelikten freizukaufen, soll entfallen.

Gerade unbelehrbare Wiederholungstäter haben die Möglichkeit des Punkterabatts genutzt, um ihr Punktekonto zu bereinigen. Nachher haben sie sich im Straßenverkehr jedoch unverändert verhalten. Zudem gibt es keinen statistischen Nachweis darüber, dass der freiwillige Besuch der Seminare, die derzeit auf dem Markt angeboten werden, das Fahrverhalten von Wiederholungstätern verbessert.

Künftig wird jeder Verkehrsteilnehmer den Maßnahmen (Verwarnung mit Anordnung des Fahreignungsseminars und Entziehung) nur durch eine Verbesserung des Fahrverhaltens (also durch das Vermeiden von Regelverstößen) entgegen können.

Was geschieht mit meinen bisher eingetragenen Punkten? Werden die übernommen?

Alt-Eintragungen werden in das neue System überführt, wobei niemand schlechter oder besser gestellt werden soll (Abb. 4). Das heißt, die jeweils erreichte Maßnahmenstufe wird in das neue Fahrignungs-Bewertungssystem übernommen. Eine Generalamnestie, also einen Punkteerlass und damit einen Freibrief für weiterhin regelwidriges Verhalten wie Rasen oder Fahren unter Alkoholeinfluss, wird es nicht geben.



Abb. 4: Überführung der Punkte (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Wird es weiterhin Fahrverbote (z. B. für mehrere Monate) geben? Ab welcher Stufe?

Ja – Fahrverbote sind unabhängig vom Fahrignungsregister ein Instrument der Ahndung – neben der Geldbuße. Sie werden bei „groben“ oder „beharrlichen“ Pflichtverletzungen angeordnet. Die Regelfahrverbote ergeben sich aus der Bußgeldkatalogverordnung.

Bisher beträgt die Tilgungsfrist für kleinere Vergehen 2 Jahre. Künftig beträgt sie 2 ½ Jahre. Warum?

Dies ergibt sich durch den Wegfall der Tilgungshemmung. Dadurch wird der Beobachtungszeitraum leicht erhöht (Abb. 5). Im Vergleich zum derzeitigen System ist anzumerken: Bereits heute bleiben die Entscheidungen 3 Jahre (2 Jahre Frist + 1 Jahr Überliegefrist) im Register gespeichert.



Abb. 5: Tilgungsfristen (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Müssen mehr Fahrer zum Aufbauseminar als bisher?

Die Voraussetzung für die Anordnung des Aufbauseminars ändert sich mit der Einführung des Fahreignungsseminars nicht. Es bleibt dabei, dass die Kumulation schwerer und besonders schwerer Verstöße und das Erreichen einer bestimmten Maßnahmenstufe erforderlich sind. Der Betroffene ist also vorgewarnt. Bei schweren Verstößen werden künftig wegen der längeren Tilgungsfrist (5 Jahre statt 2 Jahre bei Ordnungswidrigkeiten mit Anordnung eines Regelfahrverbotes sowie 10 Jahre statt 5 Jahre bei bestimmten Straftaten) manche Unbelehrbaren eher das Fahreignungsseminar besuchen müssen als das heutige verbindliche Aufbauseminar. Ziel: Ein besseres Fahrverhalten und damit eine höhere Fahreignung.

Was ist das neue Fahreignungsseminar?

Vorgeschlagen wird, zusammen mit der Verwarnung ein Fahreignungsseminar anzuordnen, das innerhalb von drei Monaten absolviert werden muss. Die Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt dieses Seminar bereits. Das Ziel: Ein geeignetes Seminar im Sinne der Verkehrssicherheit.

Wann ist künftig der Führerschein weg? Geht das schneller als bisher?

Im Fahreignungs-Bewertungssystem ist bei Erreichen von 8 Punkten die Fahrerlaubnis durch die nach Landesrecht zuständige Behörde zu entziehen. Voraussetzung ist, dass der Betroffene vorher alle Stufen mit den entsprechenden Maßnahmen durchlaufen hat. Das entspricht im Zusammenspiel mit allen anderen Bausteinen in etwa der bisherigen 18-Punkte-Grenze. Nach Modellberechnungen würde die Zahl der Entzüge um etwa 10 % steigen. Das heißt nach derzeitigem Stand der Dinge etwa 500 Verkehrsteilnehmer.

Wie bekommt man den Führerschein wieder zurück? Wird das einfacher oder schwerer?

Es bleibt beim heutigen Stand: Antrag auf Neuerteilung nach frühestens 6 Monaten.

Ändert sich etwas für Besitzer des Führerscheins auf Probe?

Nein – beide Systeme (Fahreignungs-Bewertungssystem und Fahrerlaubnis auf Probe) gelten nebeneinander. Das System „Führerschein auf Probe“ wird nicht verändert.

Wie kann man sich über den Punktestand informieren?

Aus der Abfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt erfährt der Verkehrsteilnehmer genau, wie viele Eintragungen und Punkte auf seinen Namen vermerkt sind. Daraus kann er ablesen, in welcher Stufe des Systems er sich befindet. Bei dennoch bestehenden Unsicherheiten kann die Fahrerlaubnisbehörde weiterhelfen. Die Betroffenen werden außerdem bei der ersten Maßnahmenstufe aktiv mit der Ermahnung sowie den zusätzlichen Hinweisen zum Ablauf des Systems informiert.

Bisher ist nur der Antrag auf Auskunft aus dem Register online mit dem neuen Personalausweis möglich. Ab wann ist auch die Auskunft online möglich?

Nach Abschluss der Neuregelung und mit zunehmender Automatisierung und Digitalisierung des Fahreignungsregisters soll auch die Auskunft online erfolgen. Die elektronische Auskunft zum Gesamtbestand könnte ca. 2 Jahre nach Inkrafttreten der Neuregelungen erfolgen.

Legalisierung des Cannabiskonsums (u. a. Einführung eines THC-Grenzwertes im Straßenverkehr)

Der Gesundheitsausschuss hat sich unter Vorsitz von DR. CAROLA REIMANN (SPD) am Mittwoch, 25. Januar 2012, mit der Forderung nach Legalisierung des Cannabiskonsums in so genannten Cannabis-Clubs in einer öffentlichen Anhörung beschäftigt. Anlass dafür war der Antrag der Fraktion DIE LINKE*), mit dem die Abgeordneten erreichen wollen, den Besitz von bis zu 30 Gramm Cannabiserzeugnissen zum Eigengebrauch zu legalisieren. Laut Vorlage würde der Eigenanbau von Cannabispflanzen erlaubt, während der Handel mit Cannabispflanzen und -produkten weiterhin untersagt bliebe.

Auszug aus dem Antrag:

Legalisierung von Cannabis durch Einführung von Cannabis-Clubs

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Konsum von Drogen ist eine gesellschaftliche Alltagserscheinung. Das gilt für legale Rauschmittel wie Alkohol und Tabak ebenso wie für illegale Drogen wie Cannabis. Die verfassungsrechtliche Bewertung des strafrechtlichen Umgangs mit Cannabis-Produkten, die laut Betäubungsmittelgesetz (BtMG) nicht verkehrsfähig sind (nachfolgend „Cannabis“ genannt), war 1994 Gegenstand eines Vorlagebeschlusses des Landgerichts Lübeck nach Artikel 100 des Grundgesetzes. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat die entsprechenden Vorschriften des BtMG als verfassungskonform erachtet, doch wurde die Strafverfolgung bei Besitz von geringen Mengen Cannabis zum Eigenverbrauch als unverhältnismäßig beurteilt [vgl. BVerfGE 90, 145 ff.].

Als Folge der Entscheidung des BVerfG verlagerte sich die Verfolgung von Cannabis-konsumenten vom Strafrecht zum Straßenverkehrsrecht. Einen wissenschaftlich fundierten Grenzwert für Cannabis-Leitsubstanzen, der die tatsächliche Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit widerspiegelt, gibt es jedoch nicht.

Cannabis durch ein Verbot gesetzlich auf eine Ebene mit harten Drogen wie Heroin zu stellen, wird seinem Gefährdungspotenzial nicht gerecht.

Die Frage der Verhältnismäßigkeit staatlicher Eingriffe (Eignung, Erforderlichkeit, Vermeidung von unzumutbaren Belastungen) muss bei jedem Eingriff in die Persönlichkeitsrechte überprüft werden. Das derzeitige Cannabisverbot ist nicht geeignet, den illegalen Handel oder den Konsum von Cannabis wirksam zu beschränken. Die Anzahl von Menschen, die Cannabis konsumieren, ist weiterhin hoch. Das derzeitige Verbot ist auch nicht erforderlich, da die Risiken, die von Cannabis ausgehen, für Erwachsene analog zu den Risiken von Alkohol und Nikotin abschätzbar sind. Die Gefahr einer Abhängigkeit oder Toleranzentwicklung wird als gering eingestuft. Demgegenüber ist die Durchsetzung des totalen Cannabisverbots auch nach Ansicht des BVerfG nicht zumutbar. Es hat festgestellt, dass die Strafbarkeit des Besitzes geringer Mengen Cannabis nur deshalb nicht unverhältnismäßig sei, weil den Strafverfolgungsbehörden und Gerichten ermöglicht werde, von der Durchsetzung abzusehen.

*) Bundestags-Drucksache 17/7196 vom 28.09.2011, Antrag der Abgeordneten Frank Tempel, Dr. Martina Bunge, Jan Korte, Ulla Jelpke, Petra Pau, Jens Petermann, Raju Sharma, Kathrin Vogler, Halina Wawzyniak, Harald Weinberg und der Fraktion DIE LINKE.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der Folgendes regelt:

1. Der Besitz von Cannabis zum Eigengebrauch wird legalisiert. Dafür ist der Besitz von bis zu 30 g getrocknete Teile der Cannabispflanze oder äquivalente Mengen anderer Cannabiserzeugnisse (z. B. Haschisch, Frischpflanzen) von den Regelungen des BtMG auszunehmen. Der Handel mit Cannabispflanzen und -produkten bleibt untersagt.

2. Die Regelungen zu Cannabissamen sind aus den Anlagen des BtMG zu streichen. Der Handel und Besitz von Cannabissamen und der Eigenanbau von Cannabis zum Eigengebrauch werden damit legalisiert.

3. Cannabis-Clubs werden im Gesetz explizit als Möglichkeit genannt, den Eigenanbau delegieren zu können. Die Clubs können für ihre Mitglieder den Cannabiseigenanbau übernehmen und gegen Zahlung kostendeckender Geldbeträge Cannabispflanzen zum Eigengebrauch abgeben. Cannabis-Clubs sind eingetragene Vereine und verfolgen nicht überwiegend wirtschaftliche Interessen. Der Zutritt zu deren Räumlichkeiten ist ausschließlich namentlich bekannten, volljährigen Mitgliedern vorbehalten. Für den Anbau in Cannabis-Clubs ist durch den Vereinsvorstand die erforderliche Sachkunde nachzuweisen. Cannabis-Clubs unterliegen einem Werbeverbot und müssen von Interessenten eigeninitiativ kontaktiert werden.

4. Für Cannabisprodukte gilt ein Werbeverbot.

5. Das Rauchen von Cannabis unterliegt den Nichtraucherschutzgesetzen.

6. Für den Straßenverkehr ist eine wissenschaftlich begründete zulässige Höchstgrenze von Tetrahydrocannabinol im Blut einzuführen.

Anmerkung der Schriftleitung: Den Mitgliedern des Gesundheitsausschusses standen in der öffentlichen Anhörung mehrere Experten Rede und Antwort. Einige von ihnen äußerten sich zu Punkt II. 6. des Antrages, der Einführung eines wissenschaftlich begründeten THC-Grenzwertes für den Straßenverkehr, auszugsweise wie folgt:

Stellungnahme von PROF. DR. MED. RAINER THOMASIU, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf:

„Im Antrag wird gefordert, für den Straßenverkehr eine wissenschaftlich begründete zulässige Höchstgrenze von Tetrahydrocannabinol im Blut einzuführen. Dies macht keinen Sinn, da bereits bei sehr geringen THC-Intoxikationsgraden und Restintoxikationen mit THC schwere Verkehrsunfälle mit Personenschaden verursacht werden können.

Die für das Führen eines Kraftfahrzeuges notwendigen Leistungsfunktionen sind während der Cannabis-Akutwirkung eingeschränkt. Der Befund wird nicht nur durch neuropsychologische Untersuchungen, sondern auch durch Studien am Fahr Simulator und Fall-Kontrollstudien zum Unfallrisiko beim Fahren unter Cannabiseinfluss gestützt. Cannabisintoxikationen führen bei Teilnehmern in experimentellen und Labor-Studien unmittelbar zu dosisabhängigen Beeinträchtigungen in kognitiven Fähigkeiten, psychomotorischen Funktionen und Fahrtüchtigkeit. Die Beeinträchtigungen durch Cannabis sind gravierender als bei Blutalkohol bedingten Beeinträchtigungen, welche sich im Rahmen der gesetzlich verankerten EU-Grenzwerte bewegen. Unfallstatistiken zeigen ferner, dass aktueller Cannabiskonsum mit einem erhöhten Unfallrisiko assoziiert ist (RAMAEKERS et al.,

2004). Restintoxikationen und niedrige Blutkonzentrationen von weniger als 5 ng/ml THC können mit besonders schweren Verkehrsunfällen einhergehen.¹⁵⁾ 16)

35 % der befragten Konsumenten mit regelmäßigem Cannabisgebrauch berichten in einer aktuellen Studie (McGUIRE et al., 2011), im letzten Monat innerhalb der ersten zwei Stunden nach Cannabiskonsum Auto gefahren zu sein. Die Cannabiskonsumenden selbst schätzen die Beeinträchtigungen ihrer Fahrtüchtigkeit ausgesprochen gering ein und gehen davon aus, rauschbedingte Defizite durch ihr Fahrverhalten ausgleichen zu können.

KLEIBER und KOVAR (1998) halten die Fahrtauglichkeit bis zu 24 Stunden nach Cannabiskonsum für beeinträchtigt; dieser Auffassung ist zuzustimmen.“

¹⁵⁾ In einer Analyse aller drogenassoziierten Verkehrsunfälle eines definierten Zeitraums im südhessischen Einzugsbereich (Kauert & Iwersen-Bergmann, 2004) wurde unter anderem die Fragestellung verfolgt, ob ein Zusammenhang zwischen der Unfallart und den bei Unfallverursachern festgestellten Konzentrationen bestimmter psychotroper Substanzen existiert. Unter allen Drogenbefundgruppen stellten Cannabisbefunde die größte Gruppe dar (27 % Cannabismonobefunde, 9 % Kombinationsbefunde für Cannabis plus Alkohol). Die Höhe der THC-Konzentrationen im Blut variierte zwischen 1,3 und 20,1 ng/ml. In der Cannabismonogruppe errechnete sich für die Kategorie „Sachschaden“ eine mittlere THC-Konzentration von 9 ng/ml, und analog für die Kategorien „Personenschaden“ 7,2 ng/ml, „Schwerer Personenschaden“ 3,1 ng/ml und „Unfälle mit Todesfolge“ 4,0 ng/ml. Zwei Drittel der Unfälle in Zusammenhang mit Cannabismonobefunden ereigneten sich bei relativ niedrigen Blutkonzentrationen von weniger als 5 ng/ml THC, davon knapp ein Drittel mit tödlichem Ausgang und ein weiteres Drittel mit schwerem Personenschaden.

¹⁶⁾ In einer aktuellen Fahrimulator-Untersuchung, in der die Effekte von Cannabis und Alkohol auf das Fahrverhalten von Anfängern und erfahrenen Autofahrern untersucht wurden, zeigte sich ein dosisabhängiger Befund. Unter Cannabiseinfluss fuhren die Teilnehmer langsamer und hatten Probleme, einem Fahrzeug in konstantem Abstand zu folgen. Die Reaktionszeiten waren verlangsamt. Alkohol führte zu weniger Beeinträchtigungen in der Fahrtüchtigkeit als Cannabis (Lenné et al., 2010). Auch Mann und Mitarbeiter (2007) berichten in einer repräsentativen Stichprobe einen Zusammenhang von Verkehrsunfällen und Cannabiskonsum, der mit der Konsumfrequenz von Cannabis zunimmt (Maximalwert: Adjustiertes Odds Ratio: 2.61).

Stellungnahme von Oberstaatsanwältin HANNELORE BINIOK, Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt am Main:

„Auf Empfehlung vom 20. 11. 2002 der vom Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen einberufenen „Grenzwertkommission“⁴⁴⁾ und nach inzwischen gesicherter Auffassung⁴⁵⁾ liegt bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml und mehr im Blut-Serum unwiderlegbar eine Wirkung und damit eine drogenbedingte Einschränkung der Fahr-sicherheit im Sinne einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG vor. Der entsprechende Grenzwert beträgt bei Blutalkohol 0,5 Promille.⁴⁶⁾ Im Falle drogenbedingter Ausfallerscheinungen ist – wie bei einer Blutalkoholkonzentration im Blutserum ab 0,3 Promille – auch unterhalb des Grenzwertes von 1 ng/ml mit Strafverfolgungsmaßnahmen wegen straßenverkehrsrechtlicher Delikte⁴⁷⁾ zu rechnen. Mit der Untergrenze von 0,3 Promille Blutalkoholgehalt⁴⁸⁾ bzw. den weiteren Grenzwerten 0,5⁴⁹⁾ und 1,1 und 1,6⁵⁰⁾ Promille Blutalkoholgehalt vergleichbare Grenzwerte für Betäubungsmittel wie Cannabis existieren nicht. Es dürfte dabei der Komplexität der Wirkungsweise der pflanzlichen Rauschdroge

⁴⁴⁾ Fachübergreifende Arbeitsgruppe, die von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der GTFCh 1994 gegründet wurde und paritätisch besetzt ist.

⁴⁵⁾ Gehrman, Drogendelikte im Straßenverkehr, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2011, S. 7.

⁴⁶⁾ Vgl. § 24a StVG.

⁴⁷⁾ § 24a StVG, §§ 315 c, 316 StGB.

⁴⁸⁾ Relative Fahrtüchtigkeit nach § 315c StGB.

⁴⁹⁾ Grenzwert nach § 24a StVG.

⁵⁰⁾ Absolute Fahrtüchtigkeit nach § 316 StGB.

Cannabis im menschlichen Körper zuzuschreiben sein, dass aus naturwissenschaftlicher Sicht den Blutalkoholgrenzwerten entsprechende (Grenzwert-)Bestimmungen für Cannabis bislang nicht möglich waren.⁵¹⁾ Im Gegensatz zu Alkohol lässt sich bei der pflanzlichen Droge Cannabis damit weder dessen Wirkstoffgehalt im Blut in ‚Joints‘ umrechnen, noch ‚Joints‘ in Wirkstoffgehalt im Blut.“

⁵¹⁾ Grothenhermen/Karus, Straßenverkehr, Cannabis und Arbeitswelt, 2002, S. 340; THC ist der Hauptwirkstoff im pflanzlichen Cannabis und wird durch eine Fülle weiterer Stoffe ergänzt, die es in seiner Wirkung beeinflussen.

Stellungnahme von GEORG WURTH, Deutscher Hanf Verband:

„Diese Forderung halte ich für außerordentlich wichtig. Eine solche Regelung würde einerseits die Sicherheit im Straßenverkehr gewährleisten und andererseits die Diskriminierung von nüchternen Cannabiskonsumenten über das Führerscheinrecht beenden, s. o.“ [s. o. lautet wie folgt: „Zusätzlich hat sich das Führerscheinrecht zu einer Art Ersatzstrafrecht entwickelt. Es geht nicht nur darum, wie bei Alkohol berauschte Fahrer aus dem Verkehr zu ziehen, sondern auch völlig nüchternen Fahrern den Führerschein zu entziehen, weil sie unwirksame THC-Restwerte im Blut haben oder weil sie ‚regelmäßig‘ Cannabis konsumieren, z. B. jedes Wochenende. Das ist eine massive Ungleichbehandlung gegenüber Alkoholkonsumenten, die sich nur als Strafmaßnahme gegen Cannabiskonsumenten verstehen lässt. Nicht selten verlieren die Betroffenen ihre Arbeitsstellen, weil sie dort auf den Führerschein angewiesen sind.“]

Stellungnahme von Staatsanwalt JÖRN PATZAK, Staatsanwaltschaft Tübingen:

„Die Behauptung, es gebe keinen wissenschaftlich fundierten Grenzwert für THC, der die tatsächliche Beeinflussung der Fahrtüchtigkeit widerspiegelt, ist schlicht falsch. Nach Empfehlungen der sog. Grenzwertkommission¹³⁾ ist ab einer THC-Konzentration von 1 ng/mL sicher davon auszugehen, der Betreffende stehe noch unter der Einwirkung zuvor genossenen Cannabis. Daher greift die Ordnungswidrigkeit des § 24a Abs. 2 StVG auch erst beim Nachweis von mindestens 1 ng/mL THC im Blut(serum) ein¹⁴⁾.

Entscheidend ist, dass bei ab einer solchen Wirkstoffkonzentration regelmäßig Störungen bzw. Beeinträchtigungen der Fahrtüchtigkeit vorliegen (beim Alkohol: ab 0,5 Promille). Auf sichtbare Beeinträchtigungen des Fahrzeugführers (sog. Ausfallerscheinungen) kommt es dabei nicht an¹⁵⁾.

Davon zu trennen ist die Frage, ab wann ein Fahrzeugführer in seiner Gesamtleistungsfähigkeit durch Enthemmung und geistig-seelische sowie körperliche Ausfälle derart herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr sicher zu steuern. Eine solche Fahruntüchtigkeit begründet die Straftat der Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 StGB. Anders als beim Alkohol (1,1 Promille) gibt es für Betäubungsmittel tatsächlich keinen Grenzwert. Dies liegt daran, dass es zurzeit keine zuverlässigen medizinischen Erkenntnisse gibt, ab welcher Menge Wirkstoff im Blut durch ein bestimmtes Betäubungsmittel die erforderliche absolute Fahrtüchtigkeit zu belegen ist. Die Festlegung der Grenze einer absoluten Fahrtüchtigkeit – sofern dies im Antragbe-

¹³⁾ Ein beim Bundesministerium für Verkehr angesiedeltes Sachverständigen-Gremium.

¹⁴⁾ Vgl. dazu Patzak in Körner/Patzak/Volkmer, a. a. O., Vorbem. §§ 29 ff. Rn. 262 ff. m. w. N.

¹⁵⁾ Deren Vorliegen begründen vielmehr wieder eine Straftat nach §§ 315c, 316 StGB.

gehen gemeint ist – scheitert folglich schon an fehlenden zuverlässigen medizinischen Erkenntnissen. Im Übrigen ist die Feststellung der absoluten Fahruntüchtigkeit i. S. d. §§ 315c, 316 StGB ohnehin Aufgabe der Gerichte¹⁶⁾.“

¹⁶⁾ Zum Alkohol s. BGHSt. 37, 89 = NStZ 1990, 491.

Cannabis verdoppelt Risiko von Verkehrsunfällen

Viele Cannabiskonsumenten unterschätzen, dass die Droge ihre kognitiven und motorischen Fähigkeiten zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr herabsetzt. In Kanada, wo jeder zehnte Einwohner die Droge im vorausgehenden Jahr schon einmal konsumiert hat (bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen jeder dritte), geben immerhin 4 Prozent an, sie würden sich eine Stunde nach dem Konsum bedenkenlos hinters Steuer setzen. Dies veranlasste MARK ASBRIDGE von der Dalhousie University in Halifax zu einer systematischen Auswertung der publizierten Literatur (Meta-Analyse, veröffentlicht im Britischen Ärzteblatt, BMJ 2012; 344: e536).

Auf der Basis von neun Studien mit fast 50.000 Personen ermittelt der Epidemiologe für die ersten drei Stunden nach dem Cannabiskonsum ein um 92 Prozent erhöhtes Risiko auf einen Verkehrsunfall (Odds Ratio 1,92; 95-Prozent-Konfidenzintervall 1,35–2,73). Mit einer Odds Ratio von 2,10 (1,31–3,36) war die Gefahr eines tödlichen Unfalls noch etwas höher.

Zum Vergleich: Eine Alkoholkonzentration von 0,8 Promille erhöhte in einer von ASBRIDGE zitierten Studie das Risiko auf einen Verkehrsunfall um den Faktor 2,69, wobei das Risiko bei jüngeren Fahrern deutlich höher ist. Die meisten Studien legten den Grenzwert für den aktiven Wirkstoff THC bei 1 ng/ml THC fest, in einer Studie betrug er 2 ng/ml.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Ärzteblattes vom 10. Februar 2012)

Symposium des B.A.D.S.: „Null Promille am Steuer“

– Ankündigung –

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) veranstaltet anlässlich der „Messe Auto Mobil International 2012“ (AMI) ein Symposium mit dem Thema „0,00 Promille am Steuer – Wissenschaftliche Ergebnisse im Für und Wider von Experten“.

- Termin:** 08. Juni 2012 ab 11:00 Uhr
- Tagungsort:** Leipziger Messe GmbH
Congress Center Leipzig
Messe-Allee 1
04356 Leipzig
- Moderation:** KAI NEHM, Generalbundesanwalt a. D.
Präsident der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaften e. V.
- Referenten:** MINISTERIALRAT DETLEF-OTTO BÖNKE
Bundesministerium der Justiz, Berlin
- PROF. DR. HANSJÜRGEN BRATZKE
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin, Frankfurt am Main
- DR. PAUL BRIELER, Diplompsychologe
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg
- CHRISTIAN JANECZEK, Fachanwalt für Verkehrsrecht
Rechtsanwaltskammer Sachsen
- KURT RÜDIGER MAATZ, Richter am BGH a. D., Karlsruhe
- PROF. DR. DR. UWE SCHEFFLER,
Europa-Universität Viadrina, Frankfurt (Oder)
- Veranstalter:** Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V.
Arnold-Heise-Straße 26
20249 Hamburg
Tel.: 040 – 44 07 16
Fax: 040 – 410 76 16
E-Mail: zentrale@bads.de

**Weitere
Informationen und
Anmeldungen unter:** <http://www.bads.de>

Rechtsprechung

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

18. Zwischen einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) und dem zeitgleich verwirklichten Besitz von Betäubungsmitteln (§ 29 Abs. 1 Nr. 3 BtMG) besteht keine Tatidentität im Sinne des § 264 StPO, wenn kein innerer Beziehungs- bzw. Bedingungs Zusammenhang zum Fahrvorgang besteht; allein die Gleichzeitigkeit und die enge örtliche Verknüpfung der Handlungen führt nicht zur Annahme einer prozessualen Tat.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 11. November 2011
– (4) 1 Ss 334/11 (270/11) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln unter Einbeziehung der Strafe aus dem Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten in Berlin vom 04. Januar 2010 zu einer Gesamtgeldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 15 Euro verurteilt, ihm Zahlungserleichterungen (§ 42 StGB) bewilligt und die im einbezogenen Strafbefehl erkannte Sperre für Fahrerlaubnis aufrecht erhalten.

Gegen das Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Sprungrevision. Neben der allgemein erhobenen Sachrüge macht er mit der Verfahrensrüge geltend, dass Strafklageverbrauch eingetreten sei und das Amtsgericht der Verurteilung eine Tat zu Grunde gelegt habe, die nicht von der Anklage erfasst gewesen sei.

Aus den Gründen:

Die mit der Verfahrensrüge geltend gemachten Rechtsfehler betreffen Voraussetzungen des Verfahrens und sind daher vom Revisionsgericht von Amts wegen zu prüfen. Ein Verfahrenshindernis besteht nicht.

1. Das Amtsgericht hat im Wesentlichen folgende Feststellungen getroffen:

Der Angeklagte entschloss sich in den Morgenstunden des 08. Oktober 2009 im Lokal „V-Stübchen“ nach einem Streit mit seiner Freundin über das Ausführen des Hundes dazu, mit dem PKW eines Bekannten nach Hause zu fahren, den Hund zu holen und in das Lokal zurückzukehren. Weil er sich müde fühlte, nahm er im Lokal ein Amphetamingemisch zu sich, das er dort unentgeltlich erhalten hatte. Da er mehr Amphetamingemisch erhalten, als er im Lokal – in Wasser aufgelöst – zu sich genommen hatte, steckte er die verbliebene Restmenge des Gemisches, 552 Milligramm, in seine Bauchtasche, fuhr mit dem Auto seines Bekannten nach Hause und holte den Hund. Als er den PKW auf dem Rückweg in das „V-Stübchen“ führte, geriet er um 2.50 Uhr auf dem B. Damm in eine Polizeikontrolle. „Hierbei führte der Angeklagte immer noch in seiner Bauchtasche die 552 Milligramm Amphetaminge-

misch mit sich.“ Auf dem Polizeiabschnitt wurde es in seiner Bauchtasche gefunden.

2. Der Verfolgung der vom Amtsgericht abgeurteilten Tat steht nicht das Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs entgegen.

a) Mit Strafbefehl vom 04. Januar 2010, rechtskräftig seit dem 02. Oktober 2010, hat das Amtsgericht Tiergarten den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 15 Euro verurteilt und eine Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis bis zum 01. Oktober 2011 verhängt. Dem Strafbefehl lagen folgende Feststellungen zu Grunde: Am 08. Oktober 2009 um 2.50 Uhr befuhr der Angeklagte in B.-S. fahrtauglich in Folge Alkoholgusses und ohne Fahrerlaubnis mit dem PKW den B. Damm.

b) Diese Verurteilung hat zu keinem Strafklageverbrauch geführt.

„Tat“ im Sinne des Art. 103 Abs. 3 GG ist der geschichtliche – und damit zeitlich und sachverhaltlich begrenzte – Vorgang, auf den Anklage und Eröffnungsbeschluss hinweisen und innerhalb dessen der Angeklagte als Täter oder Teilnehmer einen Straftatbestand verwirklicht haben soll (vgl. BVerfG, 2. Senat 1. Kammer, Nichtannahmebeschluss vom 16. März 2006 – 2 BvR 111/06 – m. w. N. <Juris>). Ob verschiedene Urteile dieselbe Tat im Sinne des Art. 103 Abs. 3 GG betreffen, ist unabhängig von dem Begriff der Tateinheit (§ 52 StGB) zu beurteilen, weil die Rechtsfiguren der Tateinheit (§ 52 StGB) und der Tatidentität (Art. 103 Abs. 3 GG) verschiedene Zwecke verfolgen. Ein durch den Rechtsbegriff der Tateinheit (§ 52 StGB) zusammengefasster Sachverhalt wird jedoch in der Regel auch verfassungsrechtlich eine einheitliche prozessuale Tat darstellen. Umgekehrt bilden mehrere im Sinne von § 53 StGB sachlich-rechtlich selbständige Handlungen grundsätzlich nur dann eine einheitliche prozessuale Tat, wenn die einzelnen Handlungen nicht nur äußerlich ineinander übergehen, sondern wegen der ihnen zugrunde liegenden Vorkommnisse unter Berücksichtigung ihrer strafrechtlichen Bedeutung auch innerlich derart miteinander verknüpft sind, dass der Unrechts- und Schuldgehalt der Handlung nicht ohne die Umstände, die zu der anderen Handlung geführt haben, richtig gewürdigt werden kann und ihre getrennte Würdigung und Aburteilung als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs empfunden würde (vgl. Senat NSZ-RR 2008, 48; BVerfG Beschluss vom 16. März 2006 – 2 BvR 111/06 – <Juris>; BGH NJW 2005, 836 m. w. N.).

Zwischen Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges begangen werden, und dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln

während dieser Fahrten besteht verfahrensrechtlich keine Tatidentität im Sinne des § 264 StPO, wenn der Betäubungsmittelbesitz in keinem inneren Beziehungs- bzw. Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang steht (vgl. BGH NSTz 2009, 705; NSTz 2004, 694 [= BA 2005, 242]; OLG Hamm, Beschluss vom 14. September 2009 – 2 Ss 319/09 – <Juris> [= BA 2010, 39]). Zwar ist ein solcher Zusammenhang denkbar, etwa wenn die Fahrt mit dem PKW den Zweck verfolgt hat, die mitgeführten Drogen an einen sicheren Ort zu bringen (vgl. BGH NSTz 2009, a. a. O.). Aber allein die Gleichzeitigkeit und eine enge örtliche Verknüpfung der strafbaren Handlungen führt nicht zur Annahme einer Tat im Sinne des § 264 StPO, also eines einheitlichen Lebensvorgangs, der durch getrennte Würdigung und Aburteilung unnatürlich aufgespalten würde (vgl. BGH NSTz 2004, a. a. O.; Senat a. a. O.).

Ein innerer Beziehungs- bzw. Bedingungszusammenhang zwischen dem Führen des PKW unter Alkoholeinfluss und dem Besitz des Betäubungsmittels ist nicht gegeben. Ob ein solcher Zusammenhang zwischen dem Konsum des Amphetamins vor Fahrtantritt und der anschließenden Fahrt bestand, weil der Angeklagte das Rauschmittel zur Bekämpfung seiner Müdigkeit genommen hat, kann vorliegend dahinstehen. Denn jedenfalls zwischen der hier verfahrensgegenständlichen Tat, dem Besitz des nicht konsumierten Amphetamins während der Fahrt, und der bereits abgeurteilten Tat, dem Führen des PKW, bestand kein innerer Zusammenhang. Soweit die Verteidigung diesen damit zu begründen sucht, dass der Angeklagte das Amphetamingemisch „an sich“ und „mit sich“ genommen habe, „um der Müdigkeit entgegen zu wirken“ (Revisionsbegründung) bzw. er „eine kleine Restmenge“ bei sich geführt habe, „um auch bei dieser Fahrt notfalls darauf zurückgreifen zu können, falls die Müdigkeit ihn erneut übermannt“ (Gegenerklärung), handelt es sich um urteilsfremdes Vorbringen. In den Urteilsgründen findet eine solche Motivation für das Einstecken und den Besitz des Amphetamingemisches keine Erwähnung, und sie bieten dafür auch keine Stütze.

19. *) 1. Der innere Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG erfordert, dass sich Vorsatz oder Fahrlässigkeit auch auf die fortbestehende Wirksamkeit des konsumierten Rauchmittels im Tatzeitpunkt bezieht.

2. Liegt zwischen dem Konsum und dem Fahrtantritt ein nicht unerheblicher Zeitraum (hier: 2 Tage), kann es an der Erkennbarkeit dieser fortbestehenden Wirksamkeit fehlen, so dass es näherer Ausführungen des Tatrichters bedarf, aufgrund welcher Umstände sich der Fahrzeugführer dennoch hätte bewusst machen können, dass der Konsum trotz des Zeitablaufs noch Auswirkun-

gen haben kann; dies gilt insbesondere, wenn der Grenzwert nicht erheblich überschritten wurde.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 08. März 2011
– 3 (5) SsBs 57/11, 3 (5) SsBs 57/11-AK 32/11 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts K. vom 30.11.2010 wurde der Betroffene wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels zu einer Geldbuße von 500 € und einem Fahrverbot von einem Monat verurteilt. Hiergegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen vom 01.12.2010.

Aus den Gründen:

Die zulässige Rechtsbeschwerde ist begründet.

Das Urteil des Amtsgericht hält in seiner Beweiswürdigung sachlich-rechtlicher Nachprüfung nicht stand, da sie die Feststellungen nicht zu tragen vermag.

Die Beweiswürdigung des Tatrichters unterliegt einer eingeschränkten Prüfung des Rechtsbeschwerdegerichts. Die Rechtsbeschwerdegerichte haben eine Prüfungsbefugnis dahingehend, ob die Beweiswürdigung des Tatrichters plausibel, das heißt für das Rechtsbeschwerdegericht nachvollziehbar, ist. Die Beweiswürdigung muss somit die Tatsachenfeststellungen für das Rechtsbeschwerdegericht insgesamt nachvollziehbar machen. Mangelnde Plausibilität der Tatsachenfeststellungen ist als Rechtsfehler anzusehen. Rechtsfehlerhaft ist die Beweiswürdigung insbesondere, wenn sie in sich widersprüchlich oder lückenhaft ist, namentlich wesentliche Feststellungen nicht berücksichtigt oder naheliegende Schlussfolgerungen nicht erörtert, wenn sie unklar ist, gegen Denkgesetze oder gesicherte Erfahrungssätze verstößt, wenn sie eine Gesamtwürdigung aller für und gegen die Täterschaft sprechenden Umstände vermissen lässt oder wenn der Tatrichter überspannte Anforderungen an die eine Verurteilung erforderliche Gewissheit stellt (Meyer-Goßner, StPO, 53. Aufl., Rdn. 26 ff. zu § 337).

Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe ist die Beweiswürdigung des Amtsgerichts nicht plausibel. Der innere Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG erfordert, dass sich Vorsatz oder Fahrlässigkeit auch auf die fortbestehende Wirksamkeit des konsumierten Rauchmittels im Tatzeitpunkt bezieht. Liegt zwischen dem Konsum und dem Fahrtantritt ein nicht unerheblicher Zeitraum, kann es an der Erkennbarkeit dieser fortbestehenden Wirksamkeit fehlen, so dass es näherer Ausführungen des Tatrichters bedarf, aufgrund welcher Umstände sich der Fahrzeugführer dennoch hätte bewusst machen können, dass der Konsum trotz des Zeitablaufs noch Auswirkungen haben kann; dies gilt insbesondere, wenn der Grenzwert nicht erheblich überschritten wurde (Senat, StV 2007, 307 [= BA 2007, 101] und B. v. 16.09.2010 – 3 (7) SsBs 541/10 – AK 189/10 –; KG Berlin, NZV 2009, 572 [= BA 2009, 415]; OLG Saarbrücken, NJW 2007, 1373 [= BA

2007, 258]; OLG Frankfurt, NStZ-RR 2007, 249 [= BA 2007, 318]; OLG Celle, NZV 2009, 89 [= BA 2009, 100]; OLG Hamm, NZV 2005, 428 [= BA 2006, 232]; OLG Braunschweig, StraFo 2010, 215 [= BA 2010, 298]).

Solche Ausführungen enthält das Urteil des Amtsgerichts nicht in ausreichender Weise. Es erschöpft sich vielmehr in der Erwägung, dass sich die Fahrlässigkeit aus dem leutseligen Auftreten des Betroffenen ergebe.

Die Überschreitung des Grenzwertes war nicht derart erheblich, dass auf konkrete Ausführungen zu dieser Frage hätte verzichtet werden können, zumal der vom Amtsgericht festgestellte zeitliche Abstand von 2 Tagen zwischen Konsum und Fahrt vergleichsweise groß ist.

Das amtsgerichtliche Urteil war deshalb mit den Feststellungen aufzuheben und an dieselbe Abteilung des Amtsgericht K. zurückzuverweisen, da weitere oder abweichende tatsächliche Feststellungen nicht auszuschließen sind, die eine Verurteilung noch rechtfertigen könnten.

In der neuen Hauptverhandlung wird das Amtsgericht auf der Grundlage möglichst genauer Feststellungen zum Zeitpunkt und Umfang des Cannabiskonsums, zum Leistungsverhalten des Betroffenen im Kontrollzeitpunkt, seinem Konsumverhalten und zur spürbaren Wirkung der Konzentration von 6 ng/ml Tetrahydrocannabinol im Blutserum unter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu klären haben, ob sich hieraus tragfähige Rückschlüsse auf die insgesamt konsumierte Menge Cannabis und die Bewusstseinslage des Betroffenen im Tatzeitpunkt ergeben.

Abschließend weist der Senat darauf hin, dass die vielfach anzutreffende Bezugnahme auf verlesene Urkunden nicht zulässig ist und die Darstellung des Urkundeninhalts in den Urteilsgründen nicht zu ersetzen vermag. § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO erlaubt lediglich die Verweisung auf Abbildungen.

20. *) Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Vorliegen eines Regelfalls i. S. d. § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB (hier: Trunkenheitsfahrt mit BAK von 1,44 ‰) aufgrund der Teilnahme des Angeklagten an einer IVT-Hö-Verkehrstherapie.

Landgericht Aachen,

Urteil vom 24.02.2011 – 71 Ns-601 Js 638/10-226/10 –

Zum Sachverhalt:

Die Strafrichterin bei dem Amtsgericht Aachen hat den Angeklagten am 11. Oktober 2010 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 80 Tagessätzen zu je 10,00 Euro sowie einem Fahrverbot von drei Monaten verurteilt. Gegen diese Entscheidung hat die Staatsanwaltschaft am 12. Oktober 2010 Berufung eingelegt und das Rechtsmittel mit Schriftsatz vom 10. November 2010 auf die Überprüfung des

Rechtsfolgenausspruches beschränkt. Das Rechtsmittel blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Da die Staatsanwaltschaft Aachen ihre Berufung gegen das Urteil der Strafrichterin vom 11. Oktober 2010 auf die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruches beschränkt hat, sind die Feststellungen zur Sache des angefochtenen Urteils in Rechtskraft erwachsen. Diese lauten wie folgt:

„Am 21.05.2010 besuchte der Angeklagte eine Tennisplatzanlage und das dazugehörige Clubhaus in S. Er konsumierte dort Alkohol, Bier und zwei Jägermeister. Anschließend begab sich der Angeklagte, der sich noch fahrtüchtig fühlte, auf seine ca. 3,8 km lange Heimfahrt. Gegen 20.45 Uhr, nach ca. 1 bis 1,5 km Fahrt mit dem PKW Renault mit dem Kennzeichen XX-YY 000, wurde der Angeklagte auf der Sch-R-Straße in A von der Polizei angehalten und kontrolliert. Ein durchgeführter Atemalkoholtest ergab einen Wert von 0,66 mg/l. Eine Untersuchung der dem Angeklagten am 21.05.2010 um 21.26 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,44 ‰. Der Angeklagte hätte vor Fahrtantritt erkennen können und müssen, dass er zum Führen eines Kraftfahrzeugs nicht in der Lage war.

Der Führerschein des Angeklagten wurde am Tattag beschlagnahmt und verblieb bis zum Hauptverhandlungstermin in amtlicher Verwahrung.

Seit dem 07.06.2010 nimmt der Angeklagte an einer Rehabilitationsmaßnahme der IVT-Hö für alkoholauffällige Kraftfahrer teil. Seine Verkehrstherapeutin bescheinigt ihm, dass er mit hoher Motivation an der Therapie teilnimmt und dass er das therapeutisch Erarbeitete auch in der alltäglichen Lebenspraxis erfolgreich wird umsetzen können. Seit dem Tattag konsumierte der Angeklagte keinen Alkohol mehr.“

Zum Nachtatverhalten des Angeklagten ist ergänzend Folgendes festgestellt worden: Er hat die von ihm bereits am 07. Juni 2010 bei der verkehrstherapeutischen Einrichtung IVT-Hö aufgenommene Rehabilitationsmaßnahme für alkoholauffällige Kraftfahrer über den Tag der erstinstanzlichen Hauptverhandlung hinaus fortgesetzt. Mittlerweile hat er dort elf Einzelgespräche geführt. Seine Therapeutin ist die Zeugin Sch, welche seit vielen Jahren auf dem Gebiet der Verkehrstherapie für das Institut IVT-Hö tätig ist. Für jede Einzelsitzung hat der Angeklagte aus eigener Tasche 65,00 Euro gezahlt. Nach Einschätzung der Therapeutin bedarf es noch zwei bis drei weiterer Gesprächseinheiten, bevor das Therapieziel erreicht ist. Dieses liegt in einer Klärung des verkehrsauffälligen Verhaltens und seiner individuellen Hintergründe, in der Herbeiführung dauerhafter Veränderungen in den zugrunde liegenden Persönlichkeitsstrukturen und damit der Wiederherstellung der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs. Der Angeklagte hat bei der Therapie von Anfang an aktiv mitgearbeitet. Er war hochmoti-

viert, sein Verhalten zu ändern und ist insoweit gut vorangekommen. Insbesondere hat er seine psychische Problematik erkennen und einen Zukunftsplan aufstellen können. Der Angeklagte war nicht körperlich alkoholkrank, aber es hatte sich bei ihm eine psychische Alkoholabhängigkeit entwickelt. Diese ist zwischenzeitlich überwunden. Engmaschige Kontrollen der Blutwerte des Angeklagten zeigen auf, dass dieser seit geraumer Zeit überhaupt keinen Alkohol mehr konsumiert.

Die vorstehenden Feststellungen zum Nachtatverhalten des Angeklagten beruhen einerseits auf seinen eigenen Angaben, aber in erster Linie auf den glaubhaften Bekundungen der auch persönlich glaubwürdigen Zeugin Sch, der behandelnden Therapeutin des Angeklagten. Diese hat die Therapieentwicklung und die Therapieziele im Sinne der vorstehenden Ausführungen glaubhaft bekundet.

Der Angeklagte hat sich damit der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB strafbar gemacht. Mit einer Tatzeit-Blutalkoholkonzentration von 1,44 ‰ war er im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zum Tatzeitpunkt absolut fahruntauglich. Hinweise für ein vorsätzliches Verhalten des Angeklagten konnten nicht gefunden werden.

Des Weiteren war zu prüfen, ob der Angeklagte zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist und damit die Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis vorliegen, wie sie in § 69 Abs. 1 StGB geregelt sind. Insoweit war zu beachten, dass ausweislich § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB bei einer Trunkenheitsfahrt im Sinne von § 316 StGB der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist.

Die Kammer ist mit der Strafrichterin zu der Überzeugung gelangt, dass das sich aus § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB hier ergebende Regel-Ausnahme-Verhältnis entkräftet worden ist und der Angeklagte heute ausnahmsweise nicht mehr als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges eingestuft werden kann.

Diese Wertung ergibt sich aus der Durchführung und insbesondere dem bisherigen Verlauf der von dem Angeklagten bei der Therapieeinrichtung IVT-Hö aufgenommenen Verkehrstherapie.

Insoweit ist Folgendes auszuführen:

Bei der auf den Erkenntnissen von *Alfred Adler* und *Steven de Shazer* beruhenden individualpsychologischen Verkehrstherapie des Institutes IVT-Hö handelt es sich um eine besonders erfolgreiche Maßnahme zur Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer. Eine vor einigen Jahren durch die Bundesanstalt für Straßenwesen sowie den externen Evaluator *Prof. Dr. Echterhoff* von der Universität Wuppertal durchgeführte Langzeitkontrolle ergab, dass lediglich 6,4 % der Teilnehmer einer IVT-Hö-Verkehrstherapie innerhalb der ersten fünf Jahre nach Abschluss der Maßnahme und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wieder im Straßenverkehr mit Alkohol auffällig geworden sind, während die Rückfallquote des nächsterfolgreichen Wiedereignungskurses nach fünf Jahren immerhin 19,6 % betrug

(vgl. *Echterhoff ZVS* 1998, 113; *Fiesel ZVS* 1998, 111).

Die Kammer hat daher keine Zweifel daran, dass es sich bei der individualpsychologischen Verkehrstherapie der Einrichtung IVT-Hö tatsächlich um eine besonders erfolgreiche Rehabilitationsmaßnahme handelt (ebenso *LG Köln DAR* 2005, 702; *AG Lüdinghausen NZV* 2010, 272 [= *BA* 2010, 250]).

Deshalb gibt es eine gefestigte Rechtsprechung dahin, dass im Fall einer kontinuierlichen und erfolgreichen Teilnahme an einer derartigen individualpsychologischen Verkehrstherapie die Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges entgegen der Regelausnahme-Anordnung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB nach einem gewissen Zeitraum wiederhergestellt ist.

– Insoweit ist zunächst das Urteil des *LG Düsseldorf DAR* 2008, 597 [= *BA* 2009, 48] zu erwähnen. In dieser Entscheidung bestätigte die Kammer ein Urteil des *AG Düsseldorf* vom 31. August 2007, welches fünf Monate nach einer Trunkenheitsfahrt mit 2,12 ‰ keine Fahrerlaubnisentziehung mehr anordnete, da der Angeklagte sich zeitnah nach der Tat über ca. fünf Monaten einer noch nicht vollständig beendeten IVT-Hö-Verkehrstherapie unterzogen und glaubhaft seine Alkoholabstinenz dargelegt hatte.

– Zuvor hatte schon das *AG Potsdam* in *zfs* 2004, 183 entschieden, dass ein Kraftfahrer bei einer BAK von 1,46 ‰ ca. 6 Monate nach der Tat und kontinuierlicher Teilnahme an den Therapiesitzungen von IVT-Hö nicht mehr fahruntauglich ist.

– Das *AG Düsseldorf* hat am 19. März 2004 – 113 Cs Js 3011/03 – entschieden, dass ein Kraftfahrer nach einer Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von 1,13 ‰ nach Durchführung einer IVT-Hö-Verkehrstherapie bereits drei Monate nach der Tat nicht mehr zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet war (zitiert bei *Himmelreich DAR* 2005, 130, 134 zu Fußnote 36 sowie *NZV* 2005, 337, 341 zu Fußnote 52; außerdem inhaltlich zusammengefasst in dem umfangreichen Aufsatz von *Himmelreich/Karbach*, Wegfall oder Verkürzung von Fahrerlaubnisentzug und Fahrverbot bei Nachschulung und Therapie im Strafrecht, in: *Straßenverkehrsrecht <SVR>* 2009, S. 1 ff., 3).

– Das *AG Rathenow* entschied am 24. Juni 2008 – 2 Ds 129/08 –, dass ein Kraftfahrer drei Monate und drei Wochen nach einer Trunkenheitsfahrt mit 1,41 ‰ und einer Voreintragung von sieben Punkten aufgrund einer von ihm absolvierten Verkehrstherapie bei IVT-Hö nicht mehr fahruntauglich war. Die Urteilsgründe dieser nicht veröffentlichten Entscheidung werden wiedergegeben bei *Himmelreich/Karbach*, a. a. O., S. 3.

– Das *AG Potsdam* entschied am 06. Oktober 2009, rechtskräftig seit demselben Tag – 71 Ds 146/09 – [n. v.], dass ein Kraftfahrer nach einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,23 ‰ ca. sechs Monate nach der Tat nicht mehr als fahruntauglich einzustufen war, da er seitdem einen Langzeitrehabilitationskurs der Einrichtung IVT-Hö absolviert und außerdem drei Urinscreenings vorgelegt hatte, um seine Alkoholabstinenz nachweisen zu können.

– Das AG Lüdinghausen entschied am 02. März 2010 = NZV 2010, 272 [= BA 2010, 250] durch den bekannten Straßenverkehrsrechtler Richter am Amtsgericht *Carsten Krumm*, dass ein Kraftfahrer zehn Monate nach der Tat nach Durchführung von intensiven verkehrspsychologischen Maßnahmen bei IVT-Hö nicht mehr als zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet eingestuft werden kann, und zwar auch im Licht einer hohen Tatzeit-Blutalkoholkonzentration von 2,57 ‰.

Es sind drei rechtskräftige Entscheidungen von Strafteilungen des Amtsgerichts Aachen bekannt geworden, welche zu einer ähnlichen Beurteilung gelangt sind:

– So entschied die Abteilung 422 am 12. September 2008 – 422 Cs 202/08 –, dass ein Kraftfahrer bei einer Tatzeit-Blutalkoholkonzentration von 1,98 ‰ sieben Monate nach der Tat nicht mehr ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges ist, nachdem er sieben Einzeltherapiestunden bei IVT-Hö absolviert hat und insoweit von seiner Therapeutin eine positive Prognose des Therapieverlaufs ausgestellt bekam.

– Die Abteilung 49 entschied am 30. Juni 2009 – 49 Cs 159/09 –, dass die Angeklagte bei einer Tatzeit-Blutalkoholkonzentration von 1,44 ‰ fünf Monate nach der Tat und nach 13 Einzelstunden individualpsychologischer Verkehrstherapie bei IVT-Hö nicht mehr zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet war.

– Schließlich entschied die Abteilung 44 am 08. Juli 2009 – 44 Cs 42/09 –, dass die Angeklagte bei einer Tatzeit-Blutalkoholkonzentration von 1,84 ‰ und einer sechsmonatigen Rehabilitationsmaßnahme bei IVT-Hö zum Tag der Hauptverhandlung nicht mehr ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges war.

Ergänzend ist noch auf Entscheidungen hinzuweisen, welche aufgrund einer erfolgreichen Teilnahme an der Verkehrstherapie IVT-Hö eine verhängte Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis gem. § 69a Abs. 7 StGB vorzeitig aufgehoben oder verkürzt haben. Diesbezüglich haben z. B. erkannt das LG Köln in DAR 2005, 702, das LG Berlin in DAR 2010, 712, das LG Potsdam in zfs 2005, 100 [= BA 2006, 156] oder das AG Stendal in DAR 2006, 108.

In ihrem Überblick über neue Entscheidungen in Verkehrsstraf- und -bußgeldsachen im Zeitraum 01.04.2009-31.03.2010, veröffentlicht in: NZV 2010, 492, führen *Himmelreich/Halm* auf S. 492 f. zur aktuellen Rechtsprechung 2009/2010 zum Thema „IVT-Hö“ aus:

„a) Vorzeitiger Wegfall von Entziehung und Sperre und Rückgabe des Führerscheins oder vorzeitige Aufhebung oder Reduzierung der Fahrerlaubnis-Sperre oder Geldstrafen-Ermäßigung bei Trunkenheits- und Verkehrs-Unfallflucht-Delikten durch Teilnahme an extern überprüften und kontrollierten, mithin qualifizierten Verkehrs-Therapien

Das AG *Lüdinghausen* hat mit einem sehr gründlichen Ur. v. 02.03.2010 (9 Ds – 82 Js 3375/09 – 111/09, NZV 2010, 272 = DAR 2010, 280 = VA 2010, 118) ca. 10 Mon. nach einer Trunkenheits-

fahrt m. 2,57 ‰ aufgrund einer IVT-Hö-Verkehrstherapie und einer nachgewiesenen Abstinenz keinen Fahrerlaubnis-Entzug ausgesprochen, sondern nur noch ein dekl. Fahrverbot v. 3 Mon. verhängt. – Das AG *Mönchengladbach* hat mit Ur. v. 09.04.2009 (52 Cs – 303 Js 1867/08 – 30/09, unveröff.) nach einer Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von 1,7 ‰ nach 2,5 Mon. aufgrund einer IVT-Hö-Verkehrstherapie, festgestellt, dass die Ungeeignetheit ... durch die erfolgreiche Teilnahme an einer individualpsychologischen Verkehrstherapie nachträglich entfallen ist ... Daher lagen die Voraussetzungen des § 69 Absatz I, Absatz II Nr. 2 StGB für eine Entziehung ... nicht mehr vor.' Es wurde nur noch ein dekl. Fahrverbot von 3 Mon. verhängt. – Das AG *Tiergarten* verhängte durch Ur. v. 12.06.2009 (340 Cs – 3024 PLs 11786/08 – 35/09, unveröff.) nach einer Trunkenheitsfahrt bei einer mehr als 2 St. nach Trinkende festgestellten BAK von 0,94 ‰ mit Unfall aufgrund einer IVT-Hö-Verkehrstherapie 9,5 Mon. nach der Tat ebenso nur noch ein dekl. Fahrverbot von 3 Mon. – In einem weit. Ur. v. 04.09.2009 (295 Cs – N 14 – 3032 PLs 1600/09 – 51/09, unveröff.) reduzierte das AG *Tiergarten* nach einer Trunkenheitsfahrt m. einer BAK von 2,68 ‰ die Sperre im Vergleich zum Strafbefehl um 6 Mon. und verhängte nur noch eine Rest-Sperre von 5 Mon. mit der Begründung: war zugunsten des Angekl. dessen vollständige Unbelastetheit und einsichtige Haltung zu berücksichtigen. Für ihn sprach vor allem, dass er zwischenzeitlich aus eigenem Antrieb heraus ... an einem auf mindestens 6-monatige Dauer angelegten Kurs ... teilgenommen hat und weiterhin teilnimmt. Dieser wird durchgeführt von der IVT-Hö Berlin/Brandenburg, bei der es sich um eine allgemein anerkannte und seriöse Gesellschaft handelt.' – Das AG *Tiergarten* (Beschl. v. 31.08.2009 – 305 Cs – L 15 3022 – PLs 11557/08, unveröff.) hob gem. § 69 Absatz VII StGB bei 2 Trunkenheitsfahrten am 29.08.2008 m. 2,31 und 1,87 ‰ in 2-stündigem Abstand gem. § 315c StGB (einmal m. Fahren ohne Fahrerlaubnis) die im Strafbefehl v. 03.11.2008 ausgesprochene Sperre v. 14 Mon. mit sofortiger Wirkung (ohne Begründung) vorzeitig auf, wodurch über 4 Mon. Sperre gespart wurden; die (alkoholabhängige) Betroffene hatte dem Gericht am 29.06.2009 eine Bescheinigung über eine 94-monatige IVT-Hö-Verkehrstherapie und eine ebenso lange Abstinenz vorgelegt. – Das AG *Potsdam* entzog mit Ur. v. 06.10.2009 (71 Ds 459 Js 30073/09 – 146/09, unveröff.) bei einer Trunkenheitsfahrt mit einer BAK von 2,23 ‰ aufgrund einer IVT-Hö-Verkehrstherapie die Fahrerlaubnis nicht, sondern verhängte nur noch ein (nicht-dekl.) Fahrverbot von 2 Mon. mit folgender Begründung: ‚Seit dem Tattag hat der Angekl. erhebliche Anstrengungen unternommen, sich mit seinem Fehlverhalten auseinanderzusetzen; so besuchte er einen KBS-Langzeitrehabilitationskurs der IVT-Hö. Außerdem absolvierte er 3 Urin-Screenings, um seine Alkoholabstinenz zu beweisen'. –

Das *AG Göttingen* (Urt. v. 16. 11. 2009 – 37 Cs 81 Js 9509/09 – 309/09, unveröff.) sprach bei einer Trunkenheitsfahrt v. 22. 03. 2009 mit einer BAK von 2,05 ‰ aufgrund einer Verkehrstherapie der IVT-Hö Berlin-Brandenburg sowie einem positiven MPU-Gutachten der PIMA-MPU GmbH keinen Fahrerlaubnis-Entzug aus und gab im Termin den Führerschein zurück; damit war gegenüber dem Strafbefehl zugleich auch eine weitere Sperre von 4,5 Mon. vermieden worden. – Auch das *AG Salzwedel* kürzte gem. § 69a Absatz VII StGB mit Beschl. v. 20. 11. 2009 (21 Cs 571 Js 835/09, unveröff.) bei einem Trunkenheitsdelikt gem. §§ 315c StGB v. 24. 12. 2008 mit 1,99 ‰ ‚aufgrund einer Teilnahme an einer ambulanten Alkoholtherapie und des Nachweises einer längeren Abstinenz‘ die im Strafbefehl v. 06. 05. 2009 verhängte Sperre von 10 Mon. nachträglich um 2 Mon. und 3 Wochen und stellte fest, ‚dass der Angekl. ... nicht mehr ungeeignet ist‘; der Betr. absolvierte hier eine 4-monatige Verkehrstherapie m. 3-mon. therap. Nachsorge b. d. IVT-Hö Berlin-Brandenburg; die Sperre wurde aber *nicht mit Datum des Beschlusses* aufgehoben, sondern das Gericht legte – trotz jetzt festgestelltem Wegfall der Ungeeignetheit – fest: ‚Die Verwaltungsbehörde darf dem Angekl. ab dem 15. 12. 2009 eine neue Fahrerlaubnis erteilen.‘ Ein Grund für diese Zeitverzögerung wurde nicht angegeben, wäre auch nicht nachvollziehbar. – Weitere Urteile, bei denen die IVT-Hö-Therapie pos. Berücksichtigung fand: *AG Köln* (Urt. v. 04. 11. 2008 – 710 Cs 219/08 – 66 Js 436/08, unveröff.: Nur 3 Mon. dekl. Fahrverbot); *AG Köln* (Urt. v. 20. 07. 2005 – 709 Cs 75/05, unveröff.: Weder Sperre noch Fahrverbot); *AG Duisburg* (Urt. v. 11. 12. 2008, 10 Cs – 383 Js 1485/08 – 883/08; bei 2 Unfallflucht-Delikten, unveröff.: Nur 3 Mon. dekl. Fahrverbot); *AG Rheine* (Urt. v. 26. 02. 2008 – 5 Ds 72 Js 5753/07 – 382/07, unveröff.: Nur 3 Mon. dekl. Fahrverbot); *AG Brühl* (Urt. v. 14. 03. 2008 – 50 Ds – 412 Js 174/07 – 285/07, unveröff.: Trotz zweifacher Trunkenheitsfahrt m. hohem Promillewert, einmal in TE m. vors. FoF sowie Vordelikten weder Sperre noch Fahrverbot); *AG Lemgo* (Urt. v. 25. 08. 2008 – 25 Cs 35 Js 253/08 – 117/08, unveröff.: 3 Mon. Sperrfrist-Verkürzung); *AG Bielefeld* (Urt. v. 10. 10. 2008 – 10 Cs – 33 Js 1025/08 – 553/08, unveröff.: 3 Mon. Sperrfrist-Verkürzung); *AG Neuruppin* (Urt. v. 19. 06. 2008 – 84 Cs 387 Js 41426 – 70/08, unveröff.: Trotz 3. Trunkenheitsfahrt m. 2,5 ‰ nur 40 TS an Geldstr. statt 90 wie im Strafbef., dadurch 7200 € gespart).“

Für weitere Rechtsprechungs- und Literaturnachweise, welche sämtlich in dieselbe Richtung wie die vorgenannten Entscheidungen weisen, wird erneut auf den umfangreichen, überzeugenden Aufsatz von *Himmelreich/Karbach* in SVR 2009, 1 ff. verwiesen.

Die Kammer schließt sich dieser dargelegten, mehr als gefestigten Rechtsprechung diverser Land- und Amtsgerichte an. Insoweit ist hier darauf zu verwei-

sen, dass der Angeklagte nunmehr bereits seit knapp neun Monaten kontinuierlich an einer individualpsychologischen Verkehrstherapie nach IVT-Hö teilnimmt und sich der Therapieverlauf nach den glaubhaften Bekundungen seiner Therapeutin als ausgesprochen positiv gestaltet.

Zusammenfassend ist noch einmal festzuhalten, dass die Kammer im Licht der von ihr ausgewerteten, umfangreichen und gefestigten Rechtsprechung diverser Land- und Amtsgerichte sowie aufgrund der glaubhaften Bekundungen der auch persönlich glaubwürdigen Zeugin Sch zu der Überzeugung gelangt ist, dass der Angeklagte zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung nicht mehr im Sinne von § 69 Abs. 1 StGB als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist und die Regel-Ausnahme-Wirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB damit in dem hiesigen Einzelfall ausnahmsweise aufgehoben wurde.

Die Kammer hat es indes mit der Strafrichterin als tat- und schuldangemessen erachtet, neben der verhängten Geldstrafe als Nebenstrafe ein Fahrverbot im Sinne von § 44 StGB auszusprechen. Dabei hat sich die Kammer an der Regelung des § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB orientiert, nach welcher ein Fahrverbot in der Regel anzuordnen ist, wenn in den Fällen einer Verurteilung nach § 316 StGB die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB – wie hier – unterbleibt. Die Kammer sieht insoweit keinen Anlass, von der geschilderten Regel-Ausnahme-Regelung hier abzuweichen. Dabei ist der Kammer auch die Wechselwirkung zwischen der verhängten Hauptstrafe „Geldstrafe“ und der Nebenstrafe „Fahrverbot“ nicht verborgen geblieben. Im Licht der einschlägigen Vorbelastung des Angeklagten sieht es die Kammer indes dennoch als geboten an, gegen ihn neben der verhängten Geldstrafe als weiteren „Denkzettel“ ein Fahrverbot auszusprechen, welches mit tat- und schuldangemessenen drei Monaten zu bemessen ist.

Es ist indes darauf hinzuweisen, dass durch die vom 21. Mai 2010 bis zum 11. Oktober 2010 erfolgte Beschlagnahme des Führerscheins des Angeklagten das verhängte Fahrverbot gemäß § 51 Abs. 5 StGB bereits vollständig vollstreckt worden ist.

(Mitgeteilt von Vorsitzenden Richter am Landgericht
Dr. Matthias Quarch, Aachen)

21. *) 1. Ein Entschädigungsanspruch für die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a StPO) ist gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 StrEG ausgeschlossen, wenn der/die Angeklagte diese Strafverfolgungsmaßnahme grob fahrlässig verursacht hat.

2. Eine grob fahrlässige Verursachung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist im Regelfall immer dann zu bejahen, wenn der/die Angeklagte das fragliche Kraftfahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration geführt hat, die über

dem Grenzwert für den Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 1 StVG, mithin 0,5 ‰, liegt.

Landgericht Aachen,
Beschluss vom 30. Januar 2012
– 71 Ns-507 Js 513/10-227/10 –

Zum Sachverhalt:

Am frühen Morgen des Samstags, 06. März 2010, war die Angeklagte als Führerin des PKW's X im Straßenverkehr unterwegs. Auf der Fahrt von A in Richtung S kam sie gegen 05.30 Uhr bei schneeglatter Fahrbahn in der Ortslage R, B-Straße Nr. 42, von der Fahrbahn ab und prallte gegen eine am Straßenrand stehende Laterne. Hierbei befand sie sich zu diesem Zeitpunkt unter der Einwirkung einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,79 ‰.

Mit Beschluss vom 29. März 2010 entzog das Amtsgericht Aachen der Angeklagten vorläufig ihre Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO. Auf die Beschwerde der Angeklagten bestätigte die 4. große Strafkammer des Landgerichts Aachen mit Beschluss vom 06. Mai 2010 den angefochtenen Beschluss des Amtsgerichts Aachen.

Mit Strafbefehl vom 18. Mai 2010 legte der Strafrichter bei dem Amtsgericht Aachen der Angeklagten wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 40,00 Euro auf. Ferner entzog er ihr die Fahrerlaubnis und wies die Verwaltungsbehörde an, ihr vor Ablauf von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Angeklagte legte gegen diesen Strafbefehl Einspruch ein. Mit Urteil vom 28. September 2010 verurteilte der Strafrichter bei dem Amtsgericht Aachen die Angeklagte wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 37,00 Euro. Ferner entzog er ihr die Fahrerlaubnis und wies die Verwaltungsbehörde an, ihr vor Ablauf von drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Angeklagte legte gegen dieses Urteil Berufung ein. Mit Beschluss vom 09. Dezember 2010 hob die Kammer den Beschluss des Amtsgerichts Aachen vom 29. März 2010 bezüglich der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis der Angeklagten auf. Der Angeklagten wurde ihr Führerschein zurückgegeben. Auf die Berufung der Angeklagten verhängte die Kammer mit rechtskräftigem Urteil vom 20. Juni 2011 gegen die Angeklagte wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,5 ‰ eine Geldbuße von 500,00 Euro sowie ein Fahrverbot von einem Monat.

Die Angeklagte entbehrte ihre Fahrerlaubnis daher vom 06. März bis zum 10. Dezember 2010.

Vom 06. März bis zum 05. April 2010 ist das rechtskräftig verhängte Fahrverbot von einem Monat vollstreckt worden. Die Frage nach einer Entschädigung für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis der Angeklagten stellt sich also für den Zeitraum vom 06. April bis zum 10. Dezember 2010.

Aus den Gründen:

Grundsätzlich steht der Angeklagten gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 5 StrEG für die vorgenannte Zeit eine Ent-

schädigung zu. Allerdings ist der Entschädigungsanspruch hier gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 StrEG ausgeschlossen. Die Angeklagte hat nämlich die Strafverfolgungsmaßnahme – die vorläufige Entziehung ihrer Fahrerlaubnis – grob fahrlässig verursacht.

Es entspricht gefestigter Rechtsprechung, welcher der Kammer beitrifft, dass eine diesbezügliche grob fahrlässige Verursachung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis im Regelfall immer dann zu bejahen ist, wenn die Angeklagte das fragliche Kraftfahrzeug mit einer solchen Blutalkoholkonzentration geführt hat, welche über dem Grenzwert für den Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 1 StVG, mithin 0,5 ‰, liegt (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 54. Aufl., § 5 StrEG, Rdnr. 12 m. w. Nachw.). So verhält es sich hier, da die Angeklagte ihr Kraftfahrzeug zum Tatzeitpunkt mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,796 ‰ führte. Die Begründung für diese zutreffende Rechtsauffassung liegt im folgenden Gedankengang: Jeder Kraftfahrer ist bekannt, dass durch erhebliche Alkoholbeeinflussung ihr Leistungsvermögen mehr oder minder stark herabgesetzt ist. Wenn sie dennoch ein Kraftfahrzeug führt, handelt sie im Hinblick auf die schädigende Maßnahme der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis grob fahrlässig, da sie geradezu „heraufbeschwört“. Denn keine Kraftfahrer darf darauf vertrauen, dass – wie hier später geschehen – im späteren Strafverfahren ein zur absoluten Fahruntüchtigkeit führender Blutalkoholgehalt oder eine relative Fahruntüchtigkeit begründende Umstände nicht nachzuweisen sein würden (vgl. zutreffend und überzeugend Bayerisches Oberstes Landesgericht NZV 1990, 37).

Genauso verhält es sich hier. Die Angeklagte hat selbst durch ihre Trunkenheitsfahrt die Ursache für die vorläufige Entziehung ihrer Fahrerlaubnis gesetzt. Sie musste daher mit einer vorläufigen Entziehung ihrer Fahrerlaubnis rechnen. Eine solche Folge ist in jedem Fall von dem hier maßgeblichen Begriff der zivilrechtlichen Adäquanz ihres Fehlverhaltens umfasst (vgl. Bayerisches Oberstes Landesgericht a. a. O.).

Deshalb war der Angeklagten die begehrte Entschädigung zu versagen.

(Mitgeteilt von Vorsitzenden Richter am Landgericht
Dr. Matthias Quarch, Aachen)

22. *) Die seitens der Staatsanwaltschaft beantragte vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO „für den Fall“ des Einspruchs des Angeschuldigten gegen den Strafbefehl ist nach erfolgtem Einspruch ohne neue Tatsachen und Beweismittel unzulässig.

Landgericht Braunschweig,
Beschluss vom 31. Januar 2011 – 7 Qs 24/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist einer vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c Abs. 1 Nr. 2 b,

Abs. 3 Nr. 1 StGB verdächtig. Unter dem Datum des 29.10.2010 übermittelte die Staatsanwaltschaft die Strafakte an das Amtsgericht Goslar mit dem Antrag auf Erlass eines Strafbefehls. Gleichzeitig hat die Staatsanwaltschaft beantragt, „für den Fall des Einspruchs“ dem Angeschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen. Das Amtsgericht erließ unter dem Datum des 29.11.2010 den Strafbefehl, der dem Angeklagten am 30.12.2010 zugestellt wurde. Am 07.01.2011 legte der Angeklagte durch seine Verteidigerin Einspruch ein. Daraufhin hat das Amtsgericht ihm mit dem angefochtenen Beschluss die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen (§ 111a Abs. 1 StPO).

Die hiergegen zulässig erhobene Beschwerde hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Dem Erlass eines Beschlusses über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis stehen im gegenwärtigen Verfahrensstadium verfahrensrechtliche Hinderungsgründe entgegen, obgleich nach Aktenlage dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB entzogen werden wird.

Das Amtsgericht hat bei Erlass des Strafbefehls geprüft, ob die beantragten Rechtsfolgen angemessen sind (§ 408 Abs. 3 Satz 2, 3. Alt. StPO). Es hat in Übereinstimmung mit der Staatsanwaltschaft die Anordnung der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis zunächst nicht für geboten erachtet. Legt der Angeklagte nach einer solchen Entscheidung Einspruch gegen den Strafbefehl ein, so ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ohne neue Tatsachen und Beweismittel nicht zulässig (vgl. LG Stuttgart Justiz 1985, 364). Sie verstößt gegen das Willkürverbot (vgl. BVerfG NJW 1995, 124 für das Verfahren nach einer Berufung der Staatsanwaltschaft). Neue Tatsachen, die eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zulässig erscheinen lassen könnten, sind nicht erkennbar. Sie sind insbesondere nicht – worauf der Beschluss anscheinend abstellt – in der Einlegung des Einspruchs zu sehen, mit dem der Angeklagte lediglich von einem ihm zustehenden prozessualen Recht Gebrauch macht (so auch LG Berlin, Beschl. v. 24.07.2006, 514 Qs 67/06 zitiert nach juris). Die Einlegung eines Einspruchs kann daher entgegen der Auffassung des Amtsgerichts für sich genommen auch nicht die Verhängung schärferer Rechtsfolgen rechtfertigen. Für die im Rahmen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis allein bedeutsame Beurteilung der von einem Fahrzeugführer für die Allgemeinheit ausgehenden Gefahren besagt sie erst recht nichts. Es gibt keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der einen Strafbefehl nicht akzeptiert, eine größere Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt als derjenige, der einen Strafbefehl hinnimmt (LG Berlin a. a. O.). Durch das Vorgehen des Amtsgerichts könnte bei dem Angeklagten vielmehr der Eindruck entstehen, die vorläufige Maßregel werde zur Sanktionierung der Einspruchseinlegung und nicht auf Grund einer veränderten Beurteilung der von ihm ausgehenden Gefahren

für den Straßenverkehr verhängt und so die Rücknahme des Einspruchs erreicht werden soll (LG Berlin a. a. O.).

23. Der Antrag auf vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO kann im Strafbefehlsverfahren unter der Bedingung gestellt werden, dass der Beschuldigte Einspruch gegen den Strafbefehl einlegt.

Landgericht Stuttgart,

Beschluss vom 17. März 2011 – 18 Qs 22/11 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet.

Zu Recht hat das Amtsgericht mit dem angefochtenen Beschluss die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO angeordnet. Nach dem Ergebnis der polizeilichen Ermittlungen, dem inhaltlich kein Beschwerdevorbringen entgegen gesetzt wurde, liegen unverändert dringende Gründe für die Annahme vor, dass dem Angeklagten in der – nach rechtzeitigem Einspruch gegen den vom Amtsgericht erlassenen Strafbefehl vom 21. Februar 2011 – alsbald zu terminierenden Hauptverhandlung die Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 3 StGB entzogen werden wird. Der Angeklagte ist dringend verdächtig, sich wegen des im Strafbefehl geschilderten Sachverhalts am 25. September 2010 in S.-Mitte des unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB schuldig gemacht zu haben, obwohl er wissen konnte, dass bei dem Unfall an fremden Sachen bedeutender Schaden in Höhe von ca. 2000,- Euro entstanden war.

Soweit das Beschwerdevorbringen sich allein darin erschöpft, dass der angefochtene Beschluss aus rein verfahrensrechtlichen Gründen nicht hätte erlassen werden dürfen, trifft diese Ansicht nicht zu. Zwar wendet der Angeklagte unter Berufung auf eine vorgelegte Entscheidung des Amtsgerichts Montabaur vom 01. September 2010 – 2040 Js 30257/10 42 Cs – ein, dass der zusammen mit dem Strafbefehlsantrag gestellte Antrag der Staatsanwaltschaft auf vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis unter einer strafprozessual unzulässigen Bedingung, nämlich „für den Fall des Einspruchs“, gestellt worden sei. Diese Rechtsauffassung teilt die Beschwerdekammer ausdrücklich nicht.

Der Grundsatz, dass Prozesshandlungen bedingungsfeindlich sind, gilt nicht uneingeschränkt. Prozesshandlungen können immer dann mit einer Bedingung versehen werden, soweit dies mit ihrer besonderen Zweckbestimmung vereinbar ist und das mit der Sache befasste Gericht die durch die Bedingung hervorgerufene Ungewissheit selbst beseitigen kann (vgl. BGH NJW 1981, 354; Meyer-Goßner, StPO, 53. Aufl. 2010, Einl. Rdnr. 118; Pfeiffer/Hannich in KK-StPO, 6. Aufl. 2008, Einl. Rdnr. 129). Dies gilt insbesondere für bedingte Prozesshandlungen, bei

denen an *innerprozessuale Ereignisse und Zustände* angeknüpft wird; an Umstände also, über deren Eintritt oder Ausfall und damit über die Wirksamkeit oder Unwirksamkeit der betroffenen Verfahrenshandlung das Gericht anhand der Gerichtsakten oder im Hinblick auf anstehende Entscheidungen unschwer und alsbald befinden kann (vgl. Schmid GA 1982, 95, 99 f. mit Fallbeispielen).

So liegt der Fall hier. Die ohne Antragserrfordernis der Staatsanwaltschaft im pflichtgemäßen Ermessen des zuständigen Gerichts stehende Anordnung gemäß § 111a StPO ist grundsätzlich im gesamten Verfahrensabschnitt bis zur Rechtskraft des Urteils zulässig (vgl. Meyer-Goßner a. a. O., § 111a Rdnr. 3 und 14). Nach Sinn und Zweck dieser vorbeugenden Maßnahme soll ein schon vor dem rechtskräftigen Urteil gebotener Schutz der Allgemeinheit vor den von einem ungeeigneten Kraftfahrer regelmäßig ausgehenden Gefahren ermöglicht werden (vgl. Meyer-Goßner a. a. O., § 111a Rdnr. 1). Ein von der Staatsanwaltschaft bedingt gestellter Antrag für den Fall des (rechtzeitigen) Einspruchs mit der sich aus § 411 Abs. 1 Satz 2 StPO ergebenden Folge der Anberaumung eines Hauptverhandlungstermins entspricht deshalb der besonderen Zweckbestimmung des § 111a StPO. Auch kann das Gericht aufgrund des nach Zustellung des erlassenen Strafbefehls gemäß § 410 Abs. 1 StPO binnen zwei Wochen einzulegenden Einspruchs des Angeklagten unter Beachtung des Beschleunigungsgebots und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit alsbald und unschwer über die anstehende vorläufige Fahrerlaubnisentziehung befinden. Hierdurch entstehen weder eine irgendwie ins Gewicht fallende Unsicherheit noch ein unerträglicher Schwebezustand. Die bei einer solchen Fallgestaltung unter einer Art Fristbedingung stehende Antragstellung stellt auch keinen Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens dar, da nicht erkennbar ist, dass hiermit eine Drucksituation für den Angeklagten geschaffen werden sollte, den Strafbefehl zu akzeptieren (vgl. den ähnlich gelagerten Fall der von der Staatsanwaltschaft bedingt beantragten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bei Einlegung der Berufung durch den Angeklagten: OLG Hamm, Blutalkohol Band 44 (2007), 379, 380).

Es ist auch sonst kein Grund ersichtlich, der Anlass zur Annahme rechtsmissbräuchlichen Handelns durch die Staatsanwaltschaft geben könnte. Vielmehr hat sich die in vergleichbaren Strafsachen auch in der Vergangenheit vielfach gebräuchliche bedingte Antragstellung der Staatsanwaltschaft als sachdienliche und insbesondere prozessökonomische Verfahrensweise bewährt.

24. *) Der mit einem geeichten Gerät Dräger 7110 ermittelte Atemalkohol-Wert von 0,06 mg/l – entsprechend einer Blutalkoholkonzentration von 0,12 Promille – reicht nicht aus, um die von § 24c StVG tatbestandlich vorausgesetzte „Wirkung eines alkoholischen Getränkes“ zu erfüllen;

vielmehr bedarf es hierzu einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 1 mg/l bzw. einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,2 Promille.

Amtsgericht Langenfeld,
Urteil vom 04. April 2011

– 20 OWi 30 Js 1563/11 (42/11), 20 OWi 42/11 –

Aus den Gründen:

Dem Betroffenen wurde zur Last gelegt, als Führer und Halter des Kleinkrafttrades ... in der Probezeit nach § 2a StVG die Fahrt unter der Wirkung eines alkoholischen Getränkes angetreten zu haben, § 24c Abs. 1, 2 StVG.

Diese dem Betroffenen zur Last gelegte Ordnungswidrigkeit konnte aus tatsächlichen Gründen nicht festgestellt werden. Denn der hier allein maßgebliche, auf der Polizeiwache in XXX mit einem geeichten Gerät Dräger 7110 durchgeführte Atemalkoholtest ergab lediglich einen Wert von 0,06 mg/l, entsprechend einer Blutalkoholkonzentration von 0,12 Promille. Dieser Wert reicht jedoch nicht aus, um die tatbestandlich vorausgesetzte „Wirkung eines alkoholischen Getränkes“ zu erfüllen; vielmehr bedarf es hierzu einer Atemalkoholkonzentration von mindestens 1 mg/l bzw. einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,2 Promille (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 40. Auflage, § 24c StVG, Rdz. 11). Der Betroffene war daher mit der Kostenfolge des § 467 StPO i. V. m. § 46 OWiG freizusprechen.

25. Das Ergebnis einer Messung einer Atemalkoholkonzentration mit einem Atemalkoholmessgerät unterliegt nicht deshalb einem Beweisverwertungsverbot, weil der Betroffene vor der Messung nicht darüber belehrt wurde, dass die Teilnahme an dieser Messung freiwillig und nicht erzwingbar ist (entgegen AG Frankfurt a.M., NZV 2010, 266 [= BA 2010, 435]).

Amtsgericht Michelstadt,
Urteil vom 22. September 2011

– 2 OWi 1400 Js 22301/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene befuhr am 26.03.2011 gegen 0:40 Uhr in R. die H. Straße mit dem Pkw. Dort wurde er von dem Zeugen POK ... angehalten. Dieser nahm bei dem Betroffenen einen Alkoholgeruch wahr. Der Betroffene räumte sodann auf Nachfrage des Zeugen POK ... den Genuss von Alkohol ein.

Bei dem Betroffenen wurde mit einem nicht geeichten mobilen Atemalkoholmessgerät der Firma Dräger ein Alkoholtest durchgeführt. Ein Test um 00:40 Uhr ergab einen Wert von 0,4 Promille. Eine Messung 5 Minuten später ergab einen identischen Wert.

Der Betroffene wurde sodann durch den Zeugen POK ... als Betroffener in einem Ordnungswidrigkeitsverfahren belehrt. Ihm wurde durch den Zeugen

POK ... aufgezeigt, dass es zwei Möglichkeiten gäbe: nämlich zum einen, dass er freiwillig mitkommt auf die Dienststelle oder aber zum anderen, dass er festgenommen werden müsse.

Der Betroffene wurde schließlich zur Dienststelle in der Polizeistation E. gebracht. Dort erfolgte in der Zeit von 01:45 Uhr und 01:48 Uhr eine Messung seiner Atemalkoholkonzentration mit einem Atemalkoholmessgerät Alcotest 7710 Evidential, Typ MK III, welches zuletzt am 07.10.2010 geeicht worden war. Die Gültigkeit der Eichung dauerte bis zum 30.04.2011 an. Der Zeuge POK ... war an diesem Gerät durch die Hessische Polizeischule ausgebildet.

Die beiden Einzelwerte der Messung ergaben eine Atemalkoholkonzentration von 0,486 mg/l bzw. von 0,455 mg/l. Der Durchschnittswert betrug 0,47 mg/l.

Vor Durchführung der Messung wurde der Betroffene durch den Zeugen POK ... vor die Alternative gestellt, entweder diesen Atemalkoholtest an dem Messgerät durchzuführen oder aber dass eine Blutprobe angeordnet werden müsse.

Der Betroffene wendet sich gegen die Verwertbarkeit der auf der Polizeistation durchgeführten Messung der Atemalkoholkonzentration. Er sei von dem Zeugen POK ... nicht darüber belehrt worden, dass die Durchführung des Atemalkoholtests freiwillig und nicht erzwingbar sei. Diese fehlende Belehrung führe – unter Hinweis auf ein Urteil des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 18.10.2010 (NZV 2010, 266) – zu einem Verwertungsverbot.

Aus den Gründen:

Dieser Auffassung folgt das Gericht ausdrücklich nicht. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Selbst wenn man eine Pflicht zur Belehrung über die Freiwilligkeit der Teilnahme an einer Atemalkoholmessung und über den Umstand, dass eine Teilnahme an einer solchen Messung nicht erzwingbar ist, annehmen würde, so führt ein Verstoß gegen eine solche Belehrungspflicht nicht automatisch zu einem Verwertungsverbot hinsichtlich der Ergebnisse der dann durchgeführten Messung der Atemalkoholkonzentration.

Denn nach gefestigter und vom Bundesverfassungsgericht gebilligter Rechtsprechung der Strafgerichte ist dem Strafverfahrensrecht ein allgemein geltender Grundsatz, dass jeder Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften ein strafprozessuales Verwertungsverbot nach sich zieht, fremd. Vielmehr gilt der Grundsatz, dass das Gericht die Wahrheit zu erforschen und dazu die Beweisaufnahme von Amts wegen auf alle hierfür bedeutsamen Tatsachen und Beweismittel zu erstrecken hat. Ein Beweisverwertungsverbot ist daher als Ausnahme nur nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen nach Abwägung widerstreitender Interessen im Einzelfall anzuerkennen (BVerfG, Beschluss vom 24.02.2011, DAR 2011, 696 ff.).

Nach der danach durchzuführenden Interessenabwägung ergibt sich, dass die durchgeführte Atemalkoholmessung selbst dann, wenn der Zeuge POK ... den

Betroffenen nicht ausdrücklich über die Freiwilligkeit und die nicht Erzwingbarkeit der Teilnahme an der Atemalkoholmessung belehrt hat, verwertbar bleibt.

Das Gericht glaubt nämlich dem Zeugen POK ..., dass er den Betroffenen vor Durchführung der Atemalkoholmessung auf der Polizeistation ordnungsgemäß als Beschuldigter einer Ordnungswidrigkeit belehrt hat. Das Gericht glaubt dem Zeugen POK ... auch, dass er den Betroffenen die Alternativen aufgezeigt hat, entweder den Atemalkoholtest durchzuführen oder aber dass er eine Blutentnahme über sich ergehen lassen muss.

Aus Vorstehendem ergibt sich, dass eine fehlende Belehrung des Betroffenen über die Freiwilligkeit der Durchführung einer Messung der Atemalkoholkonzentration und die Nicht-Erzwingbarkeit derselben dem Betroffenen nicht belastet. Denn es sind nur zwei Szenarien denkbar:

Die erste Möglichkeit ist, dass der Betroffene – nachdem ein Verdacht des vorherigen Alkoholkonsums festgemacht werden konnte – nicht ausdrücklich über die Freiwilligkeit und nicht Erzwingbarkeit der Teilnahme an der Atemalkoholkonzentrationsmessung belehrt wird. Dies ist das Szenario, welches vom Betroffenen vorgetragen wird.

Die zweite Möglichkeit ist, dass der Betroffene entsprechend belehrt wird.

Stimmt er der Teilnahme zu, ist die Messung selbstverständlich verwertbar. Stimmt er ihr nicht zu, so wird zwangsläufig eine Blutprobe angeordnet und entnommen werden. Die Blutentnahme ist erzwingbar.

Der Vergleich dieser Szenarien ergibt, dass auch eine Messung der Atemalkoholkonzentration ohne ausdrückliche vorherige Belehrung über die Freiwilligkeit und Nichterzwingbarkeit verwertbar bleibt. Denn der Betroffene wird dadurch nicht schlechter gestellt. Bei dem Verdacht von Alkoholkonsum kommt der Betroffene nicht mehr aus der Sache raus. Entweder er nimmt an der Messung der Atemalkoholkonzentration teil. Oder er nimmt nicht teil. Dann wird eine Blutprobe angeordnet werden. Diese ist erzwingbar.

Mit anderen Worten: Die Teilnahme an der Messung der Atemalkoholkonzentration ist für den Betroffenen die günstigste Alternative. Die Anordnung einer – erzwingbaren – Blutprobe, an der der Betroffene nicht vorbeikommt, wenn er sich weigert, an der Messung der Atemalkoholkonzentration teilzunehmen, ist deutlich eingriffintensiver.

Ist danach die durchgeführte Messung der Atemalkoholkonzentration verwertbar – an der Ordnungsgemäßheit der Messung im Übrigen bestehen keine Bedenken und wurden von dem Betroffenen auch nicht geäußert – so steht fest, dass der Betroffene zum Zeitpunkt ein Kraftfahrzeug führte mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l geführt hat, obwohl er hätte dies – er hatte vor dem Zeugen POK ... einen Alkoholkonsum eingeräumt – hätte erkennen können.

Danach hat sich der Betroffene der fahrlässigen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer

Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l geführt hat, schuldig gemacht.

26. *) Zur Nichtanerkennung einer EU-Fahrerlaubnis, deren Inhaber zuvor die inländische Fahrerlaubnis von einem Gericht entzogen worden war (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV), unter Berücksichtigung noch ungeklärter europarechtlicher Fragen der Richtlinie 2006/126/EG (sogen. 3. Führerscheinrichtlinie).

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 08. Februar 2012 – 16 B 1481/11 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt ohne Erfolg. Die nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis. Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes jedenfalls im Ergebnis zu Recht abgelehnt.

1. Soweit das Verwaltungsgericht die Anordnung der sofortigen Vollziehung als ausreichend begründet im Sinne des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO angesehen hat, folgt der Senat nach § 122 Abs. 2 Satz 3 VwGO den dortigen Ausführungen, die durch das Beschwerdevorbringen nicht erschüttert werden.

2. Die Ordnungsverfügung selbst hat das Verwaltungsgericht wegen der Missachtung des in Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG (sogen. 2. Führerscheinrichtlinie) normierten und in Art. 9 konkretisierten Wohnsitzerfordernisses, wonach die Ausstellung eines Führerscheins vom Bestehen eines ordentlichen Wohnsitzes für mindestens 185 Tage im Ausstellerstaat abhängt, für rechtmäßig gehalten (Beschluss, Seite 7 f.). Im vorliegenden Fall ergebe sich der Verstoß unmittelbar aus dem tschechischen Führerschein vom 03. April 2006, in dem N. in Deutschland als Wohnsitz genannt werde. Dem Vortrag des Antragstellers, ihm sei am 02. März 2009 vom Magistrat Prag – diesmal mit der Wohnortangabe Q. – ein neuer Führerschein ausgestellt worden, müsse – jedenfalls im Eilverfahren – nicht näher nachgegangen werden, denn in diesem Führerscheindokument sei als Erteilungsdatum ebenfalls der 03. April 2006 genannt, so dass lediglich von einem Ersatzdokument auszugehen sei. Trotz eines entsprechenden Hinweises in der Eingangsverfügung habe der Antragsteller keine hiervon abweichenden Umstände glaubhaft gemacht.

Der Senat lässt offen, ob tatsächlich hinreichende Anhaltspunkte für ein bloßes Ersatzdokument vorliegen, so dass allein auf den Führerschein vom 03. April 2006 und den sich daraus eindeutig erkennbaren Wohnsitzverstoß abgestellt werden kann (hierzu a). Denn selbst wenn es sich – wovon der Antragsteller ausgeht – nicht um ein Ersatzdokument, sondern um die Neuerteilung einer tschechischen Fahrerlaubnis handelte, wäre die Ordnungsverfügung nach der bishe-

rigen Senatsrechtsprechung gerechtfertigt (hierzu b). Selbst wenn man – mit Blick auf noch ungeklärte europarechtliche Fragen der Richtlinie 2006/126/EG (sogen. 3. Führerscheinrichtlinie) – von einer offenen Rechtslage ausginge, würde jedenfalls die Interessenabwägung im konkreten Fall zulasten des Antragstellers ausfallen (hierzu c).

a) Der Antragsteller macht mit der Beschwerdebe-gründung (erneut) geltend, es stehe nicht fest, dass es sich bei dem von ihm zuletzt vorgelegten, vom Magistrat Prag ausgestellten Führerschein vom 02. März 2009 um ein bloßes Ersatzdokument handele. Zwar sei auf der Seite 2 des Führerscheins unter 10. das Datum der Ersterteilung (03. April 2006) aufgeführt, wie es den europarechtlichen Vorgaben zum EG-Muster-Führerschein entspreche (vgl. Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (RL 2006/126/EG), ABl. L 403 vom 30/12/2006: „10. das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut in dem Führerschein einzutragen)“). Die Eintragung des Datums der ersten Fahrerlaubnis erfolge aber nicht ausschließlich bei der Ausstellung eines Ersatzdokuments aufgrund Umtauschs oder Ersetzung, sondern auch bei einer Neu-Ausstellung eines Führerscheins aufgrund einer Eignungsprüfung. Gegen das Vorliegen eines Ersatzdokuments spreche hier im Übrigen, dass in Zeile 12 – ebenfalls auf Seite 2 des Führerscheins – die Angabe einer der hierfür EU-einheitlich vorgesehenen Schlüsselzahlen (70 für Umtausch des Führerscheins bzw. 71 für Duplikat des Führerscheins) fehle. Demgegenüber vertritt die Antragsgegnerin in ihrer Antragsrüge unter Hinweis auf die Klammerzusätze in Anhang I der RL 2006/126/EG „Angaben für behördliche Zwecke 70. Umtausch des Führerscheins Nummer ..., ausgestellt durch ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes; z.B. 70.0123456789.NL) 71. Duplikat des Führerscheins Nummer ... (EU/UN-Kennzeichnung im Falle eines Drittlandes; z.B. 71.987654321.HR)“ die Auffassung, dass die Schlüsselnummern lediglich solche Umtausch- oder Ersatzvorgänge erfassen sollen, bei denen der Führerschein eines Drittlandes in den Führerschein des Ausstellerlandes umgetauscht bzw. ersetzt werden soll. Der Senat lässt – angesichts des insoweit nicht eindeutigen Wortlauts – die aufgeworfene Frage im Rahmen des vorliegenden Eilverfahrens ebenso offen wie die sich weiter stellende Frage, welche Bedeutung der in dem neueren Führerscheindokument enthaltenen Verlängerung der Geltungsdauer zukommt (ursprünglich 03. April 2006 bis 02. April 2016 gegenüber nunmehr 02. März 2009 bis 02. März 2019).

b) Denn selbst wenn es sich – wovon der Antragsteller ausgeht – um die Neuausstellung eines tschechischen Führerscheins aufgrund einer Eignungsprüfung handelte, wäre die unter Ziffer I der angefochtenen Ordnungsverfügung getroffene Aberkennung des Rechts, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis auch im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, jeden-

falls im Ergebnis nach § 28 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gerechtfertigt; die Aberkennungsentscheidung wäre nach § 47 Abs. 1 VwVfG NRW in einen entsprechenden feststellenden Verwaltungsakt für die fehlende Berechtigung umzudeuten (vgl. VGH Bad.-Württ., Urteil vom 09. September 2008 – 10 S 994/07 –, juris Rn. 19 ff.).

Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV fehlt die Berechtigung, eine EU-/EWR- ausländische Fahrerlaubnis auch im Inland zu benutzen, unter anderem solchen Personen, denen zuvor die inländische Fahrerlaubnis von einem Gericht entzogen worden ist. Dabei kommt es nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 20. Januar 2010 – 16 B 814/09 – juris, Rn. 6 bis 38 (= VRS 118 <2010>, 314 = Blutalkohol 47 <2010>, 145 = NWVBl. 2010, 233; vgl. weiter OVG NRW, Beschlüsse vom 14. April 2010 – 16 B 1564/09 – und zuletzt vom 31. Oktober 2011 – 16 B 948/11 –, juris, Rn. 5 bis 12), die mit der mehrheitlich vertretenen Auffassung in der obergerichtlichen Verwaltungsrechtsprechung übereinstimmt (vgl. die Nachweise in OVG NRW, Beschluss vom 31. Oktober 2011 – 16 B 948/11 –, juris, Rn. 10; außerdem Schlesw.-Holst. OVG, Beschluss vom 23. Juni 2010 – 2 MB 31/10 –, juris, sowie OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 07. September 2011 – OVG 1 S 190.10 –, juris), nicht darauf an, ob unbestreitbare Informationen über einen Wohnsitzverstoß des Antragstellers bzw. der tschechischen Fahrerlaubnisbehörde bei der Erteilung des im Streit stehenden tschechischen Führerscheins vorliegen. Denn ein solcher Verstoß ist seit dem Inkrafttreten der maßgebenden Vorschrift des Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG nicht mehr Voraussetzung für die Befugnis inländischer Behörden, einem ausländischen EU-/EWR-Führerschein für das Bundesgebiet die Anerkennung zu versagen. Die o. g. Voraussetzungen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV liegen vor, denn dem Antragsteller ist mit Beschluss des Amtsgerichts Rüsselsheim vom 17. Juli 2003 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr die Fahrerlaubnis entzogen worden. Die Behörde darf die fehlende Berechtigung nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV allerdings nur dann feststellen, wenn die dort genannten Maßnahmen – hier also die Entziehung der Fahrerlaubnis – im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht nach § 29 StVG getilgt sind (vgl. § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV). Auch diese Voraussetzung ist gegeben, denn der im Verwaltungsvorgang enthaltene Auszug aus dem Verkehrszentralregister weist den Eintrag – zu Recht – noch auf.

c) Selbst wenn man mit Blick auf die noch ausstehende Klärung europarechtlicher Fragen durch den EuGH im Vorabentscheidungsverfahren C-419/10 (Rechtssache Hofmann), vorgelegt vom BayVGH, Beschluss vom 16. August 2010 – 11 B 10.1030 –, juris (= DAR 2010, 596; vgl. zur Frage der Vereinbarkeit der inländischen Bestimmungen <§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit Satz 3 FeV> mit dem Unionsrecht nunmehr auch BVerfG, Kammerbeschluss vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 –, juris [= BA

2012, 30], Rn. 19 ff.), von einer derzeit offenen Rechtslage ausginge, führte die in diesem Falle gebotene „reine“, d. h. von der Einschätzung der Erfolgsaussichten des Hauptsacherechtsmittels gelöste Abwägung der widerstreitenden Interessen zu einem Überwiegen des von der Antragsgegnerin verfochtenen öffentlichen Interesses – hier: an der Sicherheit des Straßenverkehrs und an dem Schutz höchststrangiger Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer – gegenüber dem Mobilitätsinteresse des Antragstellers. Der Antragsteller hat über einen längeren Zeitraum hinweg Verkehrsverstöße begangen, insbesondere hat er wiederholt ohne Fahrerlaubnis – dazu mehrfach unter Betäubungsmiteleinfluss – Kraftfahrzeuge geführt; zuletzt wurde er im September 2007 wegen fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe und am 10. Januar 2011 wegen verbotswidriger Benutzung eines Mobiltelefons zu einer Geldbuße verurteilt. Es ist nicht erkennbar geworden, dass der Antragsteller seinen damals offenbar verfestigten Drogenkonsum mittlerweile eingestellt hätte. Abstinenznachweise durch Drogenscreenings o. Ä. wurden weder im behördlichen noch im gerichtlichen Verfahren vorgelegt. Allein der in der Beschwerdeschrift angeführte Umstand, dass bei dem Antragsteller anlässlich verschiedener – terminlich näher bezeichneter – allgemeiner Verkehrskontrollen kein Alkohol- oder Drogenkonsum festgestellt wurde, steht dem angesichts der relativ geringen Dichte polizeilicher Verkehrsüberwachungsmaßnahmen nicht entgegen.

27. *) 1. Die Voraussetzung des Führen eines Fahrzeuges „im Straßenverkehr“ kann auch durch das Rangieren eines Lkw's auf einer Hoffläche erfüllt sein, wenn die Umstände des Einzelfalls für eine stillschweigende Duldung der Benutzung der Hoffläche zum Parken durch Besucher einer benachbarten Gaststätte sprechen.

2. Der Verdacht des Alkoholmissbrauchs i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a, 2. Alt., bzw. Buchst. e FeV besteht, wenn bei dem Betroffenen von einer deutlich über der Norm liegenden Alkoholgewöhnung auszugehen ist und dieser entweder ein Kraftfahrzeug geführt oder jedenfalls im Zusammenhang mit der Benutzung eines Kraftfahrzeuges Gefahren hervorgerufen hat.

Obverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 08. November 2011 – 16 A 1533/11 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Klägers auf Zulassung der Berufung ist ungeachtet einer etwaigen Unzulässigkeit wegen einer in Betracht kommenden Verfahrensbeendigung durch Rücknahme des Zulassungsantrags jedenfalls unbegründet. Die Voraussetzungen der geltend gemachten Zulassungsgründe nach § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils) und nach § 124 Abs. 2 Nr. 3

VwGO (grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache) sind vom Kläger nicht hinreichend dargelegt worden bzw. liegen nicht vor.

Der Kläger hat sich zur Darlegung ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts gewandt, die formellen und materiellen Voraussetzungen einer Begutachtungsanordnung hätten vorgelegen, so dass der Beklagte nach der Weigerung des Klägers, sich der angeordneten medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, diesen gemäß § 11 Abs. 8 FeV als fahrungeeignet habe ansehen dürfen. Der Kläger bemängelt insoweit zunächst, ihm sei mit der Begutachtungsanordnung vom 13. Januar 2010 entgegen § 11 Abs. 6 Satz 2 Halbs. 2 FeV nicht mitgeteilt worden, dass er die zu übersendenden Unterlagen einsehen könne. Das trifft aber nicht zu, denn in der Begutachtungsaufforderung findet sich der ausdrückliche Hinweis, dass sich die Fahrerlaubnisakte bis zum Eingang der Einverständniserklärung des Klägers weiter beim Beklagten befinde und erst danach an die vom Kläger ausgewählte Untersuchungsstelle übersandt werde; bis zur Übersendung könne er die Fahrerlaubnisakte beim Beklagten einsehen.

Es bestehen auch keine ernstlichen Anhaltspunkte dafür, dass die materiellen Voraussetzungen für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht erfüllt waren. Es spricht – auch und gerade unter Berücksichtigung des Vorbringens des Klägers – vielmehr Überwiegendes dafür, dass er im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV am 19. November 2008 nicht nur mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr einen Lkw geführt hat, sondern dass dies auch „im Straßenverkehr“ geschehen ist. Der straf- und verkehrsrechtliche Begriff des Straßenverkehrs bezieht sich auf Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum. Ein Verkehrsraum ist dann öffentlich, wenn er entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch benutzt wird. Umfasst werden nicht nur Verkehrsflächen, die wegerechtlich dem allgemeinen Straßenverkehr gewidmet sind, sondern auch solche, deren Benutzung durch die Allgemeinheit oder jedenfalls eine nicht eng begrenzte Gruppe von Verkehrsteilnehmern durch den Berechtigten ausdrücklich oder faktisch zugelassen wird. Dabei kommt den erkennbaren äußeren Gegebenheiten eine maßgebliche Bedeutung zu (vgl. König, in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 41. Auflage <2011>, § 1 StVO Rn. 13 bis 16; aus der Rechtsprechung zuletzt etwa KG Berlin, Beschluss vom 18. November 2008 – 3 Ws (B) 419/08 u. a. –, juris, Rn. 7.)

Vorliegend ergibt sich aus den Darlegungen des Klägers nichts, was gegen eine zumindest stillschweigende Duldung der Benutzung der Hoffläche, auf welcher der erheblich alkoholisierte Kläger beim Rangieren ein anderes Fahrzeug beschädigt hat, jedenfalls für Besucher der benachbarten Gaststätte sprach. Im

Gegenteil bestand offensichtlich für Besucher der benachbarten Gaststätte nicht nur die faktische Möglichkeit, diesen Hof zum Parken zu benutzen – etwa wenn der eigentliche Gaststättenparkplatz belegt war –, sondern es wird – auch durch die vom Kläger übersandten Lichtbilder der Örtlichkeit – nichts dargetan, was wie etwa eine entsprechende Beschilderung für einen entgegenstehenden Willen der Grundstückseigentümer oder -pächter sprechen könnte. Vielmehr spricht für eine Duldung neben der faktischen Zugänglichkeit des Hofes, dass der Kläger nach seiner Darstellung am Abend des 19. November 2008 sein Fahrzeug auf Wunsch des Hofeigentümers versetzt hat, um diesem die Ausfahrt zu ermöglichen; bei einem unbefugten und zudem behindernden Parken hätte es demgegenüber nahegelegen, den Kläger bei dieser Gelegenheit zum Verlassen der Hoffläche aufzufordern.

Im Übrigen erwiese sich die Begutachtungsanordnung auch dann als unbedenklich, wenn § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV mangels eines Kraftfahrzeuges „im Straßenverkehr“ nicht anwendbar sein sollte, weil dann gleichwohl von einem Alkoholmissbrauch im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a, 2. Alt., bzw. Buchst. e FeV auszugehen wäre. Der Begriff des Alkoholmissbrauchs beschränkt sich nicht auf die in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV umschriebenen Fallgruppen, sondern liegt allgemeiner dann vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV). Ein solcher Alkoholmissbrauch ist nach Nr. 3.11.1 der insoweit sachverständigen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (6. Aufl. 2000) insbesondere gegeben, (1) wenn – ohne Berücksichtigung der Höhe der Blutalkoholkonzentration – wiederholt ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholeinwirkung geführt wurde, (2) nach einmaliger Fahrt unter hoher Alkoholkonzentration (ohne weitere Anzeichen einer Alkoholeinwirkung) und (3) wenn aktenkundig belegt ist, dass es bei dem Betroffenen im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme zu einem Verlust der Kontrolle des Alkoholkonsums gekommen ist. Dabei geht aus der Formulierung „insbesondere“ in Nr. 3.11.1 der Begutachtungsleitlinien hervor, dass die dort genannten Fallgestaltungen auch nach der sachverständigen Auffassung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin nicht abschließend sind. Der begründete Verdacht auf Alkoholmissbrauch kann vielmehr auch aus anderen Tatsachen hergeleitet werden (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 02. April 2004 – 19 E 195/04 – und vom 15. August 2008 – 16 B 939/08 –, jeweils mit weiteren Nachweisen; Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Auflage (2006), S. 130 ff.).

Ein solcher Verdacht besteht, wenn bei dem Betroffenen von einer deutlich über der Norm liegenden Alkoholgewöhnung auszugehen ist und dieser entwe-

der ein Kraftfahrzeug geführt oder jedenfalls im Zusammenhang mit der Benutzung eines Kraftfahrzeuges Gefahren hervorgerufen hat. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Der Kläger zeigte nach den ärztlichen Feststellungen am Abend des 19. November 2008 trotz der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,67 Promille eine deutliche Sprache, unauffällige Pupillen, ein beherrschtes Verhalten und eine unauffällige Stimmung. Für ein beherrschtes Verhalten spricht überdies, dass der Kläger Tests zur Feststellung seiner Koordinationsfähigkeit abgelehnt hat; nach den Erfahrungen des Senats lassen es sich alkoholisierte Personen ansonsten in aller Regel nicht nehmen, auf spielerische Weise den Nachweis ihrer vermeintlichen Nüchternheit anzutreten. Dieses Erscheinungsbild eines zur Zeit der Befunderhebung trotz nachweislich hoher Blutalkoholkonzentration weitgehend normale Verhaltensweisen an den Tag legenden Menschen deutet darauf hin, dass der Kläger über eine hohe Trinkfestigkeit verfügt und dass er in der Vergangenheit noch weitaus höhere als die am fraglichen Tag festgestellten Promillewerte erreicht haben muss; denn jeder, der die für ihn persönlich maximal mögliche, aus freien Stücken aufnehmbare Trinkmenge erreicht, zeigt in diesem Zustand schwere Ausfallerscheinungen. Fehlen wie hier bei einer hohen Blutalkoholkonzentration merkliche Ausfallerscheinungen, so belegt dies, dass der Betroffene noch deutlich unter seiner „persönlichen Höchstgrenze“ geblieben ist, also sein vorausgegangenes „Trinktraining“ besonders nachhaltig war. Personen mit einer derartigen Alkoholtoleranz leiden nach verkehrsmedizinischen Untersuchungen regelmäßig an einer dauerhaften Alkoholproblematik, die durch erheblich von der Norm abweichende Trinkgewohnheiten geprägt ist. Eine derartige Trinkfestigkeit und der damit einhergehende häufige und nachhaltige Alkoholkonsum begründet einen ständigen Konflikt für den Betroffenen, seine von der Norm abweichenden Trinkgewohnheiten mit seinen Sorgfaltpflichten als Kraftfahrzeugführer in Einklang zu bringen. Mit seinem Verhalten am fraglichen Abend hat der Kläger auch konkret belegt, dass er diesen Konflikt nicht angemessen bewältigen kann, dass er also nicht in dem gebotenen Maß fähig oder willens ist, den Konsum beträchtlicher Alkoholmengen und die Benutzung von Kraftfahrzeugen voneinander zu trennen. Das Rangieren mit einem Lkw auf dem Hof nahe der Gaststätte trotz hoher Alkoholisierung zeigt unabhängig von der Frage, ob der Hof zum öffentlichen Verkehrsraum gehörte und ob der Kläger nachfolgend mit dem Lkw nach Hause fahren wollte, dass er sich jedenfalls nicht scheute, sein Fahrzeug in Bewegung zu setzen, obwohl eine – dann auch eingetretene – Beschädigung anderer dort abgestellter Fahrzeuge zu besorgen war.

Dem Kläger kann auch nicht in der Einschätzung gefolgt werden, anstelle einer medizinisch-psychologischen Untersuchung hätte ihm (zumindest zunächst) nur eine ärztliche Untersuchung aufgegeben werden dürfen. Denn die zu treffende Feststellung eines auch künftigen Alkoholmissbrauchs, also des nicht hinreichend sicheren Trennens des Führens von Fahrzeugen

und eines die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums (Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) stellt, anders als die hier nicht im Raum stehende Frage einer Alkoholabhängigkeit, keine rein medizinische Frage dar, sondern erfordert neben medizinischen auch verkehrspsychologischen Sachverstand.

28. 1. Die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Fahreignung nach § 13 Nr. 2 a 2. Alt. FeV setzt keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Alkoholauffälligkeit und dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder der Teilnahme am Straßenverkehr voraus.

2. Im Ausnahmefall liegen eine Gutachtensanordnung rechtfertigende Umstände auch dann vor, wenn der Betroffene mehrere schwere Alkoholisierungen aufweist und unter dieser Alkoholisierung ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit gegen die Interessen anderer offenbart hat, das auf einen allgemeinen Verlust der Steuerungsfähigkeit unter Alkoholeinfluss hinweist.

3. In diesen Fällen ist es angezeigt, durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten klären zu lassen, ob der Fahrerlaubnisinhaber hinreichend sicher zwischen dem Führen von Fahrzeugen und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum trennen kann.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 19. Oktober 2011 – 2 B 148/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Mit Bescheid vom 15. 12. 2010 forderte das Stadtamt B. den Antragsteller auf, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) beizubringen. Der Antragsteller habe am 15. 03. 2008, 18. 10. 2009 und 20. 11. 2010 jeweils unter erheblichem Alkoholeinfluss Anlass zu polizeilichem Einschreiten gegeben und habe jeweils aufgrund der Alkoholisierung zum Schutz seiner Person bzw. zur Verhinderung von Straftaten in Gewahrsam genommen werden müssen. Wegen der Häufigkeit der Auffälligkeiten und der Höhe der Alkoholkonzentrationen sei bei ihm von Alkoholmissbrauch auszugehen. Nachdem der Antragsteller das Gutachten nicht beigebracht hatte, entzog ihm das Stadtamt B. mit Bescheid vom 09. 02. 2011 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis. Dagegen legte der Antragsteller Widerspruch ein, über den noch nicht entschieden ist.

Den am 20. 04. 2011 vom Antragsteller beim Verwaltungsgericht gestellten Antrag, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen, lehnte das Verwaltungsgericht Bremen mit Beschluss vom

08.06.2011 ab. Gegen diesen Beschluss richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet.

Der Antragsteller rügt mit der Beschwerde, dass hinreichende Anhaltspunkte für ein fehlendes Trennungsvermögen nicht gegeben seien, da sich aus den gemessenen Alkoholwerten nicht schließen lasse, er trinke täglich oder nahezu täglich Alkohol in solchen Mengen, dass er wegen seines beruflichen Angewiesenseins auf die Fahrerlaubnis in einem Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr stehe. Es fehle somit zumindest an einem mittelbaren Zusammenhang mit einer Straßenverkehrsteilnahme. Damit dringt der Antragsteller nicht durch.

In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist umstritten, ob eine außerhalb der Teilnahme am Straßenverkehr aufgetretene Alkoholauffälligkeit die Annahme von Alkoholmissbrauch im Sinne der Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV begründet und somit Anlass für eine Gutachtenanordnung nach § 13 Nr. 2 a 2.Alt. FeV geben kann. Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts des Saarlandes (Beschl. vom 18.09.2000 – 9 W 5/00 –, zfs 2001, 92) und des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes (Beschl. vom 09.11.2000 – 2 TG 3571/00 – juris) findet § 13 Abs. 1 Nr. 2 a 2.Alt. FeV keine Anwendung in Fällen von Alkoholmissbrauch, die in keinerlei Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder der Teilnahme am Straßenverkehr stehen. Hingegen erfasst § 13 Abs. 1 Nr. 2 a 2.Alt. FeV nach überwiegend vertretener Auffassung nicht nur ein alkoholkonsumbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr, sondern gestattet auch die Berücksichtigung nicht straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten. Dies wird damit begründet, dass § 13 Nr. 2 a 2.Alt. FeV, wie ein Vergleich zu den den Bereich des Alkoholmissbrauchs in Verbindung mit der Teilnahme am Straßenverkehr erfassenden Regelungen der Nr. 2 b, c und d des § 13 FeV zeige, ein Auffangtatbestand sei. Mit ihm solle sichergestellt werden, dass die Fahrerlaubnisbehörde in Fällen eines greifbaren Gefahrenverdachts nicht „sehen- den Auges“ untätig bleiben müsse, bis noch weitere Verdachtsmomente hinzutreten, die einen unmittelbaren Verkehrsbezug aufweisen würden. Nach dieser Auffassung kann eine außerhalb des Straßenverkehrs aufgetretene Alkoholauffälligkeit eine Gutachtenanordnung jedenfalls dann rechtfertigen, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände zu der begründeten Annahme Anlass geben, der Betreffende werde angesichts der bei ihm erkennbar gewordenen Alkoholgewohnheiten voraussichtlich schon in überschaubarer Zukunft nach dem Genuss von Alkohol ein Kraftfahrzeug führen und so zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden. Angenommen wird dies insbesondere in Fällen von Berufskraftfahrern, die in besonderer Weise auf das regelmäßige Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr angewiesen sind

und bei denen bei einem häufigen und intensiven unkontrollierten Alkoholkonsum davon ausgegangen wird, dass es nur eine Frage der Zeit ist, dass sie in den Konflikt geraten, am Straßenverkehr berufsbedingt teilnehmen zu „müssen“, obwohl sie alkoholbedingt fahruntüchtig sind (OVG des Landes Sachsen-Anhalt, Beschl. vom 12.11.2008 – 3 M 503/08 – NJW 2009, 1829-1832; OVG Lüneburg, Beschl. vom 06.03.2008 – 12 ME 377/07 – juris und Beschl. vom 29.01.2007 – 12 ME 416/06 – DAR 2007, 227-228 [= BA 2007, 114]; BayVGH, Beschl. vom 11.06.2007 – 11 CS 06.3023 – juris <dort als mittelbarer Zusammenhang bezeichnet>, Beschl. vom 22.10.2007 – 11 C 07.2311 – juris und Beschl. vom 04.04.2006 – 11 CS 05.2439 – DAR 2006, 413-414; OVG Rheinland-Pfalz, Beschl. vom 05.06.2007 – 10 A 10062/07 – <dort als besondere verkehrsbezogene Umstände bezeichnet> und vom 11.09.2006 – 10 B 10734/06 – beide juris [Letzterer = BA 2007, 329]; VGH Baden-Württemberg, Urt. vom 29.07.2002 – 10 S 1164/02 – juris [= BA 2003, 249] und Beschl. vom 24.06.2002 – 10 S 985/02 – NZV 2002, 580-582 [= BA 2003, 245]; vgl. auch: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl., § 13 FeV Rz. 21 m. w. N.).

Ein Anlass für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wird auch dann angenommen, wenn tatsächliche Umstände die Annahme rechtfertigen, dass bei einem weit überdurchschnittlich alkoholgewöhnten Fahrerlaubnisinhaber schwerwiegende charakterliche Mängel bestehen, wie sie etwa in einem verantwortungslosen Umgang mit dem körperlichen Wohl von Schutzbefohlenen oder in ungezügelter Aggressivität im Umgang mit Dritten zum Ausdruck kommen (VGH Baden-Württemberg, Beschl. vom 24.06.2002 – 10 S 985/02 – a. a. O., dort allerdings auch frühere Trunkenheitsfahrt).

Der Senat hat bereits im Beschluss vom 12.09.2011 (2 B 52/11) ausgeführt, dass allein der Umstand, dass ein Fahrerlaubnisinhaber einmal eine Alkoholkonzentration aufgewiesen hat, die auf ein deutlich normabweichendes Trinkverhalten und eine ungewöhnliche Gifffestigkeit und damit darauf schließen lassen, dass er massiv an Alkohol gewöhnt ist, allein noch nicht den Verdacht begründet, dass er zukünftig ein Fahrzeug führen könnte, obwohl er hierzu wegen alkoholbedingter Beeinträchtigungen nicht mehr uneingeschränkt in der Lage ist. Hinzutreten müssen weitere tatsächliche Umstände, die die Annahme rechtfertigen, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahr-sicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann. In dem zugrunde liegenden Fall lag allerdings ein konkreter straßenverkehrlicher Bezug vor.

Mit der ganz überwiegenden Rechtsprechung geht auch der beschließende Senat davon aus, dass die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Fahreignung nach § 13 Nr. 2 a 2.Alt. FeV auch dann in Betracht kommt, wenn die festgestellte Alkoholauffälligkeit nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder der Teilnahme am Straßenverkehr

steht. Auszuschließen sind allerdings die Umstände, die nur entfernt auf die Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeuten (BVerfGE 89, 69-91 [= BA 2003, 358]). Die entgegenstehende Rechtsprechung überzeugt nicht. Sie berücksichtigt nicht die Funktion des § 13 Nr. 2 a 2. Alt. FeV als Auffangtatbestand, mit dem Gefahren durch die Teilnahme von zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeigneten Fahrern am Straßenverkehr auch außerhalb der Fallkonstellationen des § 13 Nr. 2 b bis e FeV abgewehrt werden sollen, wenn Tatsachen hinreichende Zweifel am Trennungsvermögen begründen.

Neben den Fällen eines Dauerkonflikts zwischen Alkoholkonsum und Teilnahme am Straßenverkehr aufgrund beruflicher Notwendigkeit, ein Fahrzeug zu führen, liegen im Ausnahmefall eine Gutachtensanordnung rechtfertigende Umstände auch dann vor, wenn der Betroffene mehrere schwere Alkoholisierungen aufweist und unter dieser Alkoholisierung ein Ausmaß an unbeherrschter Aggressivität und Rücksichtslosigkeit gegen die Interessen anderer offenbart hat, das auf einen allgemeinen Verlust der Steuerungsfähigkeit unter Alkoholeinfluss hinweist. Ein derartiger allgemeiner Kontrollverlust begründet hinreichende Zweifel, dass der Betroffene zukünftig die nötige Selbstkontrolle aufbringen wird, um von der Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss abzusehen. Der Senat hält es in diesen Fällen für angezeigt, durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten klären zu lassen, ob der Fahrerlaubnisinhaber hinreichend sicher zwischen dem Führen von Fahrzeugen und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum trennen kann.

So liegt es hier: Der Antragsteller ist bisher nicht im Straßenverkehr im Zusammenhang mit Alkohol auffällig geworden. Mit dem Verwaltungsgericht geht der Senat aber davon aus, dass bei ihm erhebliche Alkoholprobleme bestehen. Die bei dem Antragsteller anlässlich gegen ihn geführter polizeilicher Ermittlungen gemessenen Alkoholkonzentrationen von 1,21 mg/l am 18. 10. 2009 und von 0,90 mg/l am 20. 11. 2010, die in BAK-Werte umgerechnet Werte von 2,4 bzw. 1,8 ‰ ergeben, lassen darauf schließen, dass der Antragsteller in weit überdurchschnittlichem Maße an Alkohol gewöhnt ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat im Urteil vom 15. 07. 1988 (BVerwGE 80, 43-50; vgl. auch: BVerwG, Urt. vom 27. 09. 1995 – 11 C 34/94 – BVerwGE 99, 249-254 [= BA 1996, 107]) unter Rückgriff auf verkehrsmedizinische Untersuchungen ausgeführt, dass ein „Geselligkeitstrinker“ alkoholische Getränke allenfalls bis zu einem Blutalkoholgehalt von 1 ‰ oder maximal 1,3 ‰ vertrage und zu sich nehmen könne und dass Personen, die BAK-Werte über etwa 1,6 ‰ erreichen würden, regelmäßig bereits an einer dauerhaften ausgeprägten Alkoholproblematik litten. BAK-Werte von über 1,3 ‰ sprechen daher dafür, dass über den sozialüblichen Rahmen hinaus häufig und viel Alkohol konsumiert und dadurch eine gesteigerte Alkoholverträglichkeit erworben worden ist (BayVG, Beschl. vom 11. 06. 2007 – 11 CS 06.3023 – juris). Für die Frage der überdurchschnitt-

lichen Alkoholgewöhnung spielt es keine Rolle, an welchem Tag und zu welchem Anlass der Alkohol konsumiert wird (VGH Baden-Württemberg, Urt. vom 29. 07. 2002 – 10 S 1164/02 – NZV 2002, 582-583).

Die gemessenen Alkoholwerte lassen allerdings nicht den Schluss zu, dass der Antragsteller auch unter der Woche oder täglich, bspw. auch wenn er in Rufbereitschaft ist, in einem Ausmaß Alkohol konsumiert, dass er zwangsläufig in einen Dauerkonflikt zwischen Alkoholkonsum und berufsbedingter Teilnahme am Straßenverkehr gerät. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die erhebliche Alkoholgewöhnung des Antragstellers auf häufigem und intensivem Trinken am Wochenende beruht. Soweit der Antragsteller vortragen hat, er nehme an Notdiensten teil und stehe in ständiger Rufbereitschaft, geht dies auf die Erklärung seines Arbeitgebers im Widerspruchsverfahren zurück. Dieser Erklärung lässt sich nicht hinreichend sicher entnehmen, dass der Antragsteller quasi ständig oder ununterbrochen ohne gesicherte Freizeiten in Rufbereitschaft steht, so dass er jederzeit in den Konflikt geraten könnte, unter Alkoholeinfluss berufsbedingt Auto fahren zu müssen.

Dies kann aber dahinstehen, denn der Antragsteller ist im Rahmen dieses Alkoholkonsums und der Alkoholauffälligkeit am 15. 03. 2008 in einer Weise auffällig geworden, die auf einen allgemeinen Verlust der Steuerungsfähigkeit unter Alkoholeinfluss hindeutet und damit auch den Schluss auf ein mangelndes Trennungsvermögen zulässt.

Der Antragsteller ist am 15. 03. 2008 mit einem Busfahrer, der ihn aufgefordert hatte, den Betriebshof zu verlassen und ca. 50 m weiter zur nächsten Haltestelle zu gehen, aneinander geraten. Beim Eintreffen der Polizei musste der Antragsteller von mehreren Angestellten der BSAG auf dem Boden fixiert werden. Auch nach Eintreffen der Polizei gebärdete sich der Antragsteller sehr aggressiv und brauste immer wieder auf. Mehrmals drohte er mit den Worten „ich haue dem Busfahrer gleich eins in die Fresse, sobald ihr weg seid“. Ein Angriff gegenüber einem Polizeibeamten scheiterte aufgrund der mangelhaften Koordinationsfähigkeit des nach dem Polizeibericht sehr stark alkoholisierten Antragstellers.

Bei dem Vorfall am 18. 10. 2009 trat der Antragsteller als Tatverdächtiger einer Körperverletzung in Erscheinung; er hatte in der Straßenbahn auf eine andere Person eingeschlagen und eingetreten. Beim Eintreffen der Polizei wurde er von zwei Personen festgehalten und gebärdete sich überaus aggressiv und sprach weiterhin Drohungen gegen andere Personen aus. Aufgrund seines anhaltend aggressiven Verhaltens wurde er in Gewahrsam genommen. Als seine Mutter erschien, um ihn abzuholen, erklärte der Antragsteller auf den Hinweis, dass diese nunmehr die Verantwortung für seinen Aufenthaltsort übernehmen müsse, dass ihn das nicht interessieren und er die ganze Nacht nach den anderen Beteiligten der Körperverletzung suchen werde. Die Ingewahrsamnahme wurde daraufhin aufrechterhalten.

Am 20. 11. 2010 trat der Antragsteller erneut als Tatverdächtiger einer Körperverletzung in Erscheinung.

Nach Zeugenberichten schlug und trat der Antragsteller zusammen mit seiner Freundin und deren Bruder vor einer Diskothek auf zwei Personen ein. Anlass soll ein „Anfassen“ seiner Freundin gewesen sein. Vor Ort und auf der Polizeiwache verhielt sich der Antragsteller äußerst aggressiv und unkooperativ. Als seine Freundin, die ebenfalls als Beschuldigte auf dem Polizeirevier war, einen Beamten passieren musste, pöbelte der Antragsteller den Polizeibeamten an, nicht hinter seiner Freundin herzuschauen und nahm dabei eine drohende Körperhaltung ein. Er ließ sich nicht beruhigen und wurde erneut aggressiv. Er wies den Polizeibeamten erneut an, nicht hinter seiner Freundin herzuschauen. Während der gesamten Maßnahme zeigte der Antragsteller ein erhebliches Aggressionspotenzial.

Die Vorfälle zeigen, dass der Antragsteller sich unter Alkoholeinfluss äußerst aggressiv und rücksichtslos gegenüber Dritten, die mehr oder wenig zufällig mit ihm in Kontakt geraten, verhält. Auch bei Einschreiten der Polizei zeigt er sich uneinsichtig und ist nicht bereit oder unfähig, sich gegenüber den Verhaltensanforderungen der ermittelnden Polizeibeamten situationsangemessen zu verhalten. Vielmehr hält seine Aggressivität an oder steigert sich oder wird auf einen neuen Anlass bezogen. Ins Gewicht fällt dabei auch, dass die zu Tage getretene Aggressivität des Antragstellers in keinem Verhältnis zu den eher geringfügigen Anlässen der Konflikte steht, sowie die sich daran anschließende Hartnäckigkeit, mit der der Antragsteller an der weiteren Verfolgung anderer an dem Konflikt beteiligter Personen festhält und sich jeder Deeskalation entzieht. Der Antragsteller hat zudem wiederholt dieses hohe Aggressionspotenzial und beharrlich uneinsichtige und gegenüber Regeln gleichgültige Verhalten gezeigt.

Vor diesem Hintergrund war die Antragsgegnerin berechtigt, durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten klären zu lassen, ob der Antragsteller hinreichend sicher zwischen dem Führen von Fahrzeugen und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum trennen kann.

29. Macht ein Fahrerlaubnisinhaber eine unbewusste Aufnahme des von ihm nachweislich konsumierten Betäubungsmittels geltend (hier: Beimischung von Amphetamin in ein Getränk), kann ein Absehen von der Fahrerlaubnisentziehung nur in Betracht kommen, wenn zu dem insoweit in Rede stehenden Geschehen in allen Einzelheiten widerspruchsfreie, schlüssige und überzeugende Angaben gemacht wurden.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 25. Januar 2012
– 10 B 11430/11.OVG –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig, hat in der Sache aber keinen Erfolg.

Es ergeben sich aus den Beschwerdegründen keine rechtlichen Bedenken an der Entscheidung des Verwaltungsgerichts. Sie entspricht vielmehr der ständigen, von der Kammer auch zitierten Rechtsprechung des Senats, von der abzuweichen kein Anlass besteht. Danach muss es dabei verbleiben, dass sich in der Regel bereits aus nur einer nachgewiesenen Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis, wohl aber – wie hier – Amphetamin) ohne weiteres, also ohne weitere Sachverhaltsaufklärung oder Begutachtung, die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt. Der den Eignungsausschluss begründende einmalige Amphetaminkonsum steht aufgrund des rechtsmedizinischen Gutachtens vom 22. August 2011 fest. Besonderheiten des Einzelfalles, die gegebenenfalls ausnahmsweise eine abweichende Beurteilung rechtfertigen könnten (vgl. dazu Nr. 3 der Vorbemerkung Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung sowie den Beschluss des Senats vom 25. Juli 2008 – 10 B 10646/08 –, Blutalkohol 45 <2008>, 418), sind demgegenüber nicht ersichtlich. Der Antragsteller hat es nicht vermocht, nachvollziehbar und überzeugend einen Sachverhalt darzulegen, der es ernsthaft möglich erscheinen lässt, dass er das Amphetamin unwissentlich zu sich genommen hat.

Hervorzuheben ist hierzu zunächst, dass auch aus der Sicht des Senats die Geltendmachung einer unbewussten Amphetaminaufnahme durch unbemerkte Beimischung dieser Droge in ein auf einer Party, in einer Diskothek oder bei vergleichbaren Veranstaltungen konsumiertes Getränk eine der gängigsten Einlassungen eines bei einer Verkehrskontrolle mit Amphetamin im Blut auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabers ist, was ohne weiteres nur glaubhaft wäre, wenn es sich dabei sozusagen um ein „flächendeckendes“ Phänomen handelte. Davon kann jedoch, wie der Antragsteller selbst einräumt, zweifellos nicht die Rede sein. Berücksichtigt man dann zusätzlich, dass es noch unwahrscheinlicher ist, dass nach einem solchen seltenen Ereignis der betreffende Fahrerlaubnisinhaber noch vor dem (restlosen) Abbau des Amphetamins im Körper ungeachtet der nur geringen Dichte der Verkehrsüberwachung durch die Polizei in eine (allgemeine) Polizeikontrolle gerät – oder wie im Falle des Klägers durch sein auffälliges Fahrverhalten eine (gezielte) polizeiliche Überprüfung seiner Fahrsicherheit auslöst –, bedarf es einer detaillierten, in sich stimmigen und von der ersten Einlassung an widerspruchsfreien sowie nachvollziehbaren und soweit nur irgend möglich auch belegten oder doch nachprüfbaren Schilderung aller für die Würdigung des Vorbringens bedeutsamer Umstände und Geschehensabläufe an dem besagten „Tattag“, um trotz des hohen Suchtpotenzials von Amphetamin und der von drogenabhängigen Fahrerlaubnisinhabern ausgehenden Gefährdung von Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer eine Belassung der Fahrerlaubnis überhaupt nur in Erwägung ziehen zu können. An einer solchen Schilderung mangelt es hier jedoch. Es ergeben sich vielmehr bereits Widersprüche und Ungereimtheiten in der Darstellung der

Ereignisse an dem in Rede stehenden Wochenende. (wird ausgeführt)

Im Übrigen entspricht die Schilderung der Ereignisse auf der Dance-Party insgesamt aber auch keineswegs den eingangs dargestellten Anforderungen an die „Dichte“ der Darlegungen zu einer behaupteten unbewussten Drogenaufnahme. In der ersten Instanz hat sich der Antragsteller vielmehr auf die schlichte Annahme beschränkt, ihm müsse während des Partybesuchs ohne sein Wissen Amphetamin/Ecstasy beigebracht worden sein.

Und im Beschwerdeverfahren hat er sein Vorbringen lediglich um die Spekulation ergänzt, es sei wahrscheinlich, dass entweder in seinem engeren Besucherkreis ein Drogenkonsum bei einem dieser Besucher bestanden habe und hier eine Verwechslung des Glases erfolgt sei oder sogar eine mutwillige Drogenverabreichung, um die Auswirkung dieser Droge bei ihm festzustellen und sich an diesen Folgen zu erfreuen, um dann im Schriftsatz vom 10. Januar 2012 nur noch darauf zu verweisen, dass notfalls durch Zeugnis der während des Partybesuchs anwesenden Bekannten von ihm unter Beweis gestellt und nachgewiesen werden könne, dass ihm das Amphetamin ohne seine Kenntnis verabreicht worden sei.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht
Hermann Möller, Koblenz)

30. Da ein Vorfall nicht mehr zum Anknüpfungspunkt für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen gemacht werden darf, wenn die einschlägige Eintragung im Verkehrszentralregister bereits getilgt ist, vermag auch der fruchtlose Ablauf der von der Fahrerlaubnisbehörde in einer Gutachtensaufforderung bestimmten Frist nicht mehr die Fiktion der Ungeeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers auszulösen, wenn zuvor die Eintragung tilgungsreif geworden ist (Anschluss an Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 22. August 2011 – 11 ZB 10.2620 –).

Verwaltungsgericht Potsdam,
Beschluss vom 12. Januar 2012 – 10 L 887/11 –

Aus den Gründen:

Der nach § 80 Abs. 5 Satz 1, 2. Altern. der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zulässige Antrag des Antragstellers ist begründet. Die im vorläufigen Rechtsschutzverfahren gebotene inhaltliche Abwägung geht zu Lasten des Antragsgegners aus, denn die angegriffene Maßnahme erweist sich bei summarischer Prüfung als aller Voraussicht nach rechtswidrig.

Der Antragsgegner stützt die Entziehung der Fahrerlaubnis auf § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Als un-

geeignet gilt nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV auch, wer ein zu Recht gefordertes Gutachten nicht fristgerecht beigebracht hat. Diese Fiktion der Ungeeignetheit kann hier jedoch nicht zu Lasten des Antragstellers eingreifen.

Dabei kann dahin stehen, ob schon die Aufforderung des Antragsgegners vom 22. September 2011, der Antragsteller möge bis zum 01. November 2011 ein medizinisch-psychologisches Gutachten über seine Kraftfahrereignung beibringen, rechtmäßig ist. Die Rechtsgrundlage für eine solche Aufforderung kann sich im vorliegenden Fall nur aus § 14 Abs. 1 Satz 3 (i. V. m. § 46 Abs. 3) FeV ergeben, auch wenn der Antragsgegner in seiner Aufforderung – offenbar versehentlich – die Bestimmung des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV angeführt hat. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV setzt voraus, dass gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Solche weiteren Tatsachen können sich hier einzig aus der Rauschfahrt des Antragstellers vom 14. Februar 2009 ergeben.

Die diesbezügliche Entscheidung war allerdings bereits seit dem 27. Oktober 2011 tilgungsreif. Sie ist am 27. Oktober 2009 rechtskräftig geworden. Auf sie war, da sie eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG betraf, die mit Rechtskraft beginnende zweijährige Tilgungsfrist gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 Nr. 3 StVG anzuwenden. Mit Ablauf der Frist am 27. Oktober 2011 durfte dem Antragsteller die Entscheidung und die darin geahndete Rauschfahrt nicht mehr vorgehalten werden. Diese Folge der Tilgungsreife sieht § 29 Abs. 8 StVG zwar lediglich für gerichtliche Entscheidungen ausdrücklich vor. Nach der Vorstellung des Ordnungsgebers (vgl. die Begründung zur Neufassung durch Änderungsgesetz vom 24. April 1998, abgedruckt bei Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, Rdnr. 1c zu § 29 StVG) ergibt sich dies für Ordnungswidrigkeiten bereits unmittelbar aus den Vorschriften der Tilgung (so ausdrücklich auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 26. Februar 2009, Aktenzeichen: 11 C 09.296, Rdnr. 29 f.). Resultieren also Zweifel an der Fahreignung einer Person aus einem Vorfall, der – wie hier – eine Eintragung in das Verkehrszentralregister nach sich zieht, so darf dieses Vorkommnis nur so lange zum Anknüpfungspunkt für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen gemacht werden, als die einschlägige Eintragung im Verkehrszentralregister noch nicht getilgt ist (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 22. August 2011, Aktenzeichen: 11 ZB 10.2620, Rdnr. 29, im Anschluss an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 –, Rdnr. 26 [BA 2006, 52] in der amtlichen Datenbank unter: http://www.bverwg.de/enid/311?e_view=detail&con_id=5791).

Könnte demnach seit dem 27. Oktober 2011 dem Antragsteller die seinerzeitige Rauschfahrt nicht mehr zur Ergreifung fahrerlaubnisrechtlicher Maßnahmen vorgehalten werden, vermochte jedenfalls der erst am 01. November 2011 eingetretene fruchtlose Ablauf der in der Gutachtensaufforderung bestimmten Frist nicht mehr die Fiktion der Ungeeignetheit auslösen.

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf

KRISTINA JANSEN, KLAUS PÜSCHEL, HILKE ANDRESEN, CAROLIN EDLER

Macht heißer Alkohol schneller betrunken?

Does hot alcohol intoxicate faster?

Einleitung

Es ist eine weit verbreitete Meinung, dass heißer Alkohol, z. B. Glühwein, schneller zu einem Ansteigen der Blutalkoholkonzentration führt, als Alkohol mit Zimmertemperatur oder gekühlte Getränke. So kursieren Gerüchte, dass er einem „viel schneller zu Kopf steigt“, er „mehr rein haut“. Doch stimmt das wirklich? Wird heißer Alkohol möglicherweise schneller ins Blut aufgenommen, da die Brown'sche Molekularbewegung bei höheren Temperaturen stärker ist? Oder ist dies lediglich ein Volksglaube, der keine realistische Grundlage hat? Um diese Fragen zu klären, wurden Experimente unter kontrollierten Bedingungen mit einem weiblichen (42 J.) und einem männlichen (27 J.) Zwillingpaar, jeweils eineiig, durchgeführt. Es wurde auf 60 °C temperierter Alkohol mit Alkohol bei Zimmertemperatur (20 °C) verglichen. Außerdem wurden 20 Glühweinproben auf verschiedenen Weihnachtsmärkten in der Hamburger Innenstadt ausgewertet.

Das Fernsehen war an dieser Fragestellung ebenfalls interessiert und stellte Teile des Experiments sowie die Ergebnisse im Rahmen der Sendung „Das will ich wissen“ vor.

	Geschlecht	Alter in J.	Gruppe	Gewicht in kg	Größe in m
Proband1	m	27	Alkohol 60°C	85	1,91
Proband2	m	27	Alkohol 20°C	88	1,87
Proband3	f	42	Alkohol 60°C	56	1,65
Proband4	f	42	Alkohol 20°C	56	1,64

Tab. 1: Angaben zu den Probanden der Trinkversuche.

Durchführung der Trinkversuche

Es wurden zwei Versuche, ein Pre-Test und der eigentliche Versuch, mit 13 %igem (Vol. %) Rotwein bei 60 °C und bei Zimmertemperatur von 20 °C durchgeführt.

Folgende Rahmenbedingungen wurden eingehalten: Die Probanden nahmen am Experimenttag ein leichtes, identisches Frühstück zu sich, um auszuschließen, dass das Essen einen unterschiedlichen Einfluss auf die Alkoholresorption haben könnte. Des Weiteren wurde eine „Nüchternheit“ aller Versuchsprobanden mittels Atemalkoholmessgerät überprüft.

Bezüglich der Alkoholaufnahme wurde Folgendes definiert: Die weiblichen Probanden tranken 0,45 l, die männlichen Probanden 0,75 l Rotwein innerhalb von 45 Minuten (ein Ziel-Wert von 1,0 ‰ sollte dabei möglichst nicht überschritten werden).

Der Pre-Test wurde nur mit dem männlichen Zwillingsspaar, der zweite Versuch mit beiden Paaren durchgeführt.

Innerhalb der ersten Stunde nach Trinkbeginn wurde die Atemalkoholkonzentration alle 10 Minuten bestimmt, anschließend wurden die Zeiträume zwischen den Messungen vergrößert.

30, 45, 75 sowie 135 Minuten nach Trinkbeginn wurde bei beiden Versuchen die Blutalkoholkonzentration bestimmt.

Die Messung der Atemalkoholkonzentration erfolgte mit dem Testgerät der Firma Dräger (Typ 6510, das auch von der Polizei z. B. bei Verkehrskontrollen angewendet wird). Vor der jeweiligen Messung spülten die Probanden ihren Mund gründlich mit Wasser aus.

Die Messung der Blutalkoholkonzentration erfolgte mittels Headspace-Gaschromatographie entsprechend den gültigen Richtlinien im Labor des Institutes für Rechtsmedizin.

Des Weiteren wurden zur Überprüfung der Frage, ob der Alkoholgehalt von Glühwein evtl. durch ein Verdampfen des Alkohols geringer ist als der von normalem Rotwein, insgesamt 20 Proben an 20 verschiedenen Glühweinständen auf Weihnachtsmärkten in der Hamburger Innenstadt gesammelt sowie eine Flasche Glühwein (Herstellerangabe Vol. 10 %), die nicht erhitzt wurde, gekauft und der Alkoholgehalt gaschromatographisch bestimmt.

Ergebnisse

Atemalkoholmessung

Die Atemalkoholmesswerte stiegen in beiden Versuchen bis ca. 90 Minuten nach Trinkbeginn rasch an und sanken anschließend langsam kontinuierlich ab. Bei beiden Versuchen zeichnete sich jedoch keine eindeutige Tendenz zwischen den Probanden ab (Abb. 1 und 2).

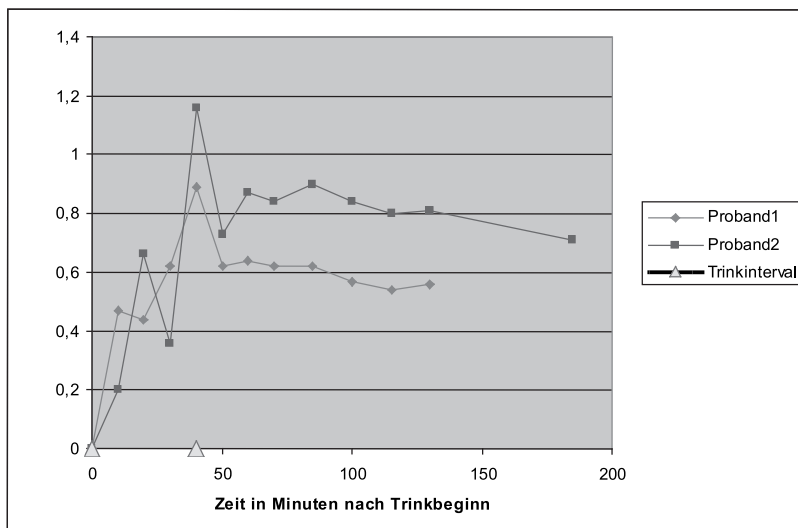


Abb. 1: Atemalkoholkonzentrationen beim Pre-Test.

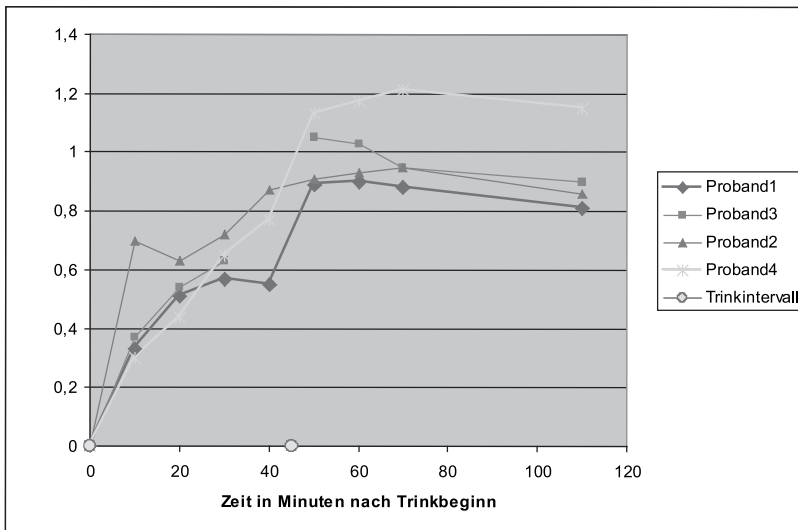


Abb. 2: Atemalkoholkonzentrationen beim 2. Versuch.

Blutalkohol

Beim ersten Experiment lagen die Blutalkoholkonzentrationen bei dem Probanden, der heißen Alkohol getrunken hatte (Proband 1), konstant unter denen des Probanden 2, der 20 °C temperierten Alkohol getrunken hatte. Die Differenz nahm ab Trinkbeginn kontinuierlich zu, sodass bei dem zuletzt gemessenen Wert (135 min. nach Trinkbeginn) die Blutalkoholkonzentration des Probanden 2 0,37 ‰ über den des Probanden 1 lag (Abb. 3).

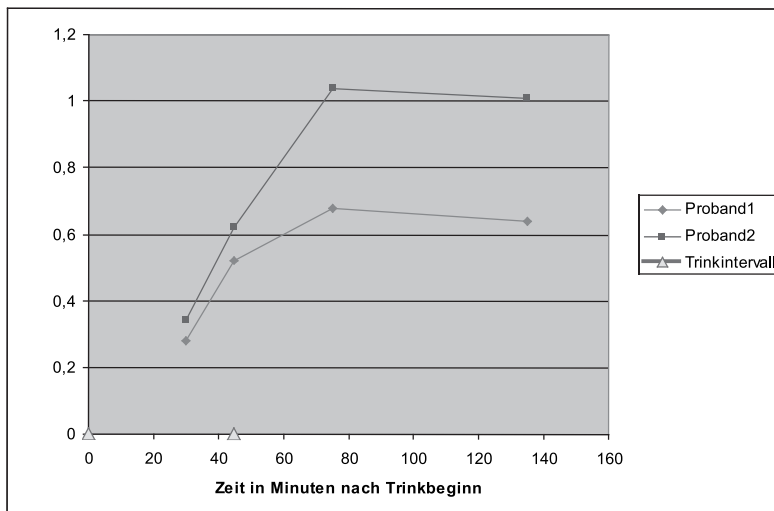


Abb. 3: Blutalkoholkonzentrationen beim Pre-Test.

Dies führte zur Optimierung des Versuchsaufbaues (langsameres, kontinuierliches Erwärmen, damit der Siedepunkt auf keinen Fall überschritten wird, sowie Verschluss des Gefäßes).

Bei dem folgenden Experiment mit leicht abgeändertem Versuchsaufbau lagen die Blutalkoholwerte der Gruppe 'Alkohol 60 °C' zwar immer noch unter denen der 'Alkohol 20 °C'-Gruppe, die Unterschiede sind jedoch minimal und lassen darauf schließen, dass die Temperatur des Getränkes keinen Einfluss auf die Alkoholresorption hat (Abb. 4).

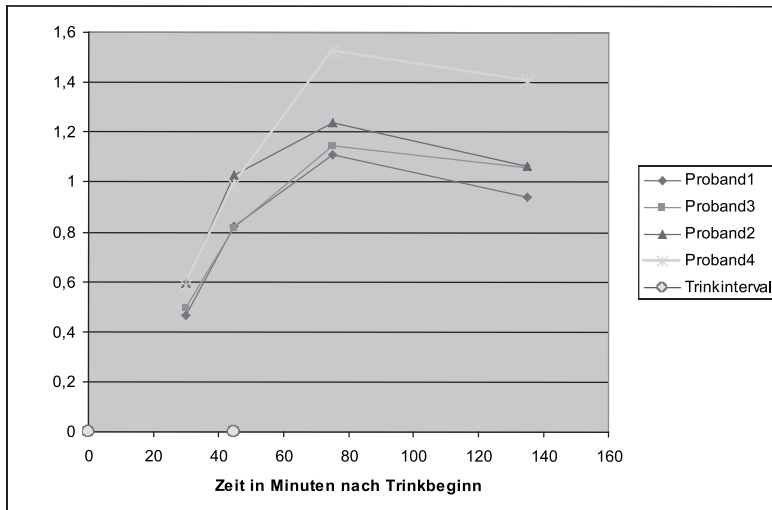


Abb. 4: Blutalkoholkonzentrationen bei Versuch 2.

Glühwein-Analyse

Die nachgewiesenen Gehalte an Ethanol in den überprüften Glühweinproben lagen weit unter den zu erwartenden 10–12 Vol % von Rotwein und befanden sich in einem Intervall zwischen 6,0 und 7,8 Vol. %. Auch die nicht erwärmte Probe lag mit 6,4 Vol. % deutlich unter den vom Hersteller angegeben 10 Vol. %. Die geringeren Alkoholgehalte bestanden somit entweder schon herstellerseits oder es trat spätestens durch das Erwärmen ein Verlust an Ethanol auf.

Glühweinprobe Nr.	Alkohol [Vol. %]	Glühweinprobe Nr.	Alkohol [Vol.%]
1	6,3	11	7,3
2	6,2	12	6,0
3	6,7	13	6,8
4	6,3	14	6,3
5	6,1	15	6,5
6	6,0	16	6,6
7	6,1	17	6,4
8	7,3	18	6,9
9	7,8	19	6,9
10	7,1	20	6,8

Tab. 2: Gehalt der analysierten Glühweinproben.

Diskussion

Unsere Literaturrecherche ergab keinen Hinweis auf möglicherweise zu diesem Thema früher bereits durchgeführte Experimente. Es konnten so weder in pubmed [1], medline [2]

noch in den Standardwerken der Rechtsmedizin [3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13] Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob die Temperatur des getrunkenen Alkohols Einfluss darauf hat, wie schnell sich eine Trunkenheitssymptomatik herausbildet.

Jedoch lassen sich bereits in älterer Fachliteratur Informationen über die Aufnahme des Alkohols in das Blut sowie dessen Wirkung auf den Körper finden.

Die Aufnahme des Alkohols erfolgt bekanntlich hauptsächlich im Bereich des oberen Dünndarms. Eine minimale Aufnahme findet auch im Bereich der Mundschleimhaut statt. Sie ist in Bezug auf die Gesamtmenge vernachlässigbar klein. Im Magen können bis zu maximal 20 % des aufgenommenen Alkohols resorbiert werden. Die Quote kann auch deutlich kleiner sein und hängt von verschiedenen Faktoren ab. Insgesamt ist die Resorption über die Magenschleimhaut am stärksten und der Resorptionsverlust am geringsten unter folgenden Konditionen:

- Alkoholgenuss auf leeren Magen
- gesteigerte Magen-Darm-Motilität
- gute Magen-Darm-Durchblutung
- hohe Konzentration und Dosis des Alkohols [6, 7, 8, 10].

Durch entsprechende Messungen während der Passage von Flüssigkeiten durch die Mundhöhle und die Speiseröhre ist bekannt, dass die Temperatur des getrunkenen heißen oder kalten Alkohols bis zum Hauptresorptionsort, dem Dünndarm, bereits durch das Durchlaufen der verschiedenen gut durchbluteten Schleimhaut-Strukturen an die örtliche Körpertemperatur angepasst (erwärmt bzw. gekühlt) wurde und die Ausgangstemperatur des Alkohols beim Schlucken somit keine wesentliche Rolle für die Resorption im Bereich des Darmes spielt. So wird allenfalls die Alkoholaufnahme im Bereich der Mundschleimhaut und im Magen beschleunigt, was für die Blutalkoholkonzentration jedoch nur eine untergeordnetere Rolle spielt. Als rein subjektive Wahrnehmung wird in der Mundhöhle die lokal wärmende Wirkung evtl. speziell wahrgenommen und mit einer einsetzenden Alkoholwirkung assoziiert.

Der heiße Alkohol wird in der Regel langsam und in kleinen Einheiten geschluckt bzw. geschlürft, da 60°C heißer Alkohol zu heiß zum schnellen Trinken ist. Die angenehme Trinktemperatur liegt vermutlich um die 42 °C, somit wird der Alkohol bereits mit weniger als 60 °C herunter geschluckt. Dies begünstigt ebenfalls den Temperatenausgleich, bis der Alkohol die Magen-Darm-Passage erreicht.

Zwei Literaturquellen ist zu entnehmen, dass selbst eine Erwärmung des Körpers durch z. B. Fieber [9], Sauna oder körperliche Anstrengung [10] keinen Einfluss auf die Resorption des Alkohols hat.

Lediglich eine Quelle gibt an, dass bei geringerer Körpertemperatur sowie bei körperlicher Arbeit auch die Alkoholresorption geringer ist [13].

Sollte es zutreffen, dass selbst Fieber oder ein Saunabesuch keine Beschleunigung der Resorption zur Folge haben, dürfte die allenfalls noch minimale Temperaturerhöhung des heiß getrunkenen Alkohols im Bereich des Dünndarmes erst Recht keinen Einfluss auf die Resorptionsgeschwindigkeit haben.

Diese These wird ferner durch eine Quelle unterstützt, in der angegeben wird, dass lediglich eine kurzfristige Verschiebung der Blutalkoholkurve durch klimatische Veränderungen (Außentemperatur) über Veränderungen der zirkulierenden Blutmenge zu beobachten ist, ohne dass in der Literaturstelle die Richtung und die Ursache der

Konzentrationsunterschiede näher erläutert wird [9]. Eine mögliche Erklärung hierfür soll eine kurzfristige Verschiebung der Blutvolumina in den Gefäßen sein.

Die Weite der Hautgefäße ist abhängig von der Außentemperatur. Die peripheren Gefäße sind bei hohen Außentemperaturen weit und bei niedrigen eng gestellt. Dies regelt den Wärmehaushalt des Körpers. Durch die Weitstellung fließt mehr Blut in gleicher Zeit durch einen Gefäßbereich mit größerer Oberfläche. Hierbei wird verstärkt Wärme an die Umgebung abgegeben. Die Engstellung hat im Gegenzug einen Wärmeerhalt zur Folge, der an kalten Wintertagen essentiell zur Erhaltung einer konstanten Temperatur für die lebensnotwendigen Organe ist. Dies soll kurzfristig, durch eine stärkere Verteilung, Einfluss auf die gemessene Blutalkoholkonzentration haben.

Diese Veränderung kommt jedoch nur dann zu Stande, wenn der Körper messbar stark erwärmt oder herunter gekühlt wird und hat eben nur kurzfristige Auswirkungen auf die Blutalkoholkonzentration. Eine allenfalls während des Trinkens vorübergehende, geringe Auswirkung auf die Körpertemperatur würde die Blutalkoholkonzentration – wenn überhaupt – nicht merkbar beeinflussen.

Alkohol kann – unabhängig von der Trinktemperatur – ebenfalls eine Weitstellung der Gefäße induzieren. Diese Wirkung ist jedoch unabhängig von der Außentemperatur und findet somit auch bei Kälte statt. Subjektiv wird dies als Erwärmung des Körpers empfunden, auch wenn es lediglich eine Umverteilung der Wärme, verbunden mit einem erheblichen Wärmeverlust, ist, die im kalten Winter z. B. bei Obdachlosen oder angeheiterten Partygästen zu einer gefährlichen Fehlinterpretation der Situation nach Alkoholkonsum und letztendlich zum Erfrieren führen kann [8, 3].

Diese subjektiv gefühlte „Erwärmung“ kann durch die Eigenwärme des erhitzten Alkohols in der Mundhöhle sowie dem Rachen u. U. als eine frühere Empfindung der erst später eintretenden Alkoholwirkung wahrgenommen werden, wodurch der heiße Alkohol evtl. nur eine schnellere Alkoholwirkung vortäuscht.

Schlussfolgerung

Insgesamt weisen die vorliegenden Ergebnisse darauf hin, dass die Temperatur des getrunkenen Alkohols keinen Einfluss auf den tatsächlichen Alkoholisierungsgrad hat (wenn auch zugegebener Maßen die Probandenzahl zu gering für endgültige Aussagen ist). Die Atemalkohol- sowie die Blutalkoholkonzentrationen steigen in unseren Experimenten vergleichbar schnell an. Die Temperatur scheint erst einen Einfluss zu haben, wenn es zu einem relevanten Verlust an Alkohol durch ein Verdampfen kommt und somit weniger Alkohol im Getränk enthalten ist. In diesem Fall ist die erreichte Blutalkoholkonzentration sogar geringer, da mit jedem Schluck geringere Mengen an Alkohol aufgenommen werden.

Möglicherweise kommt es durch die lokale Wärme in der Mundhöhle zu einer leichten Verstärkung der lokalen Durchblutung und somit zu einer etwas schnelleren Resorption. Jedoch findet dies nur in minimalen, für die Blutalkoholkonzentration zu vernachlässigenden Mengen im Bereich der Mundschleimhaut statt. Spätestens im Darm hat sich die Temperatur des Alkohols der lokalen Körpertemperatur angeglichen. Dies gilt auch für kalten Alkohol, der beim Herunterschlucken erwärmt wird.

Dass heißer Alkohol „einem schneller zu Kopf steigt“, ist wahrscheinlich eine rein subjektive Empfindung und möglicherweise auf die wohlige Wärme selbst zurückzuführen,

die durch ein heißes Getränk schneller empfunden wird, als durch die später eintretende alkoholbedingte Erwärmung durch eine periphere Vasodilatation. Auf die Blutalkoholkonzentration hat dies jedoch keine Auswirkung.

Um jedoch die These, dass heißer Alkohol schneller betrunken macht, endgültig im Ordner „Alkoholmär“ ablegen zu können, erfordert es weitere Versuchsserien mit einer größeren Probandenzahl. Die statistische Basis der vorliegenden Experimente ist hierfür sicher nicht ausreichend.

Zusammenfassung

Es ist eine weit verbreitete Annahme, dass heißer Alkohol, z. B. Glühwein, schneller betrunken machen soll als Alkohol mit Zimmertemperatur oder gut gekühlte Alkoholika. Um zu klären, ob diese These zutrifft, wurden zwei Experimente unter kontrollierten Bedingungen mit einem weiblichen (42 J.) und einem männlichen (27 J.) Zwillingpaar, jeweils eineiig, durchgeführt. Hierzu wurde auf 60 °C temperierter Rotwein und Rotwein mit Zimmertemperatur (20 °C) verglichen. Anhand der erhobenen Atemalkohol- sowie Blutalkoholwerte konnte festgestellt werden, dass es hinsichtlich der Anflutung sowie der maximal erreichten Blutalkoholkonzentration nicht relevant ist, welche Temperatur der Alkohol bei Aufnahme hat. Die Temperatur hat lediglich einen Einfluss, wenn sie den Siedepunkt von Ethanol (78 °C), zumindest in Teilbereichen des Getränks, erreicht und folglich Alkohol vor dem Trinken verdampft. Dies führt dazu, dass die durch erhitze Getränke erreichte Blutalkoholkonzentration geringer ist.

Schlüsselwörter

heißer Alkohol – Glühwein – Blutalkohol

Summary

It is believed that warm alcohol like mulled wine intoxicates faster than alcohol tempered by room temperature or cooled down alcohols. To settle the question two experiments under controlled conditions were made on one female (42y.) and one male (27y.) monozygotic twin pair. Red wine tempered by 60 degrees was compared to red wine tempered by room temperature (20 degrees). On the basis of the collected breath alcohol values as well as the blood alcohol values it is conjecturable that the drinking temperature doesn't matter measurably. The temperature merely matters when it reaches the boiling point of ethanol (78 degrees) at least in parts of the drink which lets the alcohol evaporate before drinking. But this leads to a lower blood alcohol level for hot alcoholic drinks.

Keywords

hot alcohol – mulled wine – blood alcohol

Literaturverzeichnis

- [1] <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/entrez/query.fcgi?dr=citation&otool=ideuhelib>
- [2] <http://gateway.ovid.com/>
- [3] Handbuch gerichtliche Medizin 1, Springer, B. Madea, B. Brinkmann
- [4] Praxis der Rechtsmedizin für Mediziner und Juristen, Georg Thieme Verlag Stuttgart · New York, Balduin Forster
- [5] Der Gerichtsmedizinische Alkoholnachweis, 2. Neubearbeitete Auflage, Carl Heymanns Verlag KG, Oskar Grüner
- [6] Forensische Medizin, 2. Auflage, VEB Verlag Volk und Gesundheit Berlin 1966, O. Prokop
- [7] Blutalkohol und Straftat – Nachweis und Begutachtung für Ärzte und Juristen, Georg Thieme Verlag Stuttgart (1975), Balduin Forster, Hans Joachim
- [8] Gerichtliche Medizin 2, Springer Verlag Berlin, Heidelberg, New York, Berthold Müller
- [9] Alkohol Alkoholismus Lexikon, Neuland-Verlagsgesellschaft mbH, 2000 Hamburg 1 (1980), Joachim Gerchow, Britta Heberle

- [10] Alkohol im Blut, Nachweis und Bestimmung, Umwandlung, Berechnung, Verlag Chemie, Harald Schütz
 [11] Handbuch gerichtliche Medizin 1, Springer, B. Madea, B. Brinkmann: S. 403 ff.
 [12] Praxis der Rechtsmedizin für Mediziner und Juristen, Georg Thieme Verlag Stuttgart, New York, Balduin Forster: S. 441ff.
 [13] Alcohol Metabolism, Alcohol Intolerance and Alcoholism, Springer Verlag, D. P. Agarwal, H. W. Goedde

Anschrift für die Verfasser

Dr. Carolin Edler
 Institut für Rechtsmedizin
 Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
 Butenfeld 34
 22529 Hamburg
 Email: c.edler@uke.de

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

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
 BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH,
 Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

¹⁾ TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG, Institut für Verkehrssicherheit, Erfurt
²⁾ Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität, Zentrum für Evaluation und Methoden, Bonn

DON M. DEVOL¹⁾, NORBERT HILGER²⁾, JULIANE SCHUPA¹⁾

SPEED-02 – Wirksamkeit von Rehabilitation (gem. § 70 FeV) und Begutachtung

SPEED-02 – Effectiveness of rehabilitation and assessment according to § 70 FeV (Driver's license act)

1 Einleitung

Das Nachschulungsmodell SPEED-02 – dieses Akronym steht für Sicherheit durch Prävention: Erfahrungen mit und Engagement gegen Drogen – ist eine Nachschulungsmaßnahme für cannabisauffällige Fahrer, bei denen weder ein therapiebedürftiger Missbrauch, noch eine Abhängigkeit nach ICD-Kriterien vorliegen (SULZBACH & DEVOL, 2002). Die von der TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG (vormals: RWTÜV Fahrzeug GmbH) entwickelte Maßnahme (FREUND-KURTZAHN & DEVOL, 1998; SULZBACH & DEVOL, 2002) wird seither auf Grundlage einer Anerkennung nach § 70 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in unterschiedlichen Bundesländern der Nord Kurs GmbH & Co. KG, von der Schulungsstelle Kraftfahreignung des TÜV Thüringen sowie von der DEKRA Akademie Berlin angeboten.

Nach den Angaben des aktuellen *Epidemiologischen Suchtsurveys 1995 bis 2009* zeigt sich, dass die 12-Monats-Prävalenz des Konsums illegaler Drogen in der Altersgruppe der 18 bis 59-jährigen in den letzten Jahren tendenziell angestiegen ist. So liegt diese bei der am häufigsten konsumierten Droge – Cannabis – mit 5,2 % im Jahre 2009 bedeutsam über dem Niveau von 1995 mit 4,4 %. Der Höchstwert der Prävalenzrate ist mit sogar 6,9 % im Jahr 2003 zu verorten (KRAUS, PABST, PIONTEK & MÜLLER, 2010). Auch wenn diese aktuelle Prävalenz des Konsums nur etwa ein Siebtel der Lebenszeitprävalenz beträgt als auch die Konsumzahlen unter denen der Substanz Alkohol liegen, darf die von den illegalen Drogen ausgehende Gefahr keineswegs unterschätzt werden. So sind die Folgen eines missbräuchlichen Konsums mit psychischen oder anderen gesundheitlichen Störungen, nicht selten mit Todesfolge, sehr schwerwiegend (DHS, 2006) und bei einem in den letzten Jahren feststellbaren Anteil einer Cannabisabhängigkeit unter den Konsumenten von etwa 30 % auch nicht unwahrscheinlich (KRAUS, PABST, PIONTEK & MÜLLER 2010). Auch die Verschiebungen der Konsumerfahrungen in Richtung der frühen bis mittleren Adoleszenz (KRAUS, AUGUSTIN & ORTH, 2005) sind im Hinblick auf die aktuelle Entwicklung im Führerscheinsystem, welche das Konzept eines frühzeitigeren Führerscheinerwerbs im Rahmen des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ vorsieht, besorgniserregend. Unter Berücksichtigung dieser Statistiken und dem unzureichenden Angebot von (psychotherapeutischen) Maßnahmen für Drogenkonsumenten (ROFFMAN, STEPHENS & SIMPSON, 1989), wird der Bedarf an geeigneten Präventions- und Interventionsmaßnahmen deutlich.

2 Konzeptioneller Hintergrund

Mit dem Modell SPEED-02 wird eine der ersten verhaltenstherapeutisch fundierten Maßnahmen speziell zur Beratung von Cannabiskonsumenten vorgestellt und damit eine Lücke im Versorgungssystem geschlossen. Da SPEED-02 zum Ziel hat, dass sich das Konsummuster der Teilnehmer nicht bis hin zu einem Abhängigkeitssyndrom chronifiziert, kann der Kurs im Sinne CAPLANS (1964) als eine tertiäre Prävention bzw. gemäß der WHO als Rückfallprophylaxe bezeichnet werden. Die Maßnahme orientiert sich dabei vorwiegend an kognitiv-verhaltenstherapeutischen Modellen.

Ausgehend von für die Suchttherapie relevanten Erklärungs- und Therapiekonzepten, wie u. a. verschiedenen Verfahren der Suchtprävention mit Jugendlichen, den Wirkfaktoren der Gruppentherapie nach REVENSTORF (1992), dem Phasenmodell der Veränderungsmotivation nach PROCHASKA und DiCLEMENTE (1986), dem kognitiv-behavioralen Rückfallmodell nach MARLATT und GORDON (1985) oder dem kognitiven Modell der Sucht nach BECK (1997), ist die Maßnahme zudem an die spezifischen Besonderheiten der Klientel wie nichtvorliegende Missbrauchs- oder Abhängigkeitsdiagnose, mangelnde Veränderungsbereitschaft, erhöhtes Auftreten von Widerständen, Fehlen von Bewältigungsstrategien u. ä. angepasst.

In einem gruppentherapeutischen Rahmen, welcher die Möglichkeit des sozialen Lernens bietet, werden vor allem die Effekte der Gruppe hinsichtlich der Problemlösung des Einzelnen genutzt. Ausgehend vom kognitiven Modell der Sucht nach BECK et al. (1997), welches zur Erklärung von Abhängigkeit als auch weniger etablierter Konsummuster herangezogen werden kann, wird in SPEED-02 mit verschiedenen Komponenten wie dem Drogenposter, Information, Selbstbeobachtung, Hausaufgaben, Referaten und Diskussionen gearbeitet.

Das kognitive Suchtmodell erklärt den Drogenkonsum als eine Verkettung von Variablen, die von einer Auslösesituation ausgehend in ihrem Verlauf über bahnende Kognitionen im Substanzkonsum mündet. Die Klientel von SPEED-02 hat zwar in der Regel noch keine Abhängigkeit hinsichtlich Cannabis oder Amphetaminen entwickelt, die typischen Faktoren, die einen Substanzkonsum auslösen oder begünstigen, sind jedoch auch schon bei dieser Konsumfrequenz und -intensität vorhanden. Die Absicht von SPEED-02 ist daher, u. a. den Ablauf dieser Kette zu unterbrechen, indem auslösende Situationen und bahnende Kognitionen identifiziert und auf längere Sicht modifiziert werden.

Dazu wird als zentraler Arbeitskomplex der Nachschulungsmaßnahme die Methode des Drogenposters erstmalig in der Arbeit mit drogenauffälligen Kraftfahrern verwendet. Der Einsatz des Drogenposters zielt einerseits auf ähnliche Effekte, wie sie in anderen manualisierten Programmen zur Behandlung von Abhängigkeiten, z. B. durch Arbeitsblätter, Tagebücher oder andere – in der Regel schriftlich zu bearbeitende – Medien, intendiert sind. Die Erhöhung der kognitiven Repräsentierung negativer Konsequenzen des Konsums bzw. eine differenziertere Beurteilung des Konsums auf kognitiver Ebene sind hier das zentrale Ziel. Andererseits ist das besondere Merkmal des Posters, dass es die Methoden der kognitiven Verhaltenstherapie mit den Vorteilen kreativer (gestalt)-pädagogischer Jugendarbeit aus der Suchtprävention verbindet.

Die vorzunehmende Bearbeitung der in Abbildung 1 dargestellten Felder findet dabei in Form einer mit non-verbalen Gestaltungsmitteln (wie Fotos, Zeitungsausschnitte, Zeichnungen) erstellten Collage statt.

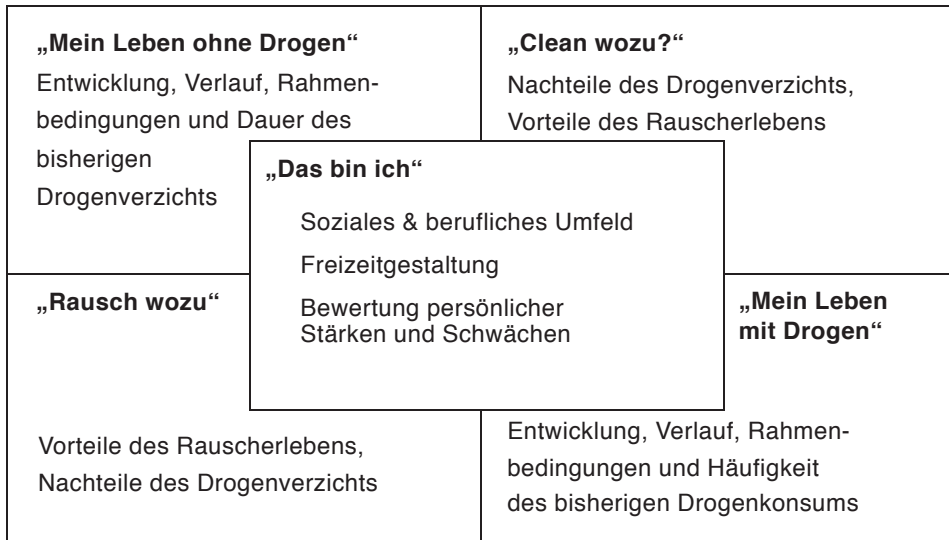


Abb. 1: Aufbau und Arbeitsfelder des Drogenposters.

Durch diese Kombination von schriftlicher und bildlicher Aufarbeitung der Erfahrungen mit Drogen wird den Teilnehmern eine aktive Auseinandersetzung mit ihrem in Bezug zum Konsum stehenden Erleben und Verhalten auf verschiedenen Sinnesebenen ermöglicht. So wird eine kognitive Umstrukturierung nicht nur auf sprachlicher Ebene gebahnt, sondern die nonverbale Auseinandersetzung bietet zusätzliche Möglichkeiten, Zugang zum emotionalen Erleben der Teilnehmer zu finden, wodurch vielfältigere Reflexionsmöglichkeiten entstehen und die Verarbeitungstiefe sowie mögliche Lern- und Gedächtniseffekte gesteigert werden (EYSENCK & KEANE, 1995). Durch die kontinuierliche, prozesshafte Beschäftigung mit dem Poster wird von den Teilnehmern eine intensive Auseinandersetzung mit sich selbst gefordert und im Laufe der Beratungsmaßnahme eine Veränderung der Aufmerksamkeit bzgl. konsumrelevanter Reize und Situationen erreicht, die eine tatsächliche Verhaltensänderung bewirken bzw. erleichtern kann.

Die Ziele der Nachschulungsmaßnahme SPEED-02 bestehen demnach in der Erreichung eines strikten und langfristigen Drogenverzichts auf der Grundlage einer Aufarbeitung der dem stattgehabten Drogenkonsum zu Grunde liegenden Motive sowie in der Erarbeitung von Handlungsalternativen zum Drogenkonsum als auch in der Integration dieser in den Alltag (SULZBACH & DEVOL, 2002).

Der Nachschulungskurs SPEED-02 ist für einen Zeitraum von 28 Wochen konzipiert und umfasst acht Sitzungen mit insgesamt 22 Stunden. Die Nachschulung unterteilt sich dabei in vier Phasen.

In Phase 1 liegen die Schwerpunkte in der Reflektion der Rauschmittelfunktion sowie in der beabsichtigten Erarbeitung alternativer Handlungsstrategien. Sie umfasst die ersten vier Sitzungen.

In Phase 2 ist die Etablierung der Handlungsalternativen zum Drogenkonsum vordergründig.

Phase 3 besteht aus zwei weiteren Sitzungen, in denen die individuellen Erfolge und Misserfolge der Handlungsumsetzung thematisiert werden.

Phase 4, welche die letzten zwei Sitzungen beinhaltet, dient der weiteren Auseinandersetzung mit dem bisher Erreichten bzw. Nichterreichten sowie zur Abschlussbesprechung und der Bestätigung der erfolgreichen Teilnahme (SULZBACH & DEVOL, 2002).

3 Zur Wirksamkeit von SPEED-02 – Zielsetzung und Untersuchungsdesign

Zur Überprüfung der Wirksamkeit des Nachschulungskurses SPEED-02 gemäß § 70 FeV wurde in den Jahren 2002 bis 2008 eine eng an den Leitlinien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST, 2002) orientierte Evaluationsstudie durchgeführt. Wesentliches Ziel war die Beantwortung der Fragen, worin die Stärken und Schwächen des Kurses liegen und insbesondere, ob SPEED-02 die o. g. Ziele erreicht und im Sinne des Gesetzgebers als wirksam bezeichnet werden kann.

Von der BAST empfohlene Kriterien für Wirksamkeitsuntersuchungen von § 70-Kursen sind:

- Einstellungsänderung, Verhaltensänderung, Wissenszuwachs und Akzeptanz der Maßnahme auf Seiten der Teilnehmer;
- Teilnehmerbeurteilung durch die Moderatoren;
- Rückfallhäufigkeit an Hand des Verkehrszentralregisters (VZR).

Gemäß diesen Kriterien wurden zur Befragung der SPEED-02-Teilnehmer zehn Skalen (A-K) entwickelt (vgl. HILGER & RUDINGER, 2009), welche neben demografischen Angaben die Themenkomplexe Einstellung, Erfahrung, Wissen und Akzeptanz abfragen und zu zwei Befragungszeitpunkten (vgl. Abb. 2) vor und nach der Kursteilnahme bzw. in der ersten und der sechsten Sitzung vorgelegt wurden. In der sechsten Sitzung eines Kurses fand neben der Teilnehmerbefragung zudem eine Beurteilung der Teilnehmer durch die Moderatoren statt. Mit Hilfe eines hierzu entwickelten Beurteilungsbogens wurden die Angemessenheit der Zuweisung, die Mitarbeit und die Veränderungsmotivation sowie der Erfolg eines jeden Teilnehmers abgefragt.

Kursfahrplan																																
Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	...	113	165	217
Sitzung	1	2	3	4				5	6							7											8					
Screening																																
Bescheinigung								I																			II					
Evaluation																																
Teilnehmer	F1								F2																							F3
Moderator								Bb																								
VZR-Auszug																																

Abb. 2: Kursfahrplan und Evaluationsdesign.

Die Rückfallhäufigkeit der Teilnehmer wurde an Hand zweier Quellen eingeschätzt. Zum einen wurden alle (erreichbaren) Teilnehmer drei Jahre nach Beendigung des Kurses telefonisch nachbefragt, zum anderen wurde zwei bzw. vier Jahre nach Maßnahmenabschluss die Wiederauffälligkeit an Hand des VZR geprüft. Während die schriftliche und telefonische Befragung der Teilnehmer ohne Vergleichsgruppe durchgeführt wurde, dienen die Legalbewährungsdaten von Personen, die bei gleicher Fragestellung in der MPU positiv begutachtet wurden, als Kontrolle der Wiederauffälligkeit von SPEED-02-Teilneh-

mern. Dies erlaubt einen Vergleich der Wirksamkeit von Rehabilitation (gem. § 70 FeV) und Begutachtung. Als Stichprobengröße wurde für die Teilnehmer von SPEED-02 ebenso wie für die Vergleichsgruppe ein $N = 500$ angestrebt.

Der erste SPEED-02-Kurs fand im Oktober 2002 statt. Die geplante Stichprobengröße von $N = 500$ wurde für die schriftliche Befragung im Juni 2005 erreicht. Die telefonische Nachbefragung wurde zwischen November 2006 und April 2008, die VZR-Abfrage beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zwischen November 2006 und Oktober 2008 durchgeführt.

Insgesamt wurden 84 Kurse mit 522 Teilnehmern evaluiert. Die Gruppengrößen der einzelnen Kurse bewegten sich dabei zwischen 3 und 8 Teilnehmern, wobei der Durchschnitt 6,2 beträgt. Die Ausschlussquote wurde an Hand der TÜV-internen Statistiken bestimmt und liegt bei 11 %. Die beiden wesentlichen Gründe für nicht erfolgreiche Teilnahmen sind positive Screeningbefunde sowie Abbrüche durch die Teilnehmer, ohne dass ein offizieller Ausschlussgrund vorgelegen hat.

4 Ergebnisse

Orientierend an den von der BASt (2002) empfohlenen Kriterien für Wirksamkeitsuntersuchungen von § 70-Kursen werden im Folgenden die Ergebnisse der schriftlichen und telefonischen Teilnehmerbefragung, der Moderatorenbefragung sowie der VZR-Abfragen berichtet.

4.1 Schriftliche Teilnehmerbefragung

Außer bezüglich der Daten zu Demografie (J) und Anamnese (I), von denen die Angaben aller Teilnehmer herangezogen wurden, basieren die Ergebnisse bei allen wiederholt vorgelegten Fragen auf den Antworten der erfolgreichen Teilnehmer ($N = 403$), ausgeschlossene Teilnehmer wurden nicht zum zweiten, sondern erst zum dritten Messzeitpunkt erneut befragt.

Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer ist männlich (96 %). Die Altersspanne reicht von 18 bis 45 Jahren, wobei der Altersdurchschnitt bei 24 Jahren liegt. 86 % besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit. Die Teilnehmer von SPEED-02 haben nach eigener Angabe im Durchschnitt etwa sechs Jahre lang Cannabis konsumiert. Ungefähr $\frac{2}{3}$ geben an, im extremsten Fall auch (fast) täglich konsumiert zu haben (Abb. 3), wobei dieses im Durchschnitt über knapp zwei Jahre hinweg praktiziert wurde. Während der Alkoholkonsum unter den Teilnehmern im Allgemeinen eher schwach ausgeprägt zu sein scheint, haben einige Teilnehmer einschlägige Erfahrungen mit anderen Drogen gemacht, vor allem Ecstasy und Speed wurden hier genannt. Wenn damit auch eine Eignung für eine Minderheit von etwa 5 % der Teilnehmer auf Grund der eigenen Konsumangaben fraglich ist, passen die Konsumgewohnheiten der Mehrzahl aber gut zu der anvisierten Zielgruppe von SPEED-02, also Cannabis-Konsumenten, die nur selten oder nie andere Drogen konsumieren (SULZBACH & DEVOL, 2002).

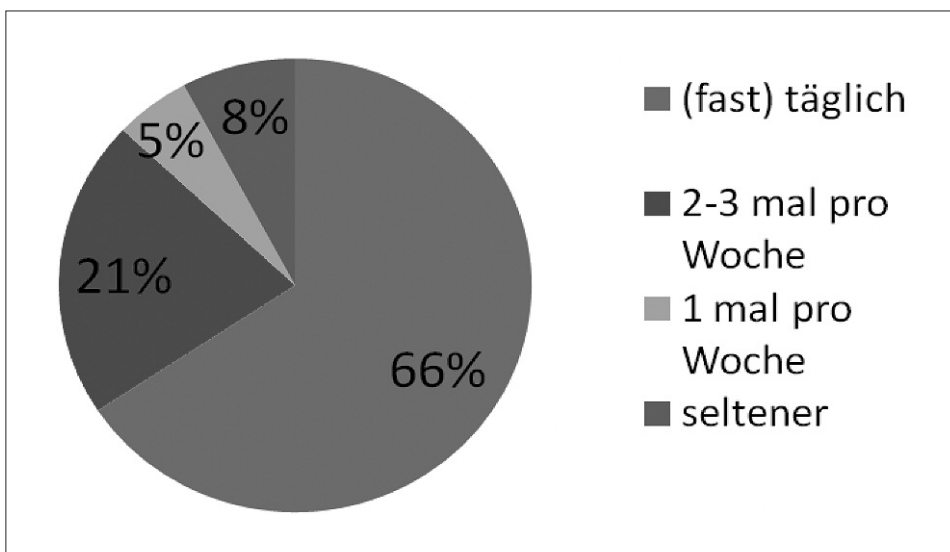


Abb. 3: Häufigkeit des Cannabiskonsums in der Hauptkonsumphase.

Neben den Bereichen Demografie und Anamnese wurden die Teilnehmer in der schriftlichen Erhebung mit Hilfe von acht weiteren Skalen bezüglich ihrer Einstellungsänderung, Verhaltensänderung, ihrem Wissenszuwachs und der Akzeptanz der Maßnahme befragt. Bezüglich dreier Bereiche finden sich Anhaltspunkte für die gewünschte Wirksamkeit des Kurses SPEED-02. So können auf den Skalen *Problembewusstsein (C)*, *Abstinenz erleben (D)* und *Wissenserwerb (H)* Veränderungen in die erwünschte Richtung zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten vor und nach der Maßnahme festgestellt werden. Bezüglich des Problembewusstseins fällt einerseits zwar auf, dass die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer auch schon zu Kursbeginn die Bewältigung ihres Drogenproblems für fortgeschritten erachtet und sich den Verzicht auf Cannabis sowohl vor als auch nach dem Kurs in gleicher Weise dauerhaft zutraut, zum anderen zeigt sich aber, dass sich bei einem Item die Häufigkeit der Zustimmung über den Kurszeitraum signifikant verändert hat. Nach dem Kurs sagen 40 % der Teilnehmer, dass sie ihren Cannabiskonsum immer gut im Griff hatten, vor dem Kurs haben hier noch knapp 53 % zugestimmt ($\chi^2 = 26.01, p = .000$). Dies deutet auf eine Steigerung des Problembewusstseins durch die Kursteilnahme hin.

Weiterhin geben die Teilnehmer nach Kursabschluss mehr positive Effekte des Drogenverzichts an ($t = 2.94, p = .004$) und können durchschnittlich mehr Wissensfragen zum Themenkomplex Drogen und Straßenverkehr beantworten ($t = 3.50, p = .001$).

In den Bereichen *Rückfallgefahr (A)*, *Anwendung und Nützlichkeit von Methoden wider einen Rückfall (B)*, *beabsichtigter zukünftiger Cannabiskonsum (F)* und *aktuelle Cannabiserfahrungen (G)* (Verlangen und Konsum) ergeben sich hingegen keine statistisch bedeutsamen Veränderungen. So schätzten die Teilnehmer insgesamt ihre Rückfallgefahr vorher wie nachher als sehr gering ein ($t = -0.49, p = .627$). Die Abstinenzabsicht ist zu beiden Zeitpunkten als (gleich) hoch zu beurteilen ($\chi^2 = 1.31, p = .204$): etwa $\frac{3}{4}$ der erfolgreichen Teilnehmer wollen vorher wie nachher „strikt und langfristig auf Cannabis verzichten“. Insgesamt gaben nur wenige Teilnehmer ein Verlangen nach Cannabis an, wobei auch dieser Wert über den Untersuchungszeitraum unverändert blieb ($t = -0.20, p = .988$).

Dementsprechend weisen die Daten auch keine Veränderungen im Hinblick auf die Anzahl ($t = 0.74, p = .461$) und den Erfolg von Methoden ($t = 0.86, p = .390$) auf, die von den Teilnehmern gegen einen Rückfall eingesetzt wurden.

Bezüglich der Beurteilung des Kurses und der Kursleitung (K) gibt die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer an, in SPEED-02 sowohl etwas über sich selbst als auch über den Themenkomplex Cannabis gelernt zu haben. Die Kursatmosphäre, die Möglichkeit zum Austausch mit „Leidensgenossen“ sowie die Kursleitung werden durchgängig positiv beurteilt. Hauptkritikpunkte sind die Kosten und die unflexiblen Kurszeiten. 79 % der Teilnehmer würden SPEED-02 einem Freund (eher) empfehlen, im Durchschnitt bekommt SPEED-02 auf der Notenskala von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft) eine 2,1. Abbildung 4 gibt die Notenverteilung wieder.

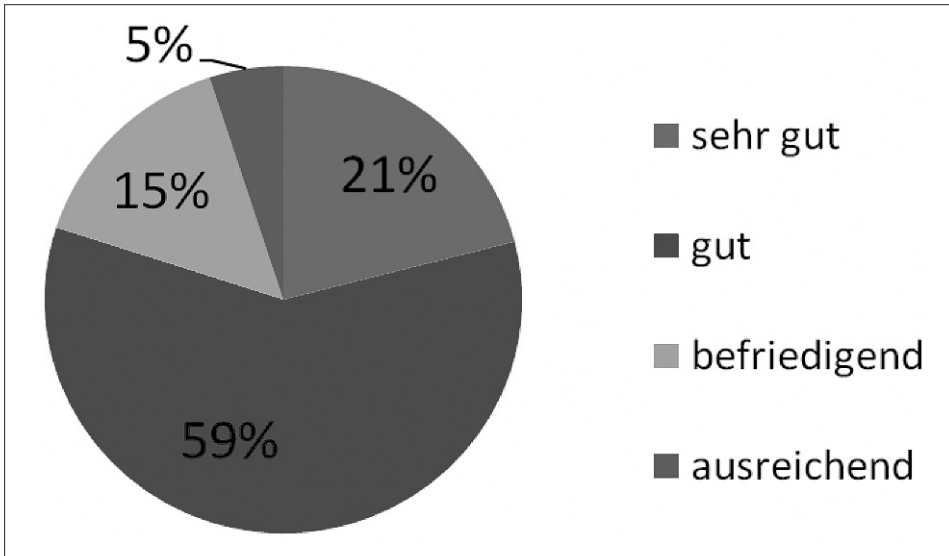


Abb. 4: Gesamtnote für SPEED-02.

Nach den schriftlichen Teilnehmerbefragungen zeigen sich damit insgesamt nur in einigen Bereichen Veränderungen in die erwünschte Richtung. Auch die Effektstärken liegen gemäß der Konvention nach COHEN (1988) in einem kleinen Bereich. Dennoch lassen diese Ergebnisse generell ein positives Resümee bezüglich der Wirksamkeit der Maßnahme zu.

So sind mögliche Erklärungen für die eingeschränkte Befundlage einerseits in der insbesondere für den ersten Messzeitpunkt zu vermutenden Tendenz zur Dissimulation zu sehen. Es ist davon auszugehen, dass die Ehrlichkeit der Antworten der Kursteilnehmer trotz der Anonymität der Befragungen ebenso eingeschränkt ist wie die Motivation zur Mitarbeit an einer solchen Studie überhaupt. So ist die Offenheit der Teilnehmer zum zweiten Befragungszeitpunkt, zu welchem die Teilnehmer zum einen die Erfahrung des Kurses gemacht haben und zum anderen ihre Teilnahmebescheinigung erhalten haben, als größer anzunehmen. Zum anderen können die bei verschiedenen Skalen zu beobachtenden Boden- bzw. Deckeneffekte sowie der mit neun Wochen relativ kurze Befragungszeitraum dazu beigetragen haben, dass keine statistisch bedeutsamen Veränderungen detektiert werden konnten. Auch die auf einigen Skalen tendenziell festzustellende Veränderung in die

erwünschte Richtung spricht für einen Kurserfolg. Eine wesentliche Einschränkung der schriftlichen Teilnehmerbefragung ist jedoch im Fehlen einer Vergleichsgruppe, welche auf Grund der zielgruppenspezifischen rechtlichen Rahmenbedingungen in der vorliegenden Evaluation nicht zu realisieren war, zu sehen. Inwiefern die Veränderungen der Teilnehmer demnach tatsächlich auf die Maßnahme oder aber auf andere Einflüsse oder Entwicklungen zurückzuführen sind, kann damit nicht hinreichend beurteilt werden.

4.2 Moderatorenbefragung

Insgesamt liegen von 453 Teilnehmern Beurteilungen aus 74 Kursen vor. Für jeweils knapp 70 % der Teilnehmer wird die Beteiligung am Kursgeschehen als aktiv und die Auseinandersetzung mit den Kursinhalten als intensiv beschrieben. Die Veränderungsmotivation von etwa $\frac{2}{3}$ der Teilnehmerschaft wird als eher hoch eingeschätzt. Ein solches Verhältnis von ungefähr $\frac{2}{3}$ „Ungefährdeten“ zu $\frac{1}{3}$ „Gefährdeten“ findet sich auch in der Selbstaussage der Teilnehmer im Hinblick auf ihren Cannabiskonsum wieder (s. o.). Ob es sich hierbei allerdings um dasselbe Drittel gefährdeter Kandidaten handelt, bleibt auf Grund der Anonymität der Befragung unklar.

Die Abbruch- bzw. Ausschlussquote von SPEED-02 liegt bei 11 %, wobei die Ausschlüsse zumeist auf positive Screenings zurückgehen. Nach Ansicht der Moderatoren liegt die Fehlzusweisungsrate insgesamt bei 16 %. Unter den nicht erfolgreichen Teilnehmern liegt diese Rate hingegen bei 78 %. Daher ist zu überlegen, ob eine Reduktion der Fehlzusweisungen und vermutlich auch der Ausschlüsse durch eine Präzisierung der Zusweisungskriterien oder durch Gutachterschulungen erreicht werden könnte. In jedem Fall aber muss die Erfahrung der Moderatoren kontinuierlich an alle Gutachter zurückgemeldet werden.

4.3 Telefonische Nachbefragung der Teilnehmer

An der telefonischen Nachbefragung nahmen $N = 228$ Teilnehmer teil. Die geringere Teilnehmerzahl geht dabei vor allem auf nicht realisierte Kontakte („falsche Telefonnummer“/„nicht erreicht“) zurück, wobei jedoch davon ausgegangen werden kann, dass diese Ausfälle keine Systematik aufweisen und diese damit keinen wesentlichen Einfluss auf die Güte der Stichprobe besitzen, so dass eine Repräsentativität der Nachbefragungsergebnisse vorliegt.

Die Akzeptanz der Maßnahme ist auch drei Jahre nach der Teilnahme mit einer 2,5 auf der Notenskala noch als gut zu bewerten. 58 % der Teilnehmer vergeben die Noten sehr gut oder gut. Schließlich geben 79 % an, in SPEED-02 etwas gelernt zu haben.

Zur Abschätzung der Rückfallquote wurden lediglich die erfolgreichen Teilnehmer ($N = 208$) berücksichtigt. Nach eigener Aussage haben im Zeitraum von ungefähr drei Jahren nach der Kursteilnahme 8 % der erfolgreichen SPEED-02-Teilnehmer ihren Führerschein wegen eines Drogendelikt verloren (vgl. Abb. 5a). Zwischen Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis wurde hier nicht unterschieden. Weitere 7 % der Teilnehmer haben in dieser Zeit ihren Führerschein aus einem anderen Grund eingebüßt. Bezüglich des Konsumverhaltens nach Beendigung des Kurses kann konstatiert werden, dass die Mehrheit der Teilnehmer (68 %) nach eigener Angabe seit dem Kurs auf den Konsum von Cannabis vollständig verzichtet hat (Abb. 5b).

Die Aussagekraft bzw. Validität der telefonischen Nachbefragung kann generell als hoch eingeschätzt werden, da die hier gemachten Angaben zur Wiederauffälligkeit sowohl mit

den Aussagen der schriftlichen Teilnehmerbefragung als auch mit den VZR-Ergebnissen gut übereinstimmen.

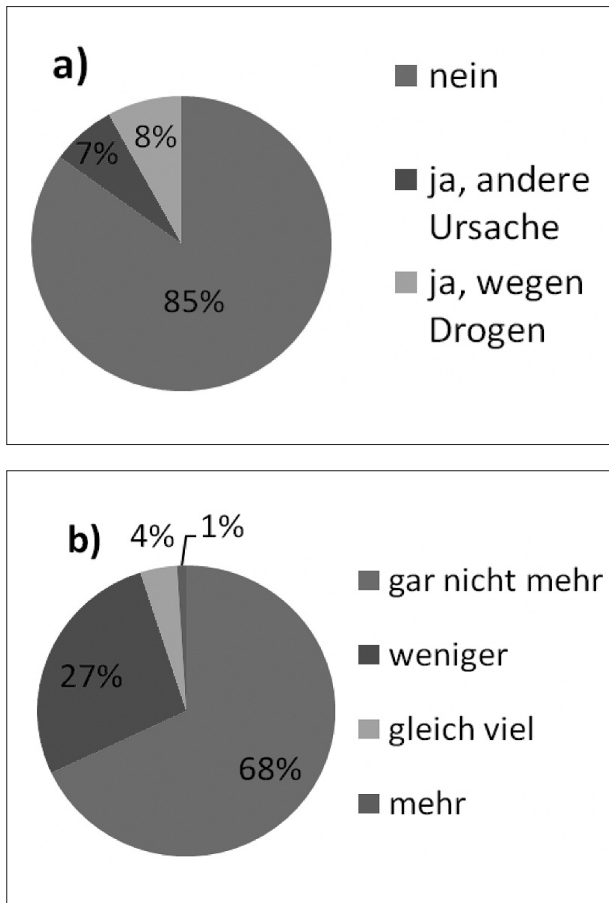


Abb. 5: Verlust des Führerscheins (a) und Konsumverhalten nach dem Kurs (b).

4.4 Legalbewährung – Rückfallwahrscheinlichkeit an Hand des VZR

Die Fragestellung dieser Untersuchung lautet: Kann die Fahreignung von drogenauffälligen Kraftfahrern, die in der medizinisch-psychologischen Begutachtung eine Empfehlung zur Kursteilnahme erhalten haben, durch die Teilnahme an SPEED-02 auf das Fahreignungsniveau von positiv begutachteten Kraftfahrern, die ebenfalls mit Cannabis oder Amphetaminen aufgefallen sind, gebracht werden? Zur Beurteilung der Wiederauffälligkeit wurden zwischen November 2006 und Oktober 2008 Auskünfte aus dem Verkehrszentralregister (VZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum einen über die SPEED-02-Teilnehmer, zum anderen über in der MPU positiv begutachtete Kraftfahrer eingeholt. Letztere bildeten die Vergleichsgruppe, welche im Verbreitungsgebiet von SPEED-02 zufällig aus Gutachtenbeständen des TÜV Nord gezogen wurde, wobei folgende Kriterien angelegt wurden:

- positives Gutachten bei Drogenfragestellung;
- keine Abhängigkeit von Alkohol, Drogen oder anderen psychoaktiven Stoffen;
- kein (nachgewiesener bzw. angegebener) Konsum harter Drogen.

Da auf Grund des KBA-Ausgabedatensatzes keine weitere Parallelisierung zur SPEED-02-Gruppe erfolgen konnte, bestehen zwischen den beiden Bruttostichproben im Hinblick auf das Alter und das Geschlecht Unterschiede: Die Vergleichsgruppe ist mit durchschnittlich 27 Jahren um drei Jahre älter und weist einen höheren Frauenanteil (9 %) als die SPEED-02-Gruppe (4 %) auf.

Für die SPEED-02-Gruppe liegt die Ausschöpfungsrate der Datenauskünfte bei 79 % (N = 365), für die MPU-Gruppe liegt sie bei 84 % (N = 397).

Gemäß den BAST-Kriterien (2002) soll die Rückfallwahrscheinlichkeit für einen dreijährigen Bewährungszeitraum untersucht werden. Da als Wiederauffälligkeit zu wertende Ordnungswidrigkeiten ohne Tilgungshemmung bereits nach zwei Jahren gelöscht werden, eine Berücksichtigung dieser jedoch intendiert war, wurden für beide Gruppen zu Teilen zwei Abfragezeitpunkte gewählt. Nach zwei Jahren (um relevante Ordnungswidrigkeiten zu integrieren) und nach vier Jahren (36-Monate Beobachtungszeitraum plus 12 Monate Sicherheitszeitraum zur Berücksichtigung eines Meldeverzugs).

Als Rückfall wurden alle mit Drogen oder Medikamenten in Verbindung stehenden Eintragungen im VZR gewertet, die innerhalb von 36 Monaten nach Beginn der Bewährungszeit erfolgt sind. Je Untersuchungsteilnehmer wurde innerhalb dieses Bewährungszeitraumes von maximal 36 Monaten nur die schwerste einschlägige Tat gezählt. Zusätzlich wurde die Zeitspanne zwischen Beginn der Bewährungszeit und Tatdatum berechnet, so dass sich die Entwicklung der Rückfallwahrscheinlichkeit über die Zeit hinweg darstellen lässt. Dem Leitfaden der BAST (2002) folgend wird die Bewährungszeit an den Besitz der Fahrerlaubnis gekoppelt. Sofern also eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis im Anschluss an die Kursteilnahme oder Begutachtung erfolgt ist, stellt diese den Beginn des Bewährungszeitraumes und damit der Untersuchung dar. Für alle anderen Personen wurde die sechste Sitzung, zu welcher die erfolgreiche Kursteilnahme bescheinigt wird, bzw. der Begutachtungstermin als Bewährungsbeginn betrachtet. Das Beobachtungsende wurde entweder durch einen Rückfall, eine anders begründete Entziehung der Fahrerlaubnis oder durch das Abfragedatum beim KBA definiert.

Die direkte Vergleichbarkeit der VZR-Daten von SPEED-02- und MPU-Vergleichsgruppe ist jedoch zum einen wegen der verschiedenen Besetzungen der Abfragezeitpunkte (2 vs. 4 Jahre) und zum anderen wegen der zwischen den Gruppen differierenden Bewährungszeiten (die Zeiträume zwischen individuellem Beobachtungsbeginn und Zeitpunkt der Abfrage unterscheiden sich zwischen den Gruppen) eingeschränkt. Für die SPEED-02-Gruppe ergeben sich jeweils für beide Abfragezeitpunkte (realisierte) Bewährungszeiten, die im Schnitt drei Monate über denen der MPU-Gruppe liegen.

Für eine bessere Vergleichbarkeit der Gruppen wurde daher für die Schätzungen, insbesondere der 3-Jahres-Rückfallwahrscheinlichkeiten, eine ereignisanalytische Herangehensweise, bei welcher alle Fälle bis zu ihrem individuellen Beobachtungsende in die Berechnung einbezogen werden können, gewählt. Als Verfahren bietet sich der Produkt-Limit-Schätzer nach KAPLAN und MEIER (1958) an.

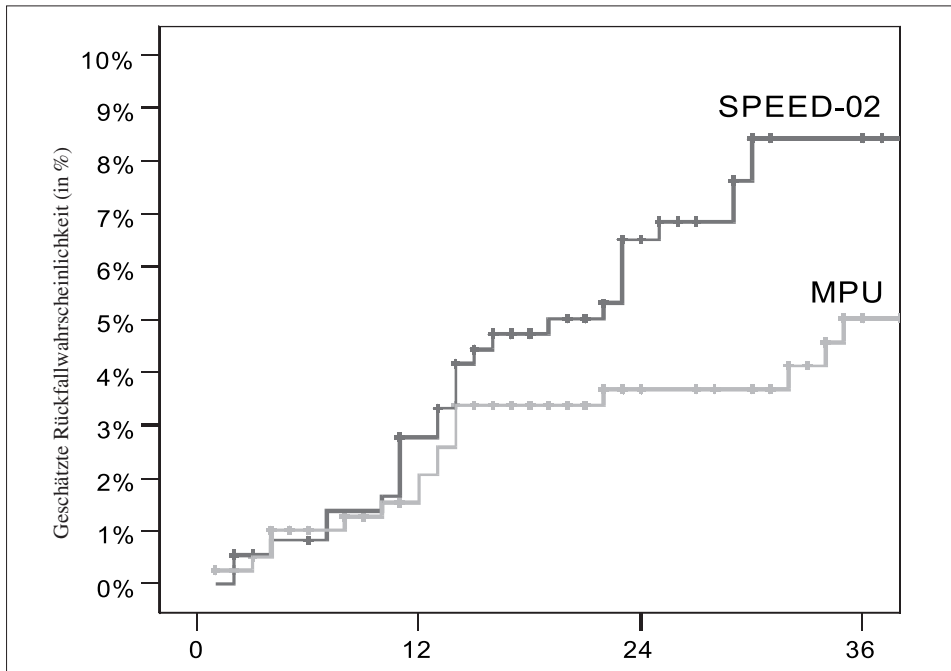


Abb. 6: Schätzung der Rückfallwahrscheinlichkeiten von SPEED-02 (N = 365) und MPU-Vergleichsgruppe (N = 397).

Abbildung 6 stellt den Verlauf der Rückfallereignisse für einen Bewährungszeitraum von bis zu 36 Monaten dar. Wie die Verläufe der Kurven deutlich machen, sind die Rückfallwahrscheinlichkeiten der beiden Gruppen für die ersten 12 Monate als sehr ähnlich zu beurteilen. Im zweiten und dritten Jahr sind in der SPEED-02-Gruppe hingegen relativ mehr Rückfälle zu beobachten als in der Vergleichsgruppe ($z = 1,88$, $p = .059$). Für den Evaluationszeitraum von drei Jahren ergibt sich gemäß dieser Analyse für die Teilnehmergruppe eine geschätzte Rückfallwahrscheinlichkeit von 8,4 %. Die Rückfallwahrscheinlichkeit der Vergleichsgruppe liegt nach drei Jahren bei 5,0 %.

Die Betrachtung der 95 %-Konfidenzintervalle (AGRESTI & COULL, 1998) der Rückfallwahrscheinlichkeiten der SPEED-02- und der MPU-Gruppe zeigt, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit der SPEED-02-Gruppe vermutlich zwischen 5,9 % und 11,7 % und diejenige der MPU-Vergleichs-Gruppe zwischen 3,2 % und 7,6 % liegt. Der direkte Vergleich beider Gruppen schließlich kann mit einem 95 %-Konfidenzintervall der Differenz der Rückfallwahrscheinlichkeiten vorgenommen werden, welches $\{-0,2 \%; 7,0 \%\}$ lautet. Sofern die Wirksamkeit der Kursteilnahme in dem Sinne quantifiziert wird, dass die Wieder auffälligkeit von Kursteilnehmern nicht wahrscheinlicher ist als diejenige von positiv begutachteten Kraftfahrern, ist zu resümieren, dass die durchschnittliche Rückfallwahrscheinlichkeit der SPEED-02-Teilnehmer noch über der einer positiv begutachteten Vergleichsgruppe liegt, der Unterschied jedoch, wie die Überlappung der Differenzintervalle aufzeigt, nach einem dreijährigen Bewährungszeitraum wahrscheinlich sehr gering ist. Zudem ist anzumerken, dass es sich bei der Vergleichsgruppe um eine eher strenge Referenz handelt. Zum einen wird ein aufwärts gerichteter Vergleich vorgenommen, wobei die

Teilnehmer mit positiv begutachteten Personen anstelle einer auf das Gutachtenergebnis bezogenen parallelen Gruppe verglichen werden (beispielsweise im Wartegruppenkontrolldesign). Zum anderen ist das (deskriptive) Durchschnittsalter der rückfälligen SPEED-02-Teilnehmer um ein Jahr geringer als das der unauffälligen Teilnehmer ($\pi = 0,14$) und die Vergleichsgruppe durchschnittlich um drei Jahre älter als die Teilnehmergruppe. Unter Berücksichtigung der betrachteten Zielgruppe junger Verkehrsteilnehmer und deren in der Literatur beschriebenen besonderen Ausprägung relevanter Gefährdungsfaktoren (z. B. bzgl. Risikobereitschaft, Fahrerfahrung, etc.), ist eine auf das Alter zurückzuführende höhere Rückfallwahrscheinlichkeit der SPEED-02-Teilnehmer denkbar.

5 Fazit

Die schriftlichen Befragungen der Teilnehmer geben für das Problembewusstsein und das Abstinenz erleben sowie für den Wissenserwerb Anhaltspunkte für die Wirksamkeit des Kurses SPEED-02. In den Bereichen Rückfallgefahr, Verhalten und Verlangen nach Cannabis liegen hingegen keine (statistisch) signifikanten Effekte, z. T. jedoch tendenzielle Veränderungen in die erwünschte Richtung vor. Um die diesbezügliche Wirksamkeit der Maßnahme jedoch noch genauer abschätzen zu können, wäre es für zukünftige Untersuchungen sinnvoll, Evaluationsmöglichkeiten zu finden, die eine Einschränkung der Ergebnisbewertung auf Grund wahrscheinlich bestehender sozial erwünschter Angaben reduzieren. Inwiefern eine noch stärkere Betonung der Anonymität der Befragung sowie der Unabhängigkeit des Kurserfolges von den Teilnehmerantworten solche Dissimulations-tendenzen verringern kann, ist dabei zu prüfen. Zudem erscheint auch die zeitliche Ausweitung des Befragungszeitraumes sinnvoll, da sich mögliche Veränderungen, gerade im Falle von gefestigten Einstellungsmustern, oft nur allmählich vollziehen und sich damit häufig erst nach einem längeren Zeitraum im Verhalten niederschlagen.

Die Befragungen der Teilnehmer zur Beurteilung der Konzeption und der Moderation lassen auf eine hohe Akzeptanz von SPEED-02 schließen. Die Konzeption und inhaltliche Gestaltung der Schulung wurde nur in wenigen Einzelfällen bemängelt.

Aus Sicht der Moderatoren hat sich die Mehrheit der Teilnehmer aktiv am Kursgeschehen beteiligt und sich intensiv mit den Kursinhalten auseinandergesetzt. Auch die Veränderungsmotivation wird für die Mehrheit der Teilnehmer von den Moderatoren als groß beurteilt. Nach den Angaben der Moderatoren ist die Fehlzuweisungsrate der Teilnehmer als gering und die Maßnahme daher für die fokussierte Zielgruppe als geeignet zu beurteilen. Als Implikation kann festgehalten werden, dass ein kontinuierliches Feedback der Kursmoderatoren zu einer weiteren Erhöhung der ohnehin schon großen Zuweisungsgenauigkeit beitragen könnte. So können diese Rückmeldungen beispielsweise für eine weitere Präzisierung der Zuweisungskriterien oder in Gutachterschulungen nutzbar gemacht werden.

Wie die Selbstauskünfte der Teilnehmer in der telefonischen Nachbefragung sowie die Daten zur Legalbewährung aus dem VZR des KBA zeigen, bewegt sich die Rückfallquote der Teilnehmer um einen Wert von etwa 8 % und damit, wie u. a. ein Vergleich zu anderen Maßnahmen zeigt (vgl. BIEHL & BIRNBAUM 2004), in einem für § 70-Maßnahmen üblichen Rahmen. Diese geringe Rückfallquote bei den positiv begutachteten Klienten lässt als Nebenergebnis der vorliegenden Studie auf eine hohe Selektionswirksamkeit der medizinisch-psychologischen Untersuchung (zumindest für die gegebene Untersuchungsgruppe) schließen.

Zusammengenommen sprechen die vorliegenden Ergebnisse damit für die Wirksamkeit dieses Kursmodells, so dass SPEED-02 als ein Maßnahmenangebot betrachtet werden kann, das dem dringenden Bedarf an geeigneten Präventions- und Interventionsmaßnahmen nachkommen kann.

Zusammenfassung

Der Nachschulungskurs SPEED-02 ist eine verhaltenstherapeutisch fundierte Maßnahme zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung von Fahrerlaubnisinhabern und -bewerbern, die mit Cannabis oder Amphetaminen auffällig geworden sind.

Zunächst sind in einem theoretischen Abriss die konzeptionellen Grundlagen des Modells SPEED-02 erläutert, während im Anschluss die Ergebnisse der Evaluationsstudie dargestellt werden. Zur Überprüfung der Wirksamkeit von SPEED-02 gemäß § 70 der FeV wurde in den Jahren 2002 bis 2008 eine eng an den Empfehlungen der BAST (2002) orientierte Evaluationsstudie durchgeführt. Für die Erfassung der Evaluationskriterien ‚Wissenszuwachs‘, ‚Einstellungs- und Verhaltensänderung‘ sowie ‚Akzeptanz des Kurses‘ wurden N = 500 Teilnehmer innerhalb des Kurses zu zwei Messzeitpunkten schriftlich sowie drei Jahre nach Beendigung des Kurses telefonisch befragt. Zudem wurde die Kursbeteiligung und die Veränderungsmotivation der Teilnehmer durch die Moderatoren beurteilt. Schließlich wurde auch die Rückfallquote der Teilnehmer für einen dreijährigen Bewährungszeitraum über Verkehrszentralregisterauszüge erfasst und mit den Ergebnissen einer Kontrollgruppe von drogenauffälligen Kraftfahrern verglichen, die mit identischer Fragestellung in der MPU positiv begutachtet worden waren.

Die Evaluationsergebnisse sprechen zusammen genommen für die Wirksamkeit dieses Kursmodells und werden im Darstellungsverlauf bezüglich ihrer methodischen Fundierung sowie praktischen Bedeutsamkeit diskutiert.

Schlüsselwörter

Fahren unter Rauschmitteleinfluss – Verkehrssicherheit – Programmevaluation – Rehabilitation – Drogenkonsum

Summary

The rehabilitation course SPEED-02 – the acronym stands for „Sicherheit durch Prävention: Erfahrungen mit und Engagement gegen Drogen“ (Safety through Prevention: Experiences and Engagement against Drugs) – is a traffic safety measure based on behavior therapy aiming at rehabilitation. The target group is motorists who were driving under the influence of cannabis or amphetamines. At first, the paper presents some basic theoretical information about the course concept and afterwards describes the evaluation results. To assess the effectiveness of SPEED-02 according to § 70 an evaluation study was conducted by the Centre for Evaluation and Methodology of the University of Bonn during the years 2002 to 2008. Information was obtained from objective relapse rates over a period of three years and by repeated surveys and telephone assessments of the 500 participants. Additionally, information about the participants' involvement and motivation was rated by the course instructors. The results which were compared to a control group show are general effectiveness of the SPEED-02 course and are discussed in total.

Keywords

traffic safety – evaluation – rehabilitation – drug use – drugs and driving

Literatur

- Agresti, A. & Coull, B. A. (1998). Approximate is better than exact for interval estimation of binomial proportions. *The American Statistician*, 52, 119–126.
- BAST (2002). Leitfaden zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV. *Verkehrsblatt*, 2002 (Heft 9, Nr. 79), 324–326.

- Beck, A. T., Wright, F. D., Newman, C. F. & Liese, B.S. (1997). *Kognitive Therapie der Sucht*. Weinheim: Psychologie Verlags Union.
- Biehl, B. & Birnbaum, D. (2004). Evaluation eines Rehabilitationskurses für drogenauffällige Kraftfahrer. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 50, 28–32.
- Caplan, C. (1964). *Principles of preventive psychiatry*. New York: Basic Books.
- Cohen, J. (1988). *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Hillsdale: Lawrence Erlbaum Associates.
- Eysenck, M. W. & Keane, M. T. (1995). *Cognitive psychology*. Hove: Lawrence Erlbaum Associates.
- Freund-Kurtzahn, A., DeVol, D. M. (1998). SPEED: A motive-oriented drug prevention program for drug-impaired drivers. In: *Proceedings of the Conference Road Safety in Europe*. Bergisch Gladbach, Germany, September 21–23 1998.
- Hilger, N. & Rudinger, G. (2009). *Evaluation des Kurses SPEED-02 zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung von drogenauffälligen Kraftfahrern*. Bonn: ZEM. (Unveröffentlichter Evaluationsbericht).
- Kaplan, E. L. & Meier, P. (1958). Nonparametric estimation from incomplete observations. *Journal of the American Statistical Association*, 53, 457–481.
- Kraus, L., Augustin, R. & Orth, B. (2005). Illegale Drogen Einstiegsalter und Trends. *Ergebnisse des Epidemiologischen Suchtsurvey 2003*. *Sucht*, 51 (Sonderheft 1), 19–28.
- Kraus, L., Pabst, A., Piontek, D. & Müller, S. (2010). Trends des Substanzkonsums und substanzbezogener Störungen. *Ergebnisse des Epidemiologischen Suchtsurveys 1995–2009*. *Sucht*, 56 (5), 337–348.
- Marlatt, G. A. & Gordon, J. R. (1985). *Relapse Prevention: Maintenance strategies in the treatment of addictive behaviors*. New York: Plenum Press.
- Prochaska, J. O. & DiClemente, C. C. (1986). Toward a comprehensive model of change. In W. R. Miller & N. Heather (Ed.): *Treating addictive behaviors: Processes of change*. *Applied clinical psychology* (3–27). New York: Plenum Press.
- Revenstorf, D. (1992). Richtungen und Ansätze der Psychotherapie. In R. Bastine (Hg.), *Klinische Psychologie*, Band 2 (303–360). Stuttgart: Kohlhammer.
- Roffman, R. A., Stephens, R. S. & Simpson, E. E. (1989). Relapse prevention with adult chronic marijuana smokers. *Journal of Chemical Dependency Treatment*, 2, 241–257.
- Wissenschaftliches Kuratorium der deutschen Hauptstelle für Suchtfragen e. V. (DHS) (2006). *Drogenabhängigkeit. Suchtmedizinische Reihe*, Band 4. Hamm.
- Sulzbach, C. & DeVol, D. M. (2002). *SPEED-02. Handbuch für Moderatoren. Ursachenorientierte Nachschulungsmaßnahme für cannabisauffällige Kraftfahrer*. Essen: RWTÜV. (Unveröffentlichtes Handbuch).

Anschrift des Verfassers

Dr. Don DeVol
TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co.KG
Institut für Verkehrssicherheit
Anger 74
99084 Erfurt
Email: ddevol@tuev-thueringen.de

Zur Information

Frankreich: Autofahrer müssen Alkohol-Testgerät mitführen

Ab dem 01. Juli 2012 müssen Autofahrer in Frankreich ein unbenutztes Alkohol-Testgerät mitführen. Diese neue Verordnung wurde auf Betreiben des französischen Staatspräsidenten NICOLAS SARKOZY Anfang März 2012 erlassen. Die Regelung gilt auch für ausländische Kraftfahrer (z. B. Touristen), die mit Motorrad, Lkw, Pkw, Bus oder Wohnmobil unterwegs sind. Vorerst wird es keine Bußgelder geben. Erst ab November 2012 wird bei Nichtbeachtung ein Bußgeld von elf Euro fällig.

Inhalt des französischen Erlasses

Jeder Führer eines Fahrzeugs (PKW, LKW, Busse, Motorräder, mit Ausnahme von Mofas) muss ein unbenutztes Messgerät zur Feststellung des Atemalkohols mit sich führen, dass jederzeit erreichbar im Fahrzeug deponiert ist (beispielsweise im Handschuhfach). Dieses Gerät ist bei Verkehrskontrollen auf Verlangen vorzuzeigen. Diese Bestimmung ist Bestandteil der nationalen französischen Straßenverkehrsordnung.

Technische Anforderungen an das Testgerät

Verwendet werden dürfen sowohl Einweg-Testgeräte als auch elektronische Geräte, die jeweils der französischen Norm entsprechen müssen. Sie ist am Kennzeichen „NF“ zu erkennen. Die Frist zur Gebrauchsfähigkeit des Geräts darf nicht überschritten sein, andernfalls wird es von der Polizei nicht akzeptiert. Im Handel heißt es, die Geräte verfügten lediglich über eine Haltbarkeit von rund elf Monaten.

Einweg-Testgeräte sind in Frankreich zum Preis von rund einem Euro etwa an Tankstellen, Raststätten, in Apotheken oder Supermärkten erhältlich.

Testablauf

Einweg-Testgeräte bestehen aus einem kleinen Röhrchen und einer Plastiktüte. Die beiden Enden des Röhrchens müssen zusammengedrückt werden. Anschließend wird in die Tüte geblasen, bis diese vollständig mit Atemluft gefüllt ist. Erst dann wird das Röhrchen mit dem blauen Ende in die vorgesehene Öffnung der Tüte gesteckt. Danach wird die Tüte solange gedrückt, bis die Luft komplett durch das Röhrchen entwichen ist. Nach zwei Minuten ist das Ergebnis abzulesen: Bleiben die Kristalle im Röhrchen gelb, kann die Testperson im Hinblick auf Alkohol ohne Bedenken ein Kraftfahrzeug steuern. Färben sich die Kristalle grün und überschreiten die Markierung, sollte das Auto nicht selbst gefahren werden.

Promille-Grenze in Frankreich

Die zulässige Höchstgrenze der Blutalkoholkonzentration liegt wie in Deutschland bei 0,5 mg/l. Dies entspricht einer Alkoholkonzentration in der Atemluft von 0,25 mg/l.

(Aus Pressemitteilungen des Auto Club Europa, ACE, vom 21. März 2012 und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 26. März 2012)

Österreich: Alkolock-Pilotversuche

Das Alkohol Interlock System, kurz Alkolock, stellt sicher, dass der Lenker nur dann das Fahrzeug in Betrieb nehmen kann, wenn er zuvor bei der Abgabe einer Atemluftprobe den eingestellten Grenzwert von 0,0 Promille nicht überschreitet. Verkehrsministerin DORIS BURES und der Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV) OTHMAR THANN haben am 12. März 2012 die Ergebnisse des ersten Alkolock-Pilotversuchs in Österreich vorgestellt. Ein Jahr lang wurde die Handhabbarkeit dieser Geräte in Lastkraftwagen (Lkw) getestet. An dem Pilotprojekt haben 23 Transportunternehmen aus 8 Bundesländern mit 31 Lkws teilgenommen. Das KfV hat das Pilotprojekt begleitet und nach einjähriger Laufzeit evaluiert. 60 Prozent der Fahrer bescheinigen eine gute Handhabbarkeit der Geräte, 70 Prozent befürworten Alkolocks als Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch das Projekt sollten Empfehlungen und Kriterien für einen breiteren Einsatz von Alkolocks in Österreich abgeleitet werden. Das Ergebnis fällt durchwegs positiv aus: Sowohl die Lkw-Lenker als auch die Frachtunternehmen halten Alkolocks für alltags-tauglich und sie befürworten ihren Einsatz im Sinne der Verkehrssicherheit. BURES will jetzt die Frächter dabei unterstützen, auf freiwilliger Basis Alkolock in ihren Lkws einzubauen. Deshalb fördert das Verkehrsministerium Alkolocks für 100 Lkws, die Anschubfinanzierung deckt 50 Prozent der Kosten ab.

Neben Lkws hält die Ministerin Schulbusse für einen Anwendungsbereich, wo man unmittelbar mit dem Einsatz von Alkolocks beginnen könnte. Sie empfiehlt den Städten und Gemeinden, die für die Bestellung von Schulbussen zuständig sind, dass sie Alkolocks zu einem Vergabekriterium machen. „Die Sicherheit unserer Kinder sollte uns das wert sein“, so die Ministerin. Sie wird sich direkt an den Städte- und Gemeindebund wenden und den Verantwortlichen ihren Vorschlag im Detail erläutern.

KfV-Direktor OTHMAR THANN, dessen Institut das Pilotprojekt evaluiert hat, unterstützt diesen Vorstoß: „Die Ergebnisse der Pilotstudie haben uns gezeigt, dass es sowohl bei den Fahrern als auch bei den Unternehmen eine hohe Akzeptanz gibt. Als nächster Schritt ist eine Umsetzung besonders in Bereichen mit höchster Lenker-Verantwortung – wie bei Schulkindertransporten – erstrebenswert.“

Neues Pilotprojekt: Alkohol Interlock in der Rehabilitation

Außerdem kündigt die Verkehrsministerin den Start für ein neues Pilotprojekt an. „Als nächstes wollen wir untersuchen, wie sich Alkolocks bei der Rehabilitation bewähren.“ Das Projekt richtet sich an Personen, deren B-Führerschein wegen eines Alkoholdeliktens auf unbestimmte Zeit entzogen wurde. Wer bereit ist, sich ein Alkolock einbauen zu lassen, bekommt seinen Führerschein zurück und wird medizinisch und verkehrspsychologisch betreut. „Das Projekt nützt also nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern hat auch einen sozialpolitischen Aspekt“, betont BURES. Denn für viele sei der Führerschein für den Beruf unverzichtbar. Mit diesem Projekt könne eine Negativspirale „Führerschein weg – Job weg“ verhindert werden.

Zahlen, Daten, Fakten

In den vergangenen drei Jahren ist die Zahl der Alkoholunfälle deutlich zurückgegangen. 2008 wurden 2.714 Unfälle mit alkoholisierten Beteiligten verzeichnet, 2011 waren

es um 763, das sind knapp 30 Prozent, weniger. Verkehrsministerin BURES ist überzeugt, dass der Mix aus strengeren Gesetzen mit höheren Geldstrafen und längerem Führerscheinenzug, Bewusstseinsbildung wie die Kampagne gegen Alkohol am Steuer und strengen Kontrollen durch die Polizei wirkt.

Aber immer noch ist Alkohol die Ursache für sechs bis acht Prozent der tödlichen Unfälle. Die Dunkelziffer liegt nach Ansicht von Experten um einiges höher. (Zur Erklärung: Bei tödlichen Alleinunfällen wird nachträglich keine Messung des Blutalkoholgehalts durchgeführt.) Deshalb will die Verkehrsministerin mit den Alkolocks neue Wege in der Prävention und Rehabilitation erproben. In jüngerer Zeit starteten auch andere europäische Staaten Pilotprojekte, Vorreiter war Schweden, wo seit 2007 alle Fahrerinnen und Fahrer von öffentlichen Transportmitteln, Taxis eingeschlossen, nur noch mit Alkolock fahren. In Finnland sind Alkolocks seit 2005 bei Alkoholdelikten für Erst- und Wiederholungstäter gesetzlich verankert.

Das EU-Projekt Supreme kommt jedenfalls in beiden Bereichen zu einem positiven Ergebnis. Die Alkohol-Wegfahrsperre verringert das Risiko von Unfällen mit Verletzungsfolgen um etwa die Hälfte. Außerdem mindern diese Sperren, so die Studie, die Rückfallquote bei verurteilten Alkoholdelinquenten um 40 bis 95 Prozent.

(Aus Presseaussendungen des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, bmvit, vom 12. März 2012)

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. 48/2011

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

BASt: Forschungsprojekt „Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer“^{*)}

Verkehrsauffällig gewordene Kraftfahrer, die sich frühzeitig einer adäquaten Beratung unterziehen, sind früher wieder mobil. Oftmals werden die bestehenden Angebote zur Förderung der Kraftfahrereignung jedoch zu spät genutzt. Im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden die Rehabilitationsverläufe von 1.631 verkehrsauffällig gewordenen Kraftfahrern untersucht. Optimierungsmöglichkeiten im Bereich der Informationsvermittlung sowie der Art und des Umfangs der Inanspruchnahme von Hilfsangeboten werden aufgezeigt.

Untersuchungsmethode

Im Rahmen der Untersuchung füllten 1.631 verkehrsauffällige Kraftfahrer einen Fragebogen aus, der es ermöglichte, den Rehabilitationsverlauf unter Berücksichtigung von erfolgsrelevanten Faktoren abzubilden. Sie wurden auf der Grundlage von umfangreichen Literaturanalysen und Expertengesprächen mit verkehrspsychologischen Gutachtern und Wissenschaftlern sowie aus explorativen Interviews mit Betroffenen gewonnen. In dem Fragebogen wurde besonders ausführlich danach gefragt, welche problem- und zielbezogene Informationen die verkehrsauffälligen Kraftfahrer wann, von wem und mit welchem Nutzen erhalten haben. Ferner sollten sich die Betroffenen zu etwaigen Verbesserungsmöglichkeiten äußern. Die Versendung des Fragebogens samt Rückumschlag erfolgte über das Kraftfahrtbundesamt (KBA).

Ergebnisse

Erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer mit einer Blutalkoholkonzentration über 1,6 ‰, die unmittelbar nach Ablauf ihrer Sperrfrist von zumeist zwölf Monaten ihre Fahrerlaubnis wiedererhalten möchten, werden sich frühestens innerhalb von drei Monaten vor Ablauf der Sperrfrist einer Fahreignungsuntersuchung unterziehen müssen. Damit auch die zwölfmonatige Stabilisierung der Einstellungs- und Verhaltensänderungen in der Fahreignungsuntersuchung festgestellt werden kann, müssten die Kraftfahrer spätestens zwei Monate nach dem Führerscheinentzug die für sie entscheidenden Informationen für den Rückerwerb des Führerscheins erhalten haben. Nur knapp ein Viertel der Befragten (23,6 Prozent) gab an, diese Information erhalten zu haben. Etwa die Hälfte (52,6 Prozent) aller Betroffenen fühlten sich ausreichend bis optimal informiert, die andere Hälfte (47,4 Prozent) bewerteten die Informationslage eher als schlecht. Gleichwohl nehmen 43,7 Prozent der befragten Ersttäter – wenn auch überwiegend verspätet – an Kurs- und Beratungsmaßnahmen vor der ersten Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) teil. Diesen

^{*)} Der Forschungsbericht „Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2012“ (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 226, März 2012) ist erhältlich beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Postfach 101110, 27511 Bremerhaven, Telefon 0471 94544-0, Telefax 0471 94544-88, zum Preis von 14,- Euro.

Personen gelingt es immerhin zu annähernd 70 Prozent, ein positives Gutachten zu erhalten. 7,6 Prozent erhalten eine Kurszuweisung. Die Gruppe derjenigen, die im Vorfeld der Begutachtung keine Beratung absolviert haben, sind nur etwa halb so häufig erfolgreich (37,1 Prozent) und erhalten etwa dreimal so häufig eine Kurszuweisung (21 Prozent).

In der Gruppe derjenigen, die frühzeitig und aus Sicht der Begutachtungsleitlinien auch rechtzeitig (bis zu zwei Monate nach dem Führerscheinenzug) die für sie entscheidenden Informationen erhalten haben, erhielten 62,4 Prozent im ersten Anlauf ein positives Gutachten. Sofern diese Personengruppe auch noch vor der ersten MPU eine Schulungsmaßnahme besucht hatte, stieg die Erfolgsquote beim ersten Anlauf auf 81 Prozent an.

Folgerungen

Die Beratung sollte für alkoholauffällige Kraftfahrer obligatorisch, kostendeckend und hinsichtlich der zu vermittelnden Informationen qualitätsgesichert sein. Die inhaltliche Qualitätssicherung bedeutet auf der Grundlage der Ergebnisse der Untersuchung die Sicherstellung der frühzeitigen obligatorischen Aufklärung über die Voraussetzungen zur Wiederherstellung der Fahreignung aus den Begutachtungsleitlinien. Im Zusammenhang mit einer obligatorischen Statusdiagnostik sollte der Betroffene exakt so lange beraten werden, bis er die Bedeutung der ihn betreffenden Voraussetzungen für die Wiederherstellung seiner Fahreignung aus den Begutachtungsleitlinien verstanden hat. Die Fahreignungsberatung einschließlich der Statusdiagnostik sollte unmittelbar nach dem Delikt, spätestens jedoch mit Beginn der Sperrfrist auf dem formalen Behördenweg obligatorisch angeboten werden.

(Aus „Forschung kompakt 03/12“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST, vom März 2012)

Änderung der Alkoholgrenzwerte für Fahrradfahrer

Am 19. und 20. März 2012 trafen sich in Berlin rund 150 Experten im Rahmen des gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Unfallforschung der Versicherer (UDV) durchgeführten Symposiums „Sicherer Radverkehr“. In verschiedenen Vorträgen und drei Foren zu den Themen „Verkehrsverhalten“, „Helmpflicht – Pro und Contra“ und „Strategien zum Aufbau einer sicheren Infrastruktur“ erarbeiteten die Experten Empfehlungen an die Politik und Praxis*).

Da Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern zunehmen, kam das Forum I „Verkehrsverhalten“ zum Thema Fahren unter Alkoholeinfluss zu der Empfehlung: „Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden. Außerdem soll ein Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführt werden. Die Grenzwerte sollen durch wissenschaftliche Methode ermittelt werden. Vorgeschlagen sind 1,1 bzw. 0,8 Promille.“

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 23. März 2012)

B.A.D.S. befürwortet strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer

Wegen der dramatisch gestiegenen Zahl der Unfälle bei Radfahrern unter Alkoholeinfluss fordert der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.), dass Radfahrer und Kraftfahrer im Straßenverkehr gleichgestellt werden. Dazu müsse der zurzeit nur auf Kraftfahrer beschränkte § 24a StVG entsprechend ausgeweitet werden, sagte der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, am 29. März 2012 in Hamburg.

Die Ausweitung der gesetzlichen Vorschrift würde für alkoholisierte Radfahrer bedeuten, dass sie wie Autofahrer mit einer Geldbuße belegt werden, wenn sie das Rad mit mehr als 0,5 Promille lenken.

Der B.A.D.S. reagierte damit auf das Ergebnis des Symposiums „Sicherer Radverkehr“ vom 19. bis 20. März 2012 in Berlin, auf dem Experten eine Herabsetzung der Promillengrenze für Radfahrer gefordert hatten. „Im Hinblick auf die beim Fahrradfahren heutzutage zu erreichenden hohen Geschwindigkeiten ist es nicht mehr gerechtfertigt zwischen Kraftfahrzeugen und sonstigen Fahrzeugen mit und ohne Motorunterstützung zu unterscheiden“, sagte GERHARDT.

(Aus der Pressemitteilung des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, B.A.D.S.,
vom 29. März 2012)

*) Die Vorträge und Empfehlungen sind veröffentlicht im Tagungsband „Symposium 2012 – Sicherer Radverkehr – 19.-20. März 2012, Berlin“, herausgegeben vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Download unter: <http://www.udv.de> und <http://www.dvr.de>

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr mit neuem Web-Auftritt

Neue Inhalte, schneller Zugriff und ansprechendes Ambiente – so präsentiert sich der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) ab sofort im Internet. Der Web-Auftritt entspreche damit in Inhalt und Design den gestiegenen Anforderungen seiner Nutzer, sagte der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, zum Start. Top-Meldungen, Video-Clips, Tabellen und Statistiken – alles für jedermann und zu jeder Zeit abrufbar und nachvollziehbar.

Der Präsident hob hervor, dass sich durch den verbesserten Internet-Auftritt die gesamte Bandbreite der Arbeit des B.A.D.S. zum Wohle der Verkehrssicherheit auszahle. „Wir stärken auch die Arbeit unserer Landesektionen, indem wir ein modernes Content-Management-System verwenden. Das integrierte Redaktionssystem ermöglicht es, die Bundes- und Landesmeldungen zu bündeln und auf einer gemeinsamen Startseite übersichtlich und im Stile eines Portals darzustellen.“ So finden sich die wichtigsten und aktuellsten Meldungen und Inhalte, die vor allem für Gelegenheitsbesucher und Presse wichtig sind, gleich auf der Startseite. Damit wird der B.A.D.S. schneller und aktueller: Themen, Tipps und Termine in der Region erreichen die Nutzer sofort.

„In unseren unterschiedlichen Rubriken vermitteln wir wissenschaftliche Forschungsergebnisse ebenso wie unsere Meinung zu verkehrspolitischen Entwicklungen und Entscheidungen und dies mit allen medial nutzbaren Möglichkeiten“, sagte DR. GERHARDT.

(Aus einer Pressemitteilung des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, B.A.D.S., vom 24. April 2012)

Rechtsprechung

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

31. 1. Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein sowie Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein sind dahin auszulegen, dass sie der Regelung eines Aufnahmemitgliedstaats entgegenstehen, die es diesem erlaubt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, wenn der Aufnahmemitgliedstaat auf den Inhaber dieses Führerscheins zwar keine Maßnahme im Sinne von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 oder Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 angewendet hat, aber ihm in seinem Hoheitsgebiet die erstmalige Ausstellung eines Führerscheins mit der Begründung verweigert hat, dass er nach der in diesem Staat geltenden Regelung die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfülle.

2. Die genannten Vorschriften sind dahin auszulegen, dass sie der Regelung eines Aufnahmemitgliedstaats nicht entgegenstehen, die es diesem erlaubt, die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet zu verweigern, wenn aufgrund unbestreitbarer, vom Ausstellermitgliedstaat herrührender Informationen feststeht, dass der Inhaber des Führerscheins zum Zeitpunkt seiner Ausstellung nicht die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 und in Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126 vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes erfüllte. Insoweit ist der Umstand, dass diese Informationen den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats vom Ausstellermitgliedstaat nicht direkt, sondern nur indirekt in Form einer Mitteilung Dritter übermittelt werden, als solcher nicht geeignet, die Einstufung dieser Informationen als vom Ausstellermitgliedstaat herrührend auszuschließen, sofern sie von einer Behörde dieses Mitgliedstaats stammen.

3. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob Informationen, die unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens erlangt wurden, als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen eingestuft werden können, und gegebenenfalls die genannten Informationen zu bewerten und unter Berücksichtigung aller Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens zu beurteilen, ob es sich bei ihnen um unbestreitbare Informationen handelt, die belegen, dass der Inhaber des Führerscheins,

als dieser ihm im letztgenannten Staat ausgestellt wurde, dort nicht seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.

Europäischer Gerichtshof (2. Kammer),
Urteil vom 01. März 2012 – C-467/10 (Akyüz) –

Aus den Gründen:

Sachverhalt des Ausgangsverfahrens und Vorlagefragen

Herr Akyüz, geboren 1989, wurde in den Jahren 2004 bis 2008 mehrfach strafrechtlich verurteilt, u. a. wegen Körperverletzung, Fahrens ohne Führerschein, gemeinschaftlicher schwerer räuberischer Erpressung sowie Bedrohung und Beleidigung.

Am 04. März 2008 beantragte Herr Akyüz beim Landrat des W.kreises die Erteilung einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge der Klasse B. Der Landrat machte die Erteilung der Fahrerlaubnis mit Schreiben vom 12. Juni 2008 von der Vorlage eines für den Antragsteller positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig. Herr Akyüz unterzog sich der verlangten Begutachtung. Der Gutachter kam in seinem Gutachten vom 08. September 2008 zu dem Ergebnis, dass nicht zu erwarten sei, dass Herr Akyüz die körperlichen und geistigen Voraussetzungen für das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 1 (Klassen B, L, M, S) im Straßenverkehr erfülle. Es gebe Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotential.

Mit bestandskräftigem Bescheid vom 10. September 2008 lehnte der Landrat den Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis ab, da Herr Akyüz die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfülle.

Am 24. November 2008 erwarb Herr Akyüz in der Stadt D. (Tschechische Republik) einen Führerschein für Kraftfahrzeuge der Klasse B. Nach Mitteilung der Deutschen Botschaft in Prag war bei der zuständigen Ausländerbehörde und der Polizei in D. nicht feststellbar, ob sich Herr Akyüz zu diesem Zeitpunkt in der Tschechischen Republik aufgehalten habe. Bei der Ausländerbehörde lag nach einer E-Mail der Botschaft vom 06. Oktober 2009 lediglich eine Meldung für die Zeit vom 01. Juni 2009 bis 01. Dezember 2009 vor. Der tschechische Führerschein von Herrn Akyüz sei am 08. Juni 2009 in D. ausgestellt worden. Ausweislich der Ablichtung des Führerscheins wurde er jedoch bereits am 24. November 2008 erstmals erteilt.

Nach den Feststellungen der deutschen Behörden führte Herr Akyüz am 05. Dezember 2008 und am 01. März 2009 in Deutschland ein Kraftfahrzeug.

Mit Urteil vom 17. Dezember 2009 sprach das Amtsgericht Friedberg – Jugendschöffengericht –

Herrn Akyüz des Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen schuldig.

23 Gegen dieses Urteil hat Herr Akyüz Berufung zum Landgericht Gießen eingelegt.

24 Da sich das Landgericht Gießen insbesondere darüber im Unklaren ist, ob die deutschen Behörden den Führerschein, der Herrn Akyüz von den zuständigen tschechischen Behörden ausgestellt wurde, anerkennen müssen, weil ihm die Behörden der Bundesrepublik Deutschland nicht einen Führerschein entzogen haben, sondern ihm in diesem Mitgliedstaat lediglich die Erteilung einer Fahrerlaubnis versagt wurde, hat das Landgericht Gießen beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Sind

a) Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 4, 2 der Richtlinie 91/439

b) Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126

dahin auszulegen,

1. dass sie es einem Mitgliedstaat (Aufnahmestaat) verwehren, es abzulehnen, die von einem anderen Mitgliedstaat (Ausstellerstaat) erteilte Fahrerlaubnis in seinem Hoheitsgebiet anzuerkennen, wenn dem Erwerb der Fahrerlaubnis im Ausstellerstaat eine Versagung einer Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat vorausgegangen ist, weil die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfüllt worden seien;

2. bejahendenfalls: dass sie es einem Mitgliedstaat (Aufnahmestaat) verwehren, es abzulehnen, die von einem anderen Mitgliedstaat (Ausstellerstaat) erteilte Fahrerlaubnis in seinem Hoheitsgebiet anzuerkennen, wenn dem Erwerb der Fahrerlaubnis im Ausstellerstaat eine Versagung einer Fahrerlaubnis im Aufnahmestaat vorausgegangen ist, weil die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfüllt worden seien und aufgrund von Angaben auf dem Führerschein, sonstigen vom Ausstellerstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen oder aufgrund sonstiger unzweifelhafter Erkenntnisse, insbesondere etwaiger Angaben des Führerscheininhabers selbst oder weiterer sicherer Erkenntnisse des Aufnahmestaates, feststeht, dass ein Verstoß gegen die Wohnsitzregel des Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 bzw. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126 vorliegt

– soweit sonstige unzweifelhafte Erkenntnisse, insbesondere etwaige Angaben des Führerscheininhabers selbst oder weitere sichere Erkenntnisse des Aufnahmestaats nicht ausreichen: Rühren Informationen auch dann im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofs vom Ausstellerstaat her, wenn sie nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar in Form einer auf solche Informationen gestützten Mitteilung Dritter, insbesondere der Botschaft des Aufnahmestaats im Ausstellerstaat, übermittelt wurden –;

3. dass sie es einem Mitgliedstaat (Aufnahmestaat) verwehren, es abzulehnen, die von einem anderen Mitgliedstaat (Ausstellerstaat) erteilte Fahrerlaubnis in

seinem Hoheitsgebiet anzuerkennen, wenn zwar die formalen Voraussetzungen für den Erwerb eines Führerscheins im Ausstellerstaat gewahrt wurden, jedoch feststeht, dass der Aufenthalt allein dem Führerscheinserwerb und keinen weiteren vom Unionsrecht, insbesondere den Grundfreiheiten des AEUV und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union sowie der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, geschützten Zwecken dient (Führerscheintourismus)?

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkungen

25 Zunächst ist festzustellen, dass sich die Fragen des vorliegenden Gerichts auf die Auslegung der einschlägigen Vorschriften sowohl der Richtlinie 91/439 als auch der Richtlinie 2006/126 beziehen, durch die die erstgenannte Richtlinie aufgehoben und ersetzt wurde.

26 Deshalb ist zu untersuchen, inwieweit diese Bestimmungen auf das Ausgangsverfahren Anwendung finden.

27 Nach Ansicht der deutschen Regierung ist auf das Ausgangsverfahren allein die Richtlinie 91/439 anzuwenden. Aus dem Führerschein, den Herr Akyüz in der Tschechischen Republik erworben habe, ergebe sich nämlich, dass dieser Führerschein am 24. November 2008 ausgestellt worden sei. Gemäß Art. 18 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 gelte deren Art. 11 Abs. 4 ab dem 19. Januar 2009, d. h. nach dem Zeitpunkt der Ausstellung des fraglichen Führerscheins. Die Kommission meint demgegenüber, dass auf die Fahrt, die Herr Akyüz am 01. März 2009 unternommen habe, die Richtlinie 2006/126 anwendbar sei.

28 Zum einen ergibt sich aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten, dass die dem Ausgangsverfahren zugrunde liegenden Fahrten, die Herr Akyüz in Deutschland unternahm, am 05. Dezember 2008 und am 01. März 2009 stattfanden.

29 Zum anderen ist, obwohl in der Vorlageentscheidung auch der 08. Juni 2009 als Datum der Ausstellung des tschechischen Führerscheins von Herrn Akyüz erwähnt wird, hervorzuheben, dass sich gemäß der genannten Entscheidung aus der Fotokopie dieses Führerscheins ergibt, dass er erstmals am 24. November 2008 ausgestellt wurde.

30 Daher ist davon auszugehen, dass der genannte Führerschein Herrn Akyüz am 24. November 2008 von den zuständigen tschechischen Behörden ausgestellt wurde; dies zu überprüfen ist Sache des vorliegenden Gerichts. Sollte dieser Führerschein erst am 08. Juni 2009 ausgestellt worden sein, hätte Herr Akyüz zum Zeitpunkt der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrten keinen tschechischen Führerschein besessen, und die Frage nach der Anerkennung eines erst nach diesen Fahrten ausgestellten Führerscheins wäre im Rahmen der vorliegenden Rechtssache unerheblich.

31 Die Richtlinie 91/439 wird zwar erst mit Wirkung zum 19. Januar 2013 aufgehoben, jedoch sind Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 gemäß deren Art. 18 Abs. 2 ab dem 19. Januar 2009 anwendbar.

- 32 Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 sieht die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine vor. Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 dieser Richtlinie bestimmt jedoch, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ablehnt, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, und zwar unabhängig davon, ob der Führerschein ausgestellt wurde, bevor die genannte Vorschrift wirksam wurde.
- 33 Daraus folgt, dass die genannten Vorschriften in Bezug auf die zweite Fahrt, die Gegenstand des Ausgangsverfahrens ist, d. h. die Fahrt, die Herr Akyüz am 01. März 2009 unternahm, in zeitlicher Hinsicht anwendbar sind.
- 34 Unter diesen Umständen sind die Fragen des vorliegenden Gerichts im Hinblick sowohl auf Art. 1 Abs. 2 und Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 als auch auf Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 zu prüfen.
- Zur ersten Frage*
- 35 Mit seiner ersten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sowie Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie der Regelung eines Aufnahmemitgliedstaats entgegenstehen, die es diesem erlaubt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, wenn der Aufnahmemitgliedstaat auf den Inhaber dieses Führerscheins zwar keine Maßnahme im Sinne von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 oder Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 angewendet hat, aber ihm in seinem Hoheitsgebiet die erstmalige Ausstellung eines Führerscheins mit der Begründung verweigert hat, dass er nach der in diesem Staat geltenden Regelung die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfülle.
- 36 Die deutsche Regierung meint, wenn einem Antragsteller die erstmalige Ausstellung eines Führerscheins mit der Begründung verweigert worden sei, dass er die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfülle, stelle seine Zulassung zum Straßenverkehr eine mindestens ebenso große Gefahr dar wie die Zulassung von Personen, die ihren Führerschein aus ähnlichen Gründen verloren hätten. Daher sollte der Begriff „Entzug“ in einem weiten Sinne verstanden werden, so dass er auch die anfängliche Versagung eines Führerscheins umfasse.
- 37 Die deutsche Regierung verweist auch auf die Notwendigkeit, bestimmte Grundrechte der Verkehrsteilnehmer wie das Recht auf Leben, das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie das Eigentumsrecht zu berücksichtigen, die auch durch die Art. 2, 3 und 17 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union bestätigt worden seien. Diese Grundrechte müssten mit den Grundfreiheiten in Einklang gebracht werden, die die Mitgliedstaaten verpflichteten, in ihrem Hoheitsgebiet keine Fahrer zum Straßenverkehr zuzulassen, von denen nach gesicherten Erkenntnissen gravierende Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer ausgingen.
- Die Kommission fügt hinzu, die Tatsache, dass eine Person eine erste Fahrerlaubnis aus Gründen nicht erteilt worden sei, die im Fall einer bereits zuvor erteilten Fahrerlaubnis zu deren Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung geführt hätten, müsse genauso behandelt werden wie die letztgenannten Fälle. Außerdem sei dieser Umstand kein Grund, die fragliche Person im Hinblick auf die Maßnahmen an ihrem Wohnsitz besser zu stellen oder es den Mitgliedstaaten nicht zu ermöglichen oder sie nicht zu verpflichten, die vorgesehenen restriktiven Maßnahmen anzuwenden, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt seien.
- Die italienische Regierung trägt demgegenüber vor, die erste Vorlagefrage enthalte keine Bezugnahme auf das Kriterium des „ordentlichen Wohnsitzes“. Eine evolutive Auslegung der unionsrechtlichen Vorschriften wäre zwar wünschenswert, um die Anerkennung eines unter Umständen wie im Ausgangsverfahren ausgestellten Führerscheins versagen zu können, doch sei eine derartige Versagung nach Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sowie nach Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 offenbar nicht möglich.
- In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 nach gefestigter Rechtsprechung des Gerichtshofs die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vorsieht. Diese Bestimmung erlegt den Mitgliedstaaten eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um dieser Verpflichtung nachzukommen (vgl. u. a. Urteile vom 19. Februar 2009, Schwarz, C 321/07, Slg. 2009, I 1113, Randnr. 75 [= BA 2009, 206], und vom 19. Mai 2011, Grasser, C 184/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 19 [BA 2011, 236]). Dasselbe gilt für Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126, dessen Wortlaut mit dem von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 übereinstimmt.
- Es ist Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats, zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere die Voraussetzungen in Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist (vgl. Urteile Schwarz, Randnr. 76, und Grasser, Randnr. 20).
- Wenn die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 ausgestellt haben, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat aus-

gestellten Führerscheins ist nämlich als Nachweis dafür anzusehen, dass der Inhaber dieses Führerscheins am Tag seiner Ausstellung diese Voraussetzungen erfüllte (vgl. u. a. Urteile Schwarz, Randnr. 77, und Grasser, Randnr. 21).

- 43** Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 gestattet den Mitgliedstaaten jedoch, sich unter bestimmten Umständen und insbesondere aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs – wie dem letzten Erwägungsgrund der Richtlinie 91/439 zu entnehmen ist – auf ihre innerstaatlichen Vorschriften über die Einschränkung, die Aussetzung, den Entzug oder die Aufhebung der Fahrerlaubnis gegenüber jedem Inhaber eines Führerscheins zu berufen, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet hat (Urteil Schwarz, Randnr. 79).
- 44** So erlaubt es Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439 einem Mitgliedstaat, die Gültigkeit eines Führerscheins nicht anzuerkennen, der in einem anderen Mitgliedstaat von einer Person erworben wurde, auf die im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eine Maßnahme der Einschränkung, der Aussetzung, des Entzugs oder der Aufhebung der Fahrerlaubnis angewandt wurde. Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 sieht seinerseits vor, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen hat, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist.
- 45** Der Gerichtshof hat jedoch wiederholt darauf hingewiesen, dass die in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 vorgesehene Befugnis eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine ist und aus diesem Grund eng auszulegen ist (vgl. u. a. Urteile vom 20. November 2008, Weber, C 1/07, Slg. 2008, I 8571, Randnr. 29 [= BA 2009, 93], Schwarz, Randnr. 84, und Beschluss vom 02. Dezember 2010, Scheffler, C 334/09, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 63).
- 46** Die Ausnahmen, die von der Pflicht, in anderen Mitgliedstaaten erteilte Fahrerlaubnisse ohne Formalitäten anzuerkennen, bestehen und mit denen ein Gleichgewicht zwischen diesem Grundsatz und dem Grundsatz der Sicherheit im Straßenverkehr hergestellt wird, dürfen nämlich nicht weit verstanden werden, da sonst der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der in den Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 91/439 ausgestellten Fahrerlaubnisse völlig ausgehöhlt würde (vgl. in diesem Sinne Beschlüsse vom 09. Juli 2009, Wierer, C 445/08, Randnr. 52 [BA 2009, 408], und Scheffler, Randnr. 63).
- 47** Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Weigerung, einen ersten Führerschein auszustellen, nicht zu den Fällen gehört, die gemäß Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 und Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 zur Nichtanerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins führen können.
- Die deutsche Regierung hat in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen geltend gemacht, wenn die Weigerung, einen ersten Führerschein in einem Mitgliedstaat auszustellen, auf einer von der Richtlinie 91/439 nicht erfassten gravierenden Untauglichkeit, z. B. einem hohen Aggressionspotenzial des Antragstellers, beruhe, sei dieser Mitgliedstaat nicht verpflichtet, einen Führerschein anzuerkennen, der dem Betroffenen später in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei.
- 49** Die Anerkennung eines Führerscheins, der in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden sei, nachdem dem Betroffenen im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats die Ausstellung eines ersten Führerscheins verweigert worden sei, setze im Übrigen voraus, dass dieser andere Mitgliedstaat, bevor er dem Betroffenen den Führerschein ausstelle, vom Aufnahmemitgliedstaat über die Gründe, die zur Versagung des Führerscheins geführt hätten, informiert worden sei und dass er prüfe, ob diese Gründe entfallen seien.
- 50** Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden.
- 51** Zunächst ist nämlich festzustellen, dass die Weigerung, einen ersten Führerschein auszustellen, zwar durchaus teilweise mit dem Verhalten des Antragstellers begründet werden kann, doch kann eine derartige in einem Verwaltungsverfahren erfolgte Weigerung – im Gegensatz zu den Fällen, die in Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 und in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 vorgesehen sind – keine Sanktion für einen von diesem Antragsteller begangenen Verstoß sein.
- 52** Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Ausstellung eines ersten Führerscheins aus anderen Gründen als denen verweigert werden könnte, die eine Einschränkung, eine Aussetzung, einen Entzug oder eine Aufhebung der Fahrerlaubnis rechtfertigen könnten.
- 53** In diesem Zusammenhang ergibt sich aus dem vierten Erwägungsgrund der Richtlinie 91/439 und dem achten Erwägungsgrund der Richtlinie 2006/126, dass diese Richtlinien nur eine Mindestharmonisierung der innerstaatlichen Vorschriften über die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins vorschreiben. Es steht den Mitgliedstaaten daher frei, auf diesem Gebiet strengere Vorschriften beizubehalten oder zu erlassen.
- 54** In Bezug auf die körperliche und geistige Eignung für das Führen eines Kraftfahrzeugs hat der Gerichtshof hervorgehoben, dass der Umstand, dass ein Mitgliedstaat gemäß Anhang III Nr. 5 der Richtlinie 91/439 für jede Erteilung eines Führerscheins eine strengere als die in diesem Anhang beschriebenen ärztlichen Untersuchungen vorschreiben kann, nicht die Verpflichtung dieses Mitgliedstaats berührt, Führerscheine, die in anderen Mitgliedstaaten im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellt wurden, anzuerkennen (vgl. Urteil vom 26. Juni 2008, Wiedemann und Funk, C 329/06 und C 343/06, Slg. 2008, I 4635, Randnr. 53 [= BA 2008, 255]).
- 55** Zum einen würde die von der deutschen Regierung vorgeschlagene Lösung bedeuten, dass es der Prüfung in der Richtlinie 91/439 oder der Richtlinie 2006/126

nicht vorgesehener, von einem Mitgliedstaat für die Versagung eines Führerscheins geltend gemachter Gründe bedürfte, um zu klären, aus welchen Gründen dieser Mitgliedstaat die Anerkennung eines später in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins verweigern kann. Die Möglichkeit eines Mitgliedstaats, die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, würde also davon abhängen, wie schwerwiegend der in der Richtlinie 91/439 oder der Richtlinie 2006/126 nicht vorgesehene Grund wäre, aus dem im erstgenannten Mitgliedstaat die Ausstellung eines ersten Führerscheins verweigert wurde. Da die Richtlinien 91/439 und 2006/126 hierfür keine Anhaltspunkte enthalten, kommt eine derartige Lösung nicht in Betracht.

- 56 Hätte zum anderen der Aufnahmemitgliedstaat die Möglichkeit, die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins mit der Begründung zu versagen, dass dem Inhaber dieses Führerscheins im Aufnahmemitgliedstaat die Ausstellung eines ersten Führerscheins verweigert worden sei und dass der Ausstellerstaat nicht geprüft habe, ob die Gründe für diese Weigerung entfallen seien, so hätte dies zur Folge, dass der Mitgliedstaat mit den strengsten Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins bestimmen könnte, wie hohe Anforderungen die übrigen Mitgliedstaaten einhalten müssen, damit die dort ausgestellten Führerscheine in seinem Hoheitsgebiet anerkannt werden können.
- 57 In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 91/439 eingeführten Systems darstellt, geradezu negiert würde, hielte man einen Mitgliedstaat für berechtigt, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. April 2004, Kapper, C 476/01, Slg. 2004, I 5205, Randnr. 77 [= BA 2004, 450], und Beschluss vom 28. September 2006, Kremer, C 340/05, Randnr. 30 [BA 2007, 238]).
- 58 Aus all diesen Gründen gehört die Weigerung, erstmalig einen Führerschein auszustellen, nicht zu den in Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 vorgesehenen Fällen, die zur Nichtanerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins führen können.
- 59 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sowie Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie der Regelung eines Aufnahmemitgliedstaats entgegenstehen, die es diesem erlaubt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, wenn der Aufnahmemitgliedstaat auf den Inhaber dieses Führerscheins zwar keine Maßnahme im Sinne von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 oder Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie

2006/126 angewendet hat, aber ihm in seinem Hoheitsgebiet die erstmalige Ausstellung eines Führerscheins mit der Begründung verweigert hat, dass er nach der in diesem Staat geltenden Regelung die körperlichen und geistigen Anforderungen an das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs nicht erfülle.

Zur zweiten und zur dritten Frage

Mit seiner zweiten und seiner dritten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sowie Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie der Verweigerung einer Anerkennung wie der in der vorstehenden Randnummer erwähnten auch dann entgegenstehen, wenn zudem aufgrund von Informationen des Ausstellermitgliedstaats, die nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar in Form einer auf solche Informationen gestützten Mitteilung Dritter, insbesondere der Botschaft des Aufnahmemitgliedstaats im Ausstellermitgliedstaat, übermittelt wurden, feststeht, dass der Inhaber des fraglichen Führerscheins zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins nicht die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Sinne von Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 oder von Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126 erfüllte, oder wenn die formalen Voraussetzungen für die Ausstellung des Führerscheins im Ausstellermitgliedstaat zwar erfüllt waren, jedoch feststeht, dass der Wohnsitz des Antragstellers in diesem Mitgliedstaat nur dem Erwerb des genannten Führerscheins diene.

Wie die deutsche Regierung ausführt, kann schon allein die Nichtbeachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 die Weigerung eines Mitgliedstaats rechtfertigen, einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen (vgl. Urteil vom 13. Oktober 2011, Apelt, C 224/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 34 [BA 2012, 27]).

Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergibt sich nämlich, dass Art. 1 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 1 Buchst. b sowie Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehren, die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, wenn nicht anhand von Informationen des Aufnahmemitgliedstaats, sondern aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes nicht beachtet wurde (vgl. in diesem Sinne Urteile Wiedemann und Funk, Randnr. 72, sowie Grasser, Randnr. 33).

Wie der Gerichtshof bereits in Randnr. 33 des Urteils Grasser entschieden hat, spielt der Umstand, dass der Aufnahmemitgliedstaat auf den Inhaber des fraglichen Führerscheins keine Maßnahme im Sinne von Art. 8 Abs. 2 der genannten Richtlinie angewendet hat, dabei keine Rolle.

- 64 Diese Erwägungen sind, was die Nichtbeachtung der Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes betrifft, auf Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 übertragbar.
- 65 Wie sich aus Randnr. 46 des vorliegenden Urteils ergibt, darf diese Ausnahme, die von der Pflicht, in anderen Mitgliedstaaten erteilte Fahrerlaubnisse ohne Formalitäten anzuerkennen, besteht und mit der ein Gleichgewicht zwischen dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Fahrerlaubnisse und dem Grundsatz der Sicherheit im Straßenverkehr hergestellt wird, nicht weit verstanden werden, da sonst der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung völlig ausgehöhlt würde (vgl. in diesem Sinne Beschluss Wierer, Randnr. 52).
- 66 Die in Randnr. 62 des vorliegenden Urteils angesprochene Aufzählung der Erkenntnisquellen, auf die sich der Aufnahmemitgliedstaat stützen kann, um die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern, ohne die gegenseitige Unterstützung oder das Verfahren des Informationsaustauschs nach Art. 12 Abs. 3 der Richtlinie 91/439 oder Art. 15 der Richtlinie 2006/126 in Anspruch zu nehmen, ist daher abschließend und erschöpfend (vgl. in diesem Sinne Beschluss Wierer, Randnr. 53).
- 67 Damit eine Information eines Ausstellermitgliedstaats, wonach der Inhaber eines Führerscheins dort bei dessen Ausstellung nicht wohnhaft war, als unbestreitbar eingestuft werden kann, muss sie von einer Behörde dieses Staates herrühren.
- 68 Für das Ausgangsverfahren ergibt sich aus den vorstehenden Erwägungen, dass die deutschen Behörden – sollten sie über unbestreitbare, von den tschechischen Behörden herrührende Informationen verfügen, dass Herr Akyüz seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet der Tschechischen Republik hatte, als ihm von diesem Mitgliedstaat ein Führerschein ausgestellt wurde – berechtigt wären, die Anerkennung dieses Führerscheins zu verweigern. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung steht einer auf irgendeine andere Information gestützten Weigerung entgegen (vgl. in diesem Sinne Beschluss Wierer, Randnr. 59).
- 69 Insoweit ist nicht ausgeschlossen, dass die von den Einwohnermeldebehörden des Ausstellermitgliedstaats erlangten Informationen als solche Informationen angesehen werden können (Beschluss Wierer, Randnr. 61).
- 70 Dagegen können Erläuterungen oder Informationen, die der Inhaber eines Führerscheins im Verwaltungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren in Erfüllung einer ihm nach dem innerstaatlichen Recht des Aufnahmemitgliedstaats obliegenden Mitwirkungspflicht erteilt hat, nicht als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen qualifiziert werden, die beweisen, dass der Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seines Führerscheins seinen Wohnsitz nicht in diesem Mitgliedstaat hatte (Beschluss Wierer, Randnr. 54).
- Der Umstand, dass Informationen den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats vom Ausstellermitgliedstaat nicht direkt, sondern nur indirekt in Form einer Mitteilung Dritter übermittelt wurden, erscheint als solcher nicht geeignet, die Einstufung dieser Informationen als vom Ausstellermitgliedstaat herrührend auszuschließen, sofern sie von einer Behörde dieses Staates stammen.
- Demzufolge schließt, wie die deutsche Regierung und im Wesentlichen die Kommission geltend machen, die bloße Tatsache, dass die zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats ihre Vertretung im Ausstellermitgliedstaat einschalten, um sich derartige Informationen von den zuständigen Behörden des Ausstellermitgliedstaats zu verschaffen, nicht aus, dass die Informationen als von diesem Staat herrührend eingestuft werden.
- Es ist Sache des vorliegenden Gerichts, zu prüfen, ob Informationen, die unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens erlangt wurden, als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen eingestuft werden können.
- Das vorliegende Gericht muss die genannten Informationen gegebenenfalls auch bewerten und beurteilen, ob es sich um unbestreitbare Informationen handelt, die belegen, dass der Inhaber des Führerscheins zu dem Zeitpunkt, als er diesen erhielt, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte.
- Das vorliegende Gericht kann im Rahmen seiner Beurteilung der ihm vorliegenden, vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen. Es kann insbesondere den etwaigen Umstand berücksichtigen, dass die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen darauf hinweisen, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet dieses Staates nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgegen.
- Hervorzuheben ist jedoch, dass der Inhaber eines Führerscheins von dem den Unionsbürgern durch Art. 21 Abs. 1 AEUV verliehenen und von den Richtlinien 91/439 und 2006/126 anerkannten Recht Gebrauch macht, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten, wenn er seinen Wohnsitz in einem bestimmten Mitgliedstaat zu dem Zweck errichtet, hinsichtlich der Bedingungen für die Ausstellung des Führerscheins von weniger strengen Rechtsvorschriften zu profitieren (vgl. entsprechend Urteil vom 09. März 1999, Centros, C 212/97, Slg. 1999, I 1459, Randnr. 27), so dass diese Tatsache für sich genommen nicht die Feststellung zulässt, dass die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b bzw. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der genannten Richtlinien vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes nicht erfüllt ist und die Weigerung eines Mitgliedstaats, einen in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen, daher gerechtfertigt ist.

77 Nach alledem ist auf die zweite und die dritte Frage zu antworten, dass Art. 1 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 sowie Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie der Regelung eines Aufnahmemitgliedstaats nicht entgegenstehen, die es diesem erlaubt, die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in seinem Hoheitsgebiet zu verweigern, wenn aufgrund unbestreitbarer, vom Ausstellermitgliedstaat herrührender Informationen feststeht, dass der Inhaber des Führerscheins zum Zeitpunkt seiner Ausstellung nicht die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 und in Art. 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126 vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes erfüllte. Insoweit ist der Umstand, dass diese Informationen den zuständigen Behörden des Aufnahmemitgliedstaats vom Ausstellermitgliedstaat nicht direkt, sondern nur indirekt in Form einer Mitteilung Dritter übermittelt werden, als solcher nicht geeignet, die Einstufung dieser Informationen als vom Ausstellermitgliedstaat herrührend auszuschließen, sofern sie von einer Behörde dieses Mitgliedstaats stammen. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob Informationen, die unter Umständen wie denen des Ausgangsverfahrens erlangt wurden, als vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen eingestuft werden können, und gegebenenfalls die genannten Informationen zu bewerten und unter Berücksichtigung aller Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens zu beurteilen, ob es sich bei ihnen um unbestreitbare Informationen handelt, die belegen, dass der Inhaber des Führerscheins, als dieser ihm im letztgenannten Staat ausgestellt wurde, dort nicht seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.

32. Es läuft den Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein in der durch die Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000 geänderten Fassung nicht zuwider, wenn ein Mitgliedstaat es ablehnt, Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C anzuerkennen, die ein anderer Mitgliedstaat einer Person ausgestellt hat, gegen die der erste Mitgliedstaat zuvor Maßnahmen im Sinne von Art. 8 Abs. 2 dieser Richtlinie verhängt hatte, wenn die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B in dem zweiten Mitgliedstaat, wie sich aus den Eintragungen in dem entsprechenden Führerschein ergibt, unter Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der genannten Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz erteilt wurde und die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C auf der Grundlage der ersten Fahrerlaubnis erteilt wurde, ohne dass sich die Nichtbeachtung der genannten Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz aus dem neuen Führerschein ergäbe, der gemäß

dieser Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C ausgestellt wurde.

Europäischer Gerichtshof (6. Kammer),
Beschluss vom 22. November 2011
– C-590/10 (Köppel) –

Aus den Gründen:

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

Herr Köppl erwarb 1982 erstmals eine deutsche Fahrerlaubnis. 14

Zwischen 1988 und 1997 wurde Herr Köppl in Deutschland mehrfach wegen Trunkenheit im Verkehr und unerlaubten Entfernens vom Unfallort unter Entziehung der Fahrerlaubnis zu Geldstrafen verurteilt. 15

Am 03. Mai 1999 erwarb Herr Köppl in Deutschland eine Fahrerlaubnis. Diese Fahrerlaubnis wurde ihm in diesem Staat in der Folge entzogen, weil er sich am 14. Juni 2002 einer Straftat der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs durch Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung in vier Fällen schuldig gemacht hatte. Er wurde außerdem zu einer Geldstrafe verurteilt. 16

Im Rahmen eines Antrags auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland gelangte ein am 02. August 2004 erstelltes medizinisch-psychologisches Fahreignungsgutachten zu dem Ergebnis, es sei zu erwarten, dass Herr Köppl ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Aus diesem Gutachten ergab sich ferner, dass Herr Köppl aufgrund der im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr begangenen Straftaten die Anforderungen an das Führen von Fahrzeugen der Gruppe 2 (d. h., gemäß Anhang III der Richtlinie 91/439 von Fahrzeugen der Klassen C, C + E, D, D + E und der Unterklassen C1, C1 + E, D1 und D1 + E) zum damaligen Zeitpunkt nicht erfüllt habe. Sein Antrag wurde daher abgelehnt. 17

Am 28. Oktober 2004 erwarb Herr Köppl in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klassen A und B. Die tschechischen Behörden stellten ihm am 29. Oktober 2004 einen entsprechenden Führerschein aus (im Folgenden: tschechischer Führerschein vom 29. Oktober 2004). In diesem Führerschein ist ein in Deutschland gelegener Wohnort eingetragen. 18

Am 30. Oktober 2008 wurde Herrn Köppl in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C erteilt. In dem Herrn Köppl am selben Tag ausgestellten entsprechenden neuen tschechischen Führerschein (im Folgenden: tschechischer Führerschein vom 30. Oktober 2008) sind ein in Tschechien gelegener Wohnort und das Datum der Erteilung einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B, der 28. Oktober 2004, eingetragen. 19

Herr Köppl leitete vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg ein Verfahren gegen den Freistaat Bayern ein, mit dem er die Anerkennung seiner Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C durch die deutschen Behörden erwirken wollte. 20

Mit Entscheidung vom 26. Oktober 2009 gab dieses Gericht seiner Klage statt; es war der Ansicht, dass der 21

Freistaat Bayern verpflichtet sei, Herrn Köppl das Recht zuzuerkennen, in Deutschland von den in seinem tschechischen Führerschein vom 30. Oktober 2008 verzeichneten Fahrerlaubnissen für Fahrzeuge der Klassen B und C Gebrauch zu machen.

22 Um die Aufhebung dieses Urteils zu erreichen, legte der Freistaat Bayern beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof Berufung ein. Herr Köppl machte vor diesem Gericht geltend, dass die ihm in der Tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C in Deutschland gültig seien.

23 Das vorlegende Gericht hat insbesondere Zweifel hinsichtlich der Frage, ob die Befugnis der deutschen Behörden, die Fahrerlaubnis von Herrn Köppl für Fahrzeuge der Klasse B aufgrund der Angabe eines in Deutschland gelegenen Wohnorts im tschechischen Führerschein vom 29. Oktober 2004 nicht anzuerkennen, entfallen ist, seit Herr Köppl eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C hinzugeworben hat.

24 Unter diesen Umständen hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Sind Art. 1 Abs. 2 sowie Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 – zumal im Hinblick auf Art. 2 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union – so auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat (dem „Aufnahmemitgliedstaat“) gestatten, eine Fahrerlaubnis der Klasse B nicht anzuerkennen, die ein anderer Mitgliedstaat (der „Ausstellermitgliedstaat“) unter aus dem Führerschein selbst ersichtlichem Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis des Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 einer Person erteilt hat, gegenüber der der Aufnahmemitgliedstaat früher Maßnahmen im Sinn von Art. 8 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 ergriffen hat, wenn diese Person später im Ausstellermitgliedstaat eine Fahrerlaubnis der Klasse C ohne aus dem Führerschein ersichtlichen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis erworben hat?

2. Kann es der Aufnahmemitgliedstaat bei Bejahung dieser Frage auch ablehnen, die dieser Person erteilte Fahrerlaubnis der Klasse C anzuerkennen?

Zu den Vorlagefragen

25 Der Gerichtshof kann nach Art. 104 § 3 Abs. 1 seiner Verfahrensordnung, wenn die Antwort auf eine zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage klar aus der Rechtsprechung abgeleitet werden kann, nach Anhörung des Generalanwalts jederzeit durch Beschluss entscheiden, der mit Gründen zu versehen ist und auf die betreffende Rechtsprechung verweist.

26 Der Gerichtshof ist der Ansicht, dass dies in der vorliegenden Rechtssache der Fall ist, da die Antworten auf die gestellten Fragen insbesondere aus dem Urteil vom 13. Oktober 2011, Apelt (C 224/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht [BA 2012, 27]), in dem es um die Anerkennung eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klassen B und D ging, klar abgeleitet werden können.

Mit seinen Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob es den Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 – insbesondere im Hinblick auf die Art. 2 Abs. 1 und 3 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union – zuwiderläuft, wenn ein Mitgliedstaat es ablehnt, Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C anzuerkennen, die ein anderer Mitgliedstaat einer Person ausgestellt hat, gegen die der erste Staat zuvor Maßnahmen im Sinne von Art. 8 Abs. 2 dieser Richtlinie verhängt hatte, wenn die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B in dem zweiten Mitgliedstaat, wie sich aus den Eintragungen in dem entsprechenden Führerschein ergibt, unter Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der genannten Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz erteilt wurde und die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C auf der Grundlage der ersten Fahrerlaubnis erteilt wurde, ohne dass sich die Nichtbeachtung der genannten Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz aus dem Führerschein ergäbe, der gemäß dieser Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C ausgestellt wurde.

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 ein nach ihrem Art. 1 ausgestellter Führerschein zum Führen von Fahrzeugen verschiedener Klassen berechtigen kann. Innerhalb dieser Klassen kann nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie für das Führen von Fahrzeugen verschiedener Unterklassen ein besonderer Führerschein ausgestellt werden (Urteil Apelt, Randnr. 40).

Gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 berechtigt so ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B zum Führen von Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse C berechtigt dagegen zum Führen von Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D – mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg.

Es ist zunächst zu prüfen, ob die deutschen Behörden berechtigt waren, die Anerkennung der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B, die sich aus einem Führerschein wie dem tschechischen Führerschein vom 29. Oktober 2004 ergibt, abzulehnen.

Der in diesem Führerschein angegebene Wohnort liegt in Deutschland. Gemäß Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 hängt die Ausstellung des Führerscheins jedoch u. a. vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder vom Nachweis der Eigenschaft als Student – während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten – im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats ab.

Die Nichtbeachtung der den ordentlichen Wohnsitz betreffenden Voraussetzung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 kann es bereits für sich genommen rechtfertigen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ablehnt (Urteil Apelt, Randnr. 34).

Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs geht nämlich hervor, dass die Art. 1 Abs. 2, 7 Abs. 1

- Buchst. b sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehren, es abzulehnen, in seinem Hoheitsgebiet den von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen, wenn aufgrund von Angaben in diesem Führerschein feststeht, dass die den ordentlichen Wohnsitz betreffende Voraussetzung nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b dieser Richtlinie nicht beachtet wurde (Urteile vom 19. Mai 2011, Grasser, C-184/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 33 [BA 2011, 236], und Apelt, Randnr. 35).
- 34 Die deutschen Behörden konnten daher bis zur Erteilung einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C an Herrn Köppl die Anerkennung der sich aus dem tschechischen Führerschein vom 29. Oktober 2004 ergebende Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B ablehnen.
- 35 Das vorliegende Gericht möchte jedoch wissen, ob die spätere Erteilung einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C, wenn sich die Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 vorgesehenen Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz nicht aus dem infolge dieser Erlaubnis ausgestellten neuen Führerschein ergibt, diese Befugnis der deutschen Behörden, die Anerkennung abzulehnen, in Frage stellen kann.
- 36 Aus dem Vorabentscheidungsersuchen ergibt sich insoweit, dass das Datum der Herrn Köppl von den tschechischen Behörden erteilten Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B, der 28. Oktober 2004, im tschechischen Führerschein vom 30. Oktober 2008 angegeben ist und dass die tschechischen Behörden sich somit darauf beschränkt haben, in diesem neuen Dokument außer den Informationen über die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C, die Herr Köppl am 30. Oktober 2008 erworben hat, Informationen über die Fahrerlaubnisse zu übernehmen, die Herr Köppl zu diesem Zeitpunkt besaß. Das vorliegende Gericht weist außerdem darauf hin, dass der in diesem Führerschein angegebene Wohnort von Herrn Köppl in der Tschechischen Republik liegt.
- 37 Herr Köppl ist der Ansicht, dass ein Mitgliedstaat einen Führerschein für Fahrzeuge der Klasse B anerkennen muss, wenn sich die bei diesem Führerschein vorliegende Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 vorgesehenen Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz aus dem Führerschein, der dem Inhaber des erstgenannten Führerscheins anschließend nach dem Erwerb einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C ausgestellt wurde, nicht mehr ergibt.
- 38 Insbesondere berechtigt ihn sein Führerschein der Klasse C auch zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B, da die in Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439 vorgesehenen Voraussetzungen erfüllt seien.
- 39 Herr Köppl macht ferner einen Verstoß gegen Art. 13 der Richtlinie 2006/1226/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (ABl. L 403, S. 18) geltend, nach dem eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden darf.
- 40 Hierzu ist sogleich festzustellen, dass diese Bestimmung auf Sachverhalte wie den des Ausgangsverfahrens in zeitlicher Hinsicht nicht anwendbar ist. Gemäß Art. 16 Abs. 2 der genannten Richtlinie ist dieser Art. 13 nämlich erst ab dem 19. Januar 2013 anwendbar. Die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fahrerlaubnisse wurden jedoch 2004 und 2008 erteilt.
- 41 Zum weiteren Vorbringen von Herrn Köppl ist darauf hinzuweisen, dass aus Art. 5 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 91/439 hervorgeht, dass ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse C, ebenso wie ein Führerschein für Fahrzeuge der Klasse D (vgl. in diesem Sinne Urteil Apelt, Randnr. 37), nur Fahrzeugführern ausgestellt werden kann, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind.
- 42 Außerdem kann, wie in Randnr. 28 des vorliegenden Beschlusses ausgeführt, nach Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 ein nach ihrem Art. 1 ausgestellter Führerschein zum Führen von Fahrzeugen verschiedener Klassen berechtigen. Innerhalb dieser Klassen kann nach Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie für das Führen von Fahrzeugen verschiedener Unterklassen ein besonderer Führerschein ausgestellt werden.
- 43 In Randnr. 42 des Urteils Apelt hat der Gerichtshof festgestellt, dass diese Einteilung in Klassen und Unterklassen es ermöglicht, die Mindestvoraussetzungen für die Ausstellung eines Führerscheins auf die einzelne Klasse bzw. Unterklasse abzustimmen.
- 44 Genauer gesagt sieht die Richtlinie 91/439 in ihren Anhängen II und III einen gemeinsamen Grundstock an Mindestvoraussetzungen für alle Führerscheinklassen vor. Die Erteilung eines jeden Führerscheins hängt somit von der Erfüllung dieser Mindestvoraussetzungen ab. Dabei geht es beispielsweise darum, das Fahrzeug zu beherrschen, um keine gefährlichen Verkehrslagen zu verursachen und richtig zu reagieren, wenn solche Lagen eintreten, oder um die Kenntnis des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, des Bremswegs und der Bodenhaftung des betreffenden Fahrzeugs (Urteil Apelt, Randnr. 43).
- 45 Wie der Gerichtshof in Randnr. 44 des Urteils Apelt ausgeführt hat, gibt es über diese Mindestvoraussetzungen hinaus für jede Klasse und insbesondere die Klasse D besondere Prüfungen. Auch die Bewerber um einen Führerschein der Klasse C müssen besondere Prüfungen für diese Klasse ablegen.
- 46 Insofern ergibt sich aus Teil I Abschnitt A Punkt 1 Abs. 2 des Anhangs II der Richtlinie 91/439, dass jeder Bewerber um eine Fahrerlaubnis, der schon die Prüfung der Kenntnisse für eine Fahrerlaubnis in einer anderen Klasse erfolgreich abgelegt hat, von den Prüfungen der Kenntnisse hinsichtlich u. a. der Straßenverkehrs Vorschriften befreit werden kann (Urteil Apelt, Randnr. 45).
- 47 In Randnr. 46 des Urteils Apelt schließt der Gerichtshof aus diesen Erwägungen, dass sich sowohl aus dem Wortlaut als auch aus der Systematik der Richtlinie 91/439 ergibt, dass der Führerschein für Fahrzeuge

der Klasse B eine unabdingbare Grundlage für den Erhalt eines Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse D darstellt.

- 48 Diese Schlussfolgerung ist auf Führerscheine für Fahrzeuge der Klasse C übertragbar, die, wie der Gerichtshof in Randnr. 29 des vorliegenden Beschlusses ausgeführt hat, zum Führen von Kraftwagen – ausgenommen jene der Klasse D – mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg berechtigen, während Führerscheine für Fahrzeuge der Klasse B zum Führen von Kraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz berechtigen.
- 49 Daraus ergibt sich, dass eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B, die mit einer Unregelmäßigkeit behaftet ist, die ihre Nichtanerkennung rechtfertigt, keine geeignete Grundlage für den Erwerb einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C sein kann.
- 50 Es stünde daher im Widerspruch zu dem in den Erwägungsgründen 1 und 4 der Richtlinie 91/439 genannten Ziel der Sicherheit im Straßenverkehr, wenn es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht erlaubt wäre, die Anerkennung einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B, die mit einer Unregelmäßigkeit behaftet ist, die deren Nichtanerkennung rechtfertigt, abzulehnen, weil dem Inhaber dieser Fahrerlaubnis in der Folge eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C erteilt wurde, die nicht mit dieser Unregelmäßigkeit behaftet ist. Aus denselben Gründen kann es einem Aufnahmemitgliedstaat auch nicht verwehrt sein, die Anerkennung einer solchen Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C abzulehnen, die auf der Grundlage einer Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B erteilt wurde, die mit einer Unregelmäßigkeit behaftet ist, die deren Nichtanerkennung rechtfertigt (vgl. in diesem Sinne Urteil Apelt, Randnr. 47).
- 51 Kann ein Mitgliedstaat es auf der Grundlage der Richtlinie 91/439 ablehnen, die Gültigkeit einer von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats erteilten Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B anzuerkennen, wird folglich nicht nur, wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis in der Folge eine auf der Grundlage der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B erteilte Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C erhalten hat, diese Befugnis zur Ablehnung der Anerkennung nicht in Frage gestellt, sondern der erste Mitgliedstaat ist auch berechtigt, die Gültigkeit einer auf der Grundlage der fraglichen Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B ausgestellten Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C nicht anzuerkennen (vgl. in diesem Sinne Urteil Apelt, Randnr. 48).
- 52 Da im Ausgangsverfahren die Herrn Köppl von den tschechischen Behörden erteilte Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B mit einer Unregelmäßigkeit behaftet ist, die ihre Nichtanerkennung rechtfertigt – Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 genannten Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz, die sich aus den Angaben im tschechischen Führerschein vom 29. Oktober 2004 ergibt –, verwehren es Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 2 und

4 dieser Richtlinie den deutschen Behörden nicht, die Anerkennung der Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C von Herrn Köppl abzulehnen, selbst wenn die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C diesem von den tschechischen Behörden zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage der für Fahrzeuge der Klasse B erteilten Fahrerlaubnis erteilt wurde, ohne dass sich die Nichtbeachtung der genannten Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz aus dem tschechischen Führerschein vom 30. Oktober 2008 ergäbe (vgl. in diesem Sinne Urteil Apelt, Randnr. 49).

Da die deutschen Behörden auf dieser Grundlage die Anerkennung der Herrn Köppl von den tschechischen Behörden erteilten Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C ablehnen konnte, braucht nicht darüber entschieden zu werden, ob Art. 2 Abs. 1 und Art. 3 Abs. 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union zur Begründung dieser Befugnis herangezogen werden können.

Daher ist auf die vorgelegten Fragen zu antworten, dass es den Art. 1 Abs. 2 sowie 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 nicht zuwiderläuft, wenn ein Mitgliedstaat es ablehnt, Fahrerlaubnisse für Fahrzeuge der Klassen B und C anzuerkennen, die ein anderer Mitgliedstaat einer Person ausgestellt hat, gegen die der erste Mitgliedstaat zuvor Maßnahmen im Sinne von Art. 8 Abs. 2 dieser Richtlinie verhängt hatte, wenn die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse B in dem zweiten Mitgliedstaat, wie sich aus den Eintragungen in dem entsprechenden Führerschein ergibt, unter Nichtbeachtung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der genannten Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz erteilt wurde und die Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C auf der Grundlage der ersten Fahrerlaubnis erteilt wurde, ohne dass sich die Nichtbeachtung der genannten Voraussetzung betreffend den ordentlichen Wohnsitz aus dem neuen Führerschein ergäbe, der gemäß dieser Fahrerlaubnis für Fahrzeuge der Klasse C ausgestellt wurde.

33. *) 1. Anders als bei Alkohol kann der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrsicherheit gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a., § 316 StGB auch weiterhin nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden. Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben würden, bei Blutwirkstoffkonzentrationen oberhalb eines bestimmten Grenzwertes ohne weiteres auf eine rauschmittelbedingte Fahrsicherheit zu schließen, bestehen nach wie vor nicht.

2. Die von der sog. Grenzwertkommission festgelegten analytischen Grenzwerte für Benzoyllecgonin von 75 ng/ml und Kokain von 10 ng/ml enthalten keine Aussage über eine Dosis-Blutkonzentrations-Wirkungs-Beziehung, weshalb ihre Überschreitung (hier: Benzoyllecgonin 387 ng/ml und

Kokain 14,6 ng/ml) für sich genommen noch keinen zuverlässigen Rückschluss auf eine im konkreten Fall gegebene, eine Strafbarkeit nach § 316 StGB begründende rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit zulässt.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 21. Dezember 2011 – 4 StR 477/11 –

Aus den Gründen:

Soweit der Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 2 StGB zu einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen verurteilt worden ist, ist das Verfahren auf Antrag des Generalbundesanwalts nach § 154 Abs. 2 StPO einzustellen, weil die bisher getroffenen Feststellungen die Verurteilung nicht tragen und eine Zurückverweisung mit Rücksicht auf das geringe Gewicht des Tatvorwurfes nicht angezeigt ist.

Der geständige Angeklagte geriet nach dem Konsum von Kokain mit seinem Pkw in einen Verkehrsunfall. Eine zwei Stunden nach dem Unfallereignis entnommene Blutprobe enthielt Benzoyllecgonin in einer Konzentration von 387 ng/ml und Kokain in einer Konzentration von 14,6 ng/ml. Bei der Blutentnahme schien der Angeklagte „leicht beeinflusst“ zu sein. Das Landgericht hat den Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahruntüchtigkeit schon deshalb als erbracht angesehen, weil der von der Grenzwertekommission empfohlene Grenzwert für Benzoyllecgonin von 75 ng/ml um das Fünffache überschritten war.

Anders als bei Alkohol kann der Nachweis einer rauschmittelbedingten Fahrunsicherheit gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a., § 316 StGB auch weiterhin nicht allein durch einen bestimmten Blutwirkstoffbefund geführt werden. Gesicherte Erfahrungswerte, die es erlauben würden, bei Blutwirkstoffkonzentrationen oberhalb eines bestimmten Grenzwertes ohne Weiteres auf eine rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit zu schließen, bestehen nach wie vor nicht (BGH, Beschluss vom 03. November 1998 – 4 StR 395/98 –, BGHSt 44, 219, 222 [= BA 1999, 61]; Beschluss vom 07. Oktober 2008 – 4 StR 272/08 –, StV 2009, 359, 360; Maatz BA 2004, Suppl. I. 9, 10; SSW-Ernemann § 316 Rn. 30; Fischer, StGB 59. Aufl., § 316 Rn. 39 m. w. N.). Es bedarf daher neben dem positiven Blutwirkstoffbefund noch weiterer aussagekräftiger Beweiszeichen, die im konkreten Einzelfall belegen, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des betreffenden Kraftfahrzeugführers soweit herabgesetzt war, dass er nicht mehr fähig gewesen ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (BGH, Urteil vom 15. April 2008 – 4 StR 639/07 –, NZV 2008, 528, 529 [= BA 2008, 309]). Das ohne eine phänomengebundene Schilderung mitgeteilte Erscheinungsbild des Angeklagten („leicht beeinflusst“) reicht dazu nicht aus.

Die vom Landgericht herangezogenen Empfehlungen der Gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle (hier zu Benzoyllecgonin im Beschluss vom 22. Mai 2007, BA 2007, 311) be-

zeichnen lediglich Messwerte, die mindestens erreicht sein müssen, damit eine Blutwirkstoffkonzentration bei Anwendung der Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie als qualitativ sicher nachgewiesen und quantitativ richtig bestimmt gelten kann (sog. Analytische Grenzwerte). Sie beruhen auf einer Übereinkunft der in der Kommission versammelten Experten und versuchen Richtlinien für den Nachweis berauschender Mittel und Substanzen im Blut im Sinne von § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vorzugeben (Ergebnisbericht der Gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle, BA 1998, 372, 374; BA 2007, 311; Geppert, DAR 2008, 125, 127; Eisenmenger, NZV 2006, 24, 26; vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 41 Aufl., StVG § 24a Rn. 21a und 21b m. w. N.). Da diese Grenzwerte keine Aussage über eine Dosis-Blutkonzentrations-Wirkungs-Beziehung enthalten, lässt ihre Überschreitung für sich genommen noch keinen zuverlässigen Rückschluss auf eine im konkreten Fall gegebene, eine Strafbarkeit nach § 316 StGB begründende rauschmittelbedingte Fahrunsicherheit zu (vgl. Möller, BA 2004, Suppl. I. 16, 17).

34. *) Auf das Vorliegen von vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr i. S. d. § 316 Abs. 1 StGB kann nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit geschlossen werden. Denn es gibt nach wie vor keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit kennt. Vielmehr müssen weitere auf die vorsätzliche Tatbegehung hinweisende Umstände hinzutreten. Dabei kommt es auf die vom Tatrichter näher festzustellende Erkenntnisfähigkeit des Fahrzeugführers bei Fahrtantritt an.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 16. Februar 2012
– III-3 RVs 8/12, 3 RVs 8/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die bereits mehrfach aufgrund von Straßenverkehrsdelikten – hierbei überwiegend im Zusammenhang mit Trunkenheitsfahrten – vorbestrafte Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Freiheitsstrafe von neun Monaten ohne Strafaussetzung zur Bewährung verurteilt und angeordnet, dass der Angeklagten für die Dauer von drei Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Auf die Berufung der Angeklagten hat das Landgericht unter Verwerfung des Rechtsmittels im Übrigen die Freiheitsstrafe auf sechs Monate – wiederum ohne Strafaussetzung zur Bewährung – herabgesetzt und folgende Feststellungen zur Tat getroffen:

„Die Angeklagte ist, seitdem ihr am 18. März 2009 die Fahrerlaubnis vorläufig und aufgrund der

Verurteilung vom 9. September 2010 endgültig entzogen worden ist, nicht mehr im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis. Obwohl der Angeklagten dies bekannt ist, ist sie zumindest noch bis zum 3. April 2011 Halterin eines Pkw W H D mit dem amtlichen Kennzeichen ...-... .. geblieben.

Am 2. April 2011 hatte die Angeklagte die Rechnung des Bestattungsinstitutes über die Beerdigungskosten ihres am 17. Dezember 2010 verstorbenen Vaters erhalten. Diese Rechnung war höher ausgefallen, als sie es erwartet hatte. Aus diesem Grund hatte sie nach Erhalt der Rechnung ein längeres Gespräch mit ihrer Mutter geführt. Nach diesem Gespräch ist nach den Angaben der Angeklagten all das zum Ausbruch gekommen, was sie in den letzten Monaten insbesondere im Zusammenhang mit dem Tod ihres Vaters ‚in sich hineingefressen habe‘. Sie habe deshalb zum ersten Mal nach ihrer Trunkenheitsfahrt vom 2. Juli 2010 wieder Alkohol zu sich genommen.

Zu der Alkoholaufnahme kam es, nachdem die Angeklagte sich am frühen Abend des 2. April 2011 in ihren Pkw gesetzt hatte und mit diesem Fahrzeug in ein Lokal gefahren war. In diesem Lokal konsumierte die Angeklagte im Verlaufe des Abends und der frühen Morgenstunden des 3. April 2011 in einem erheblichen Umfang alkoholische Getränke, wobei nicht mehr festgestellt werden konnte, welche Art von Getränken die Angeklagte zu sich genommen hat. Obwohl die Angeklagte genau wusste, wie sie auf den Genuss alkoholischer Getränke reagiert und dass sie in erheblichem Umfang alkoholisiert und deshalb fahruntüchtig war, setzte sie sich gegen 1.30 Uhr wiederum in ihren eigenen Pkw, um nach Hause zu fahren.

Nachdem sie eine Fahrstrecke von ca. 3-4 km zurückgelegt hatte, befuhr sie um 1.44 Uhr, aus Richtung Innenstadt P kommend, die I Straße in Fahrtrichtung M. Dort wurden die Polizeibeamten PK L1 und PK in L auf das Fahrzeug der Angeklagten aufmerksam, als sie sich diesem von hinten näherten. Bei der Annäherung des Streifenwagens fuhr die Angeklagte plötzlich von der rechten Fahrspur nach links auf den dortigen Gehweg, wo sie ihren Pkw sodann, mit zwei Rädern auf dem Gehweg stehend, anhielt. Die Angeklagte war zu diesem Zeitpunkt zwar deutlich und erheblich alkoholisiert. Sie war jedoch nicht volltrunken. Als die beiden Polizeibeamten sie unmittelbar nach ihrem Anhalten kontrollieren wollten, rutschte die Angeklagte, die alleinige Insassin des Fahrzeugs war, vom Fahrersitz auf den Beifahrersitz. Den sie kontrollierenden Polizeibeamten erklärte sie sofort aufgeregt, dass nicht sie, sondern ihr Bekannter, der den Wagen gerade verlassen habe, das Fahrzeug gefahren habe. Die Angeklagte stieg aus dem Fahrzeug aus und blieb zunächst neben ihrem Pkw stehen. Auch wenn sie sich zwischendurch mal an das Fahrzeug anlehnte, so war sie in der Lage, allein zu stehen und später auch allein zu gehen. Die Angeklagte wollte keine Angaben zu ihrer Person machen. Sie reagierte auf die

Kontrolle auch sofort in einer aggressiven Art und Weise. Obwohl sie eigentlich mit den Polizeibeamten nicht sprechen wollte, schrie sie diese laut und mit deutlicher Stimme an. Sie ging auch mit erhobenen Händen aufgebracht auf die Polizeibeamten zu, die ihr daraufhin zur Eigensicherung Handschellen anlegten. Einen ihr angebotenen Alkoholtest lehnte die Angeklagte ab. Sie war auch mit der Entnahme einer Blutprobe nicht einverstanden, so dass unmittelbar darauf eine richterliche Anordnung der Blutentnahme durch das Amtsgericht Detmold eingeholt wurde. Während ihrer Zuführung zur Polizeiwache C verhielt die Angeklagte sich weiterhin äußerst aggressiv. Sie beschimpfte die Zeugin L als ‚Ossischlampe‘ und ‚Bullenfotze‘ und den Polizeibeamten L1 als ‚verwixten Penner‘. Außerdem bespuckte die Angeklagte die Zeugin L und traf sie dabei auf der Jacke im Brustbereich und auf der Hose.

Auf der Polizeiwache machte die Angeklagte gegenüber dem Arzt Dr. Q I keine Angaben. Der Arzt nahm in seinen Arztbericht vom 3. April 2011 zum Zustand der Angeklagten folgende Angaben auf: ‚Denkablauf verworren, Verhalten redselig, Stimmung gereizt‘. Die der Angeklagten um 2.50 Uhr entnommene Blutprobe ergab im Mittelwert eine Blutalkoholkonzentration von 2,39 ‰.“

Mit ihrer Revision rügt die Angeklagte die Verletzung sachlichen Rechts.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel der Angeklagten hat (vorläufig) Erfolg.

1. Bereits die Formulierung der Beweiswürdigung begegnet Bedenken. Zu den Angaben der Angeklagten und der Zeugin L zum Tathergang führt das Landgericht Folgendes aus:

„Die tatsächlichen Feststellungen beruhen – soweit es das Geschehen bis zum Alkoholenuss im Lokal und die bis zur Polizeikontrolle zurückgelegte Fahrstrecke betrifft – auf den eigenen Angaben der Angeklagten. Die Feststellungen zu dem weiteren Tatgeschehen beruhen auf der glaubhaften Bekundung der Zeugin L, dem verlesenen Blutentnahmeprotokoll vom 3. April 2011, dem ärztlichen Bericht vom 3. April 2011 und dem Blutalkoholgutachten vom 5. April 2011 sowie den in Augenschein genommenen Lichtbildern. Die Angeklagte und die Zeugin L haben das Tatgeschehen insoweit glaubhaft so geschildert, wie es festgestellt worden ist. Die Angeklagte hat außerdem die Bekundung der Zeugin L bestätigt, dass sie alleinige Insassin ihres Pkw war. An das übrige Tatgeschehen hat die Angeklagte nach ihren Angaben keine Erinnerung mehr“.

Diese Darstellung lässt zumindest Interpretationsspielräume zu der Frage bestehen, welche Angaben die Angeklagte zu dem Tatgeschehen ab dem Trinkbeginn in der Gaststätte gemacht hat. Insbesondere wird nicht ohne weiteres deutlich, ob die Angeklagte Angaben zum Zeitpunkt des Fahrtbeginns nach dem Verlassen

der Gaststätte gemacht oder ob sie lediglich erklärt hat, sie habe bis zur Polizeikontrolle eine Fahrstrecke von ca. drei bis vier Kilometern zurückgelegt, und die Feststellung zum Fahrtbeginn auf einer Rückrechnung durch die Strafkammer beruht. Es kann allerdings dahinstehen, ob bereits die vorstehend wiedergegebenen Ausführungen des Landgerichts einen sachlich-rechtlichen Mangel des angefochtenen Urteils begründen.

2. Denn entscheidend für den (vorläufigen) Erfolg der Revision ist, dass die Darlegungen in den Urteilsgründen den Schuldspruch wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 StGB) nicht zu tragen vermögen.

a) Eine Bestrafung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr setzt voraus, dass der Fahrzeugführer seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit kennt oder zumindest mit ihr rechnet und sie billigend in Kauf nimmt (Senat, Beschluss vom 26. April 2004 – 3 Ss 77/04 – <NRWE> m. w. N.). Die Feststellung der Kenntnis der Fahruntüchtigkeit (innere Tatsache) hat der Tatrichter auf der Grundlage des Ergebnisses der Hauptverhandlung und der Heranziehung und Würdigung aller Umstände zu treffen. Bei einem insoweit nicht geständigen Angeklagten – der Senat vermag angesichts der oben zitierten Formulierungen in der Beweiswürdigung nicht davon auszugehen, dass die Angeklagte die Kenntnis von ihrer Fahruntüchtigkeit eingeräumt hat – müssen die für die Überzeugungsbildung des Tatgerichts verwendeten Beweisanzeichen lückenlos zusammengefügt und unter allen für ihre Beurteilung maßgebenden Gesichtspunkten gewürdigt werden (Senat, a. a. O.). Nur so wird dem Revisionsgericht die Prüfung ermöglicht, ob der Beweis der Schuldform (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) schlüssig erbracht ist und alle gleich naheliegenden Deutungsmöglichkeiten für und gegen den Angeklagten geprüft worden sind (Senat, a. a. O.).

Nach der wohl einhelligen Meinung der Oberlandesgerichte kann das Vorliegen von vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit geschlossen werden (Senat, a. a. O.; NJW 1969, 1587). Es gibt nämlich nach wie vor keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit kennt (Senat, a. a. O.). Vielmehr müssen weitere auf die vorsätzliche Tatbegehung hinweisende Umstände hinzutreten (Senat, Beschluss vom 26. April 2004 – 3 Ss 77/04 – <NRWE>). Dabei kommt es auf die vom Tatrichter näher festzustellende Erkenntnisfähigkeit des Fahrzeugführers bei Fahrtantritt an (Senat, a. a. O. m. w. N.). Für die Annahme vorsätzlicher Begehung bedarf es deshalb der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere – soweit feststellbar – der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs, des Zusammenhanges zwischen Trinkverlauf und dem Fahrtantritt sowie des Verhaltens des Täters während und nach der Tat (Senat, a. a. O. m. w. N.). Bei einer hohen Blutalkoholkonzentration treten nämlich zwar häufig Ausfallerscheinungen auf, die eine Kenntnis des Fahrers von seiner Fahruntüchtigkeit nahe legen (Senat, a. a. O.). Andererseits ist aber zu berück-

sichtigen, dass bei fortschreitender Trunkenheit das kritische Bewusstsein und die Fähigkeit zur realistischen Selbsteinschätzung abnehmen, das subjektive Leistungsgefühl des Alkoholisierten hingegen infolge der Alkoholeinwirkung häufig gesteigert wird mit der Folge, dass der Fahrer seine Fahruntüchtigkeit falsch einschätzt (Senat, a. a. O. m. w. N.).

b) Diesen Anforderungen werden die Darlegungen des Landgerichts nicht gerecht. Es stützt die Annahme vorsätzlicher Tatbegehung auf die einschlägigen strafrechtlichen Vorbelastungen der Angeklagten, die ärztlichen Behandlungen und Therapien ihres übermäßigen Alkoholkonsums und den Umstand, dass sie sich gleichwohl am Abend des 2. April 2011 mit ihrem Pkw zu einer Gaststätte begeben und dort über mehrere Stunden alkoholische Getränke zu sich genommen hat. Zutreffend hat das Landgericht hierin Beweisanzeichen für eine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung gesehen. Die Strafkammer hat sich indes rechtsfehlerhaft nicht mit der naheliegenden Möglichkeit auseinandergesetzt, dass die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit der Angeklagten aufgrund ihrer fortgeschrittenen Alkoholisierung zum Zeitpunkt des Fahrtantritts so weit herabgesetzt war, dass sie ihre Fahruntüchtigkeit tatsächlich nicht mehr erkannt hat.

aa) Hierfür spricht zunächst der hohe Grad der Alkoholisierung der Angeklagten. Für die Prüfung der Erkenntnis- und Kritikfähigkeit der Angeklagten zum Zeitpunkt des Fahrtantritts ist bei der Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zu ihren Gunsten von einem maximalen BAK-Wert auszugehen. Damit sind im Falle der Entnahme und Untersuchung einer Blutprobe die gleichen Rückrechnungsgrundsätze wie bei der Prüfung der Schuldfähigkeit anzuwenden. Es sind demnach ein stündlicher Abbauwert von 0,2 ‰ sowie ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ zu berücksichtigen (vgl. Fischer, StGB, 59. Aufl. 2012, § 20 Rdnr. 13). Da die Blutprobe im vorliegenden Falle etwa eineinhalb Stunden nach dem Fahrtbeginn entnommen wurde, ist von einer Tatzeit-BAK von 2,89 ‰ auszugehen. Dieser Wert liegt schon nahe an dem Wert von 3 ‰, der nach gefestigter Rechtsprechung in der Regel sogar Anlass für die Prüfung einer Aufhebung der Steuerungsfähigkeit ist (vgl. die Nachweise bei Fischer, a. a. O., Rdnr. 20).

Weitere Indizien für eine Herabsetzung der Erkenntnis- und Kritikfähigkeit der Angeklagten zum Zeitpunkt des Fahrtantritts sind darüber hinaus ihr Verhalten während der Polizeikontrolle, namentlich der wenig durchdacht und wenig erfolversprechend erscheinende Versuch, der Polizei einen nicht existierenden „Bekannt“ als Fahrer zu präsentieren, sowie ihr sowohl verbal als auch physisch aggressives Verhalten gegenüber den Polizeibeamten, und schließlich auch die Feststellung des sie auf der Polizeiwache untersuchenden Arztes, ihr Denkablauf sei verworren.

bb) Die vorbezeichneten Umstände hätten eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Möglichkeit einer der vorsätzlichen Tatbegehung entgegenstehenden Herabsetzung der Erkenntnis- und Kritikfähigkeit der Angeklagten zum Zeitpunkt des Fahrtantritts erforder-

derlich gemacht. Entsprechende Darlegungen finden sich in dem angefochtenen Urteil indes nicht. Der Hinweis auf die einschlägigen Vorstrafen und die Alkoholtherapie der Angeklagten vermag die erforderlichen Darlegungen zur Erkenntnis- und Kritikfähigkeit nicht entbehrlich zu machen. Warum die Therapiemaßnahmen die Angeklagte in die Lage versetzt haben, auch bei einer derart hohen BAK wie im vorliegenden Falle ihre Fahruntüchtigkeit zweifelsfrei zu erkennen, ergibt sich aus dem Urteil nicht. Gleiches gilt im Ergebnis für die einschlägigen strafrechtlichen Vorbelastungen der Angeklagten. Sie ist zwar nach den Urteilsfeststellungen schon zweimal wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und einmal wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu Freiheitsstrafen – jeweils unter Strafaussetzung zur Bewährung – verurteilt worden. Die diesen Verurteilungen zugrundeliegenden und im angefochtenen Urteil mitgeteilten Sachverhalte sind mit der vorliegenden Fallkonstellation indes nicht vergleichbar, weil die BAK bei den früheren Taten jeweils deutlich unter dem hier festgestellten Wert lag.

3. Wegen des aufgezeigten Mangels ist das angefochtene Urteil nach § 353 StPO mit den Feststellungen aufzuheben und die Sache nach § 354 Abs. 2 Satz 1 StPO zu neuer Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Detmold zurückzuverweisen.

4. Für die neue Hauptverhandlung weist der Senat darauf hin, dass es sinnvoll erscheint, den Arzt Dr. I, der die Angeklagte am frühen Morgen des 3. April 2011 untersucht und ihren Denkablauf als „verworren“ bezeichnet hat, als Zeugen zu hören und gegebenenfalls einen rechtsmedizinischen Sachverständigen zur Untersuchung der Erkenntnis- und Kritikfähigkeit der Angeklagten zum Tatzeitpunkt hinzuzuziehen.

35. *) Bei dem von der sog. Grenzwertkommission am 04. September 2007 festgesetzten Grenzwert für Kokain von 10 ng/ml handelt es sich um einen analytischen und nicht um einen normativen Grenzwert. Aus dem Überschreiten dieses Grenzwertes kann nicht auf eine absolut rauschbedingte Fahrsicherheit i.S.d. § 316 StGB geschlossen werden, sondern nur sicher darauf, dass der Betroffene während der Fahrt unter dem Einfluss von Kokain stand.

Landgericht Berlin,
Urteil vom 10. April 2012
– 524 36/11, (524) 11 Ju Js 1853/10 (36/11) –

Zum Sachverhalt:

Am Nachmittag des 31. August 2010 hatte die Angeklagte Streit mit ihrem Freund, nachdem sie erfahren hatte, dass dieser fremd gegangen war. Ihr wurde von Bekannten Kokain angeboten, da sie dann den Ärger „sofort vergessen“ würde. Die Angeklagte konsumierte ein Prise. Dabei konsumierte sie zum ersten

Mal dieses Rauschgift. Abgesehen von Kopfschmerzen verspürte sie keine Wirkungen. Gegen diese nahm sie etwa eine Stunde später eine Tilidin-Tablette ein. Anschließend fuhr sie mit einem Pkw, der ihr von ihrem Vater zur Verfügung gestellt wurde, vom Bezirk W. nach W. und von dort zur B.straße in T., ohne dass dabei irgendwelche Auffälligkeiten in ihrem Fahrverhalten auftraten. Am Ziel angekommen gab es eine lautstarke Auseinandersetzung mit ihrem Freund, die dazu führte, dass die Polizei gerufen wurde. Diese veranlasste die Entnahme einer Blutprobe bei der Angeklagten. In dieser um 21.13 Uhr entnommenen Blutprobe wurden 610 ng/ml Benzoyllecgonin, 14 ng/ml Cocain und Nortilidin als Abbauprodukt von Tilidin festgestellt.

Das Amtsgericht Tiergarten in Berlin – Jugendrichter – hat die Angeklagte am 04. März 2011 wegen eines fahrlässigen Verstoßes gemäß § 24a Abs. 2 StVG zu einer Geldbuße von 500 € verurteilt und außerdem ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft frist- und formgerecht Berufung eingelegt, mit der sie einen Schuldspruch nach § 316 StGB erstrebt. Die Berufung hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Nach dem festgestellten Sachverhalt war die Angeklagte nicht wegen eines Vergehens nach § 316 StGB zu verurteilen:

Wie sich aus der in der Hauptverhandlung verlesenen Aussage von POK F. ergab, ist die Angeklagte während der gesamten Fahrt von Polizeibeamten beobachtet worden. Dabei traten keine Hinweise auf eine Fahrt unter Drogeneinfluss auf. Dass die Angeklagte nach Schluss der Fahrt weinte, anschließend aus dem Fahrzeug sprang und hysterisch herumschrie, kann auf den Streit mit ihrem Freund, der immerhin zuvor das Nummernschild ihres Autos abgetreten hatte, zurückzuführen sein. Ihr Verhalten ist somit kein gesichertes Indiz für ein drogenindiziertes Fehlverhalten, das die relative Fahruntüchtigkeit begründen würde.

Dass angesichts der in ihrer Blutprobe festgestellten Befunde von einer absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen ist, hat die Kammer nicht feststellen können. Sie hat in diesem Zusammenhang den Sachverständigen Dr. med. W. gehört, der Folgendes ausgeführt hat:

Zwar werden die von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft „Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog“ (sog. Grenzwertkommission) am 04. September 2007 festgesetzten Grenzwerte (für Benzoyllecgonin 75 ng/ml und Kokain 10 ng/ml) im vorliegenden Fall jeweils übertroffen. Dies führt aber ebenfalls nicht zur Annahme einer absoluten Fahruntüchtigkeit: Denn bei diesen Grenzwerten handelt es sich um analytische und nicht um normative Grenzwerte. Da bundesweit nicht jedes Labor aufgrund der dort vorhandenen Ausstattung mit entsprechenden Spezialgeräten in der Lage ist, auch Kleinstmengen von Kokain oder dessen Abbauprodukten zu bestimmen, hat die Kommission bundeseinheitlich festgelegt, von welcher Mindestmenge an jedes Labor in Deutschland in der Lage ist, sicher an-

zugeben, dass Kokain konsumiert wurde. Dabei entfaltet der Nachweis des Abbauprodukts Benzoylcegonin nur dann Relevanz, wenn Kokain selbst nicht nachgewiesen wurde. Im vorliegenden Fall ist also allein der Wert von 10 ng/ml Kokain zu diskutieren. Eine Rückrechnung ist anders als bei Alkohol nicht möglich, da diese Droge schnell an- und ebenso schnell abflutet und sich lineare Berechnungen deshalb verbieten. Aus dem Überschreiten des analytischen Grenzwertes kann also nur sicher geschlossen werden, dass die Angeklagte während der Fahrt unter dem Einfluss von Kokain stand. Wie hoch dosiert das Rauschgift konsumiert wurde, lässt sich aber ebenso wenig angeben wie die Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

Ganz allgemein lässt sich festhalten, dass sich Kokainkonsum in vielerlei Hinsicht nachteilig auf das Fahrverhalten auswirken kann. In der euphorischen Phase bewirkt er eine risikobereite oder aggressive Fahrweise etwa durch unangepasste hohe Geschwindigkeit oder riskante Überholmanöver, da das eigene Leistungsvermögen überschätzt wird. Die mit dem Rauschgiftkonsum einhergehende Pupillenerweiterung kann zu einer Verminderung des Sehvermögens führen, was sich besonders bei Tunnel- und Nachtfahrten bemerkbar machen kann. Beim Abklingen der Wirkung sind Auffälligkeiten (z. B. wechselnde Fahrgeschwindigkeiten oder Schwierigkeiten beim Spurhalten) aufgrund eines körperlichen Erschöpfungszustandes zu erwarten.

Weitergehende Feststellungen über Kokain-Konsum und Fahrverhalten lassen sich nach den derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht treffen, wobei der Sachverständige insbesondere auf aktuelle empirische Studien aus Frankreich (2003) und Norwegen (2008 und 2011) zurückgreifen konnte. Da Kokain in unterschiedlicher Konzentration bei unterschiedlichen Personen zu ganz unterschiedlichen Folgen führen kann, ist ein normativer Grenzwert, bei dem die absolute Fahruntauglichkeit anzunehmen wäre, derzeit nicht in Sicht.

Bei dem Sachverständigen Dr. med. W. handelt es sich um einen ausgewiesenen Spezialisten für die hier aufgeworfenen Fragen. Er ist Rechtsmediziner, hat klinisch-psychiatrisch in der Forensik mit Abhängigkeitserkrankten gearbeitet und nicht zuletzt im Handbuch für forensische Psychiatrie den Abschnitt zur Wirkweise psychotroper Substanzen verfasst. Sein Gutachten war wissenschaftlich auf dem aktuellen Stand und überzeugend begründet, so dass sich die Kammer nach eigener Prüfung diesem anschließen konnte.

Dass es für eine rauschbedingte absolute Fahrunfähigkeit nach Kokainkonsum wie übrigens auch nach Cannabiskonsum (vgl. KG Beschluss vom 28. Februar 2012 – (3) 161 Ss 35/12 (2912) m. w. N.) keine dem Alkoholkonsum vergleichbaren absoluten Grenzwerte gibt, erscheint unbefriedigend: Denn es steht fest, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss die Unfallgefahr erhöht. Es erscheint widersinnig, dass der Erwerb von Drogen strafrechtlich sanktioniert ist, während man sich ungestraft unter

Drogeneinfluss ans Steuer setzen kann. Dieser Widerspruch lässt sich aber nicht dadurch lösen, dass Gerichte irgendwelche Grenzwerte für eine absolute Fahrunfähigkeit aufstellen, die sich wissenschaftlich nicht begründen lassen. Er könnte nur durch den Gesetzgeber aufgehoben werden. Wie dies verwirklicht werden könnte, zeigt das Beispiel Frankreichs, wo jedes Fahren unter Drogeneinfluss strafbar ist.

Nach der jetzt geltenden Rechtslage hat die Angeklagte lediglich eine fahrlässige Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG i. V. m. der Anlage zu § 24a StVG begangen, für die eine Geldbuße von 500,00 € festzusetzen war. Außerdem war ihr nach § 25 StVG für die Dauer eines Monats zu verbieten, Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu führen.

36. *) Es ist allgemein bekannt und entspricht der Verkehrserfahrung, dass es auch einem nüchternen Kraftfahrer passieren kann, bei schneeglatte(r) Fahrbahn die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren und gegen eine am Fahrbahrand stehende Laterne zu prallen. Das Unfallgeschehen als solches lässt daher noch keinen Rückschluss auf eine alkoholbedingte, relative Fahrunsicherheit i. S. d. § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB zu.

Landgericht Aachen,
Urteil vom 20. Juni 2011
– 71 Ns-507 Js 513/10-227/10 –

Zum Sachverhalt:

Am frühen Morgen des Samstags, 06. März 2010, war die Angeklagte als Führerin des PKW's im Straßenverkehr unterwegs. Auf der Fahrt von A. in Richtung S. kam sie gegen 05.30 Uhr bei schneeglatte(r) Fahrbahn in der Ortslage R., B.-straße Nr. 42, von der Fahrbahn ab und prallte gegen eine am Straßenrand stehende Laterne.

Die Angeklagte befand sich zu diesem Zeitpunkt unter der Einwirkung einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,796 Promille.

Der Strafrichter bei dem Amtsgericht Aachen hat die Angeklagte am 28. September 2010 wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 37,00 Euro verurteilt. Ferner hat er ihr die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von drei Monaten verhängt. Gegen dieses Urteil wendet sich die Angeklagte mit dem Rechtsmittel der Berufung, welches zum Teil Erfolg hatte.

Aus den Gründen:

Im Abweichung zu der Entscheidung des Strafrichters konnte nicht festgestellt werden, dass sich die Angeklagte der fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 StGB strafbar gemacht hätte. Insbesondere kann nicht festgestellt werden, dass die Angeklagte zum Vorfalleszeitpunkt fahr-

untauglich im Sinne der vorgenannten Norm war. Ihre Blutalkoholkonzentration lag deutlich unter dem Grenzwert von 1,1 Promille, ab welchem nach der ständigen Rechtsprechung des BGH jeder Mensch zum Führen eines Kraftfahrzeugs nicht mehr tauglich ist. Daher war zu prüfen, ob bei der Angeklagten eine sogenannte relative Fahruntauglichkeit festzustellen war. Dies ist indes nicht der Fall. Es war zu prüfen, ob das Unfallgeschehen sich auch dann ereignet hätte, wenn die Angeklagte zuvor keinen Alkohol getrunken hätte. Hiervon ist zu Gunsten der Angeklagten auszugehen. Denn es ist allgemein bekannt und entspricht der Verkehrserfahrung, dass es auch einem nüchternen Kraftfahrer passieren kann, bei schnee-glatter Fahrbahn die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren und gegen eine am Fahrbahnrand stehende Laterne zu prallen. Das Unfallgeschehen aus solches lässt daher noch keinen Rückschluss auf eine alkoholbedingte, relative Fahruntauglichkeit der Angeklagten zu (vgl. für einen ähnlichen Fall LG Leipzig DAR 2006, 402 [= BA 2007, 382]). Hinzu tritt, dass bei der Blutentnahme um 07.52 Uhr ärztlicherseits überhaupt keine neurologischen Ausfallerscheinungen festgestellt wurden. Der blutentnehmende Arzt stellte vielmehr fest, dass ein Einfluss von Alkohol auf das Verhalten der Angeklagten nicht feststellbar sei.

Bei einer Gesamtbetrachtung der beiden vorgenannten Umstände sowie unter Würdigung des Grundsatzes „in dubio pro reo“ lässt sich deshalb eine alkoholbedingte, relative Fahruntauglichkeit der Angeklagten nicht feststellen.

Allerdings hat die Angeklagte den Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 1 StVG verwirklicht, indem sie ein Kraftfahrzeug mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,5 Promille geführt hat. Zu Gunsten der Angeklagten ist von einem fahrlässigen Verstoß auszugehen.

(Mitgeteilt von Vorsitzenden Richter am Landgericht
Dr. Matthias Quarch)

37. Die pauschale Annahme, bei Verdacht von Alkohol- und Drogendelikten stets zur Anordnung einer Blutprobe berechtigt zu sein, begründet die Besorgnis einer dauerhaften und ständigen Umgehung des Richtervorbehalts und führt zur Annahme eines Beweisverwertungsverbotes.

Amtsgericht Nördlingen,
Urteil vom 28. Dezember 2011
– 5 OWi 605 Js 109117/11 –

Aus den Gründen:

Dem Angeklagten lag zur Last, am 01.11.2010 um 16.20 Uhr als Führer des PKW auf der Hauptstraße in M. ein Kraftfahrzeug unter Wirkung eines berauschenden Mittels – nämlich THC in einem Messwert von 18,7 ng/ml, welcher deutlich oberhalb des empfohlenen Grenzwerts von 1,0 ng/ml liegt – geführt zu haben.

Von diesem Tatvorwurf war der Angeklagte aus tatsächlichen Gründen freizusprechen, weil das Ergebnis des Betäubungsmittelgutachtens vom 26.11.2010 nicht verwertet werden kann, da die diesem Gutachten zu Grunde liegende Blutprobe dem Betroffenen unter Verletzung von § 81a II StPO entnommen wurde und dieser Umstand ein Beweisverwertungsverbot hinsichtlich des Betäubungsmittelgutachtens zur Folge hat. Da darüber hinausgehende – ohne Verletzung des § 81a II StPO ermittelte – Beweistatsachen für die Wirkung eines berauschenden Mittels auf den Betroffenen nicht zur Verfügung stehen, kann ein Tatnachweis nicht erbracht werden.

Der Zeuge Z, der polizeiliche Sachbearbeiter der verfahrensgegenständlichen Verkehrskontrolle und Anordnung der Blutprobenentnahme hat Folgendes glaubhaft bekundet:

Nach Anhaltung des Fahrzeugs des Betroffenen im Rahmen einer Routinekontrolle habe er bei diesem Anzeichen für Drogenkonsum festgestellt. Dies habe er an dessen Augen bzw. der Pupillenreaktion wahrgenommen. Einen ihm angebotenen Drogenschnelltest habe der Betroffene dann verweigert. Er – der Zeuge – habe dann, nachdem der Betroffene auch die freiwillige Abgabe einer Blutprobe verweigert habe, eine Blutentnahme angeordnet. Vor dieser Anordnung habe er keine richterliche Anordnung eingeholt bzw. eine Kontaktaufnahme zu einem Richter nicht versucht. Der Zeuge hat dies glaubhaft damit begründet, dass für ihn zum damaligen Zeitpunkt eine Anordnung des zuständigen Polizeipräsidiums gegolten habe, wonach bei dem Verdacht von Drogenkonsum grundsätzlich Gefahr im Verzug gegeben sei und daher eine richterliche Anordnung nicht erforderlich wäre. Im Hinblick auf diese generelle Anordnung habe er keine Kontaktaufnahme zum zuständigen Gericht unternommen.

Auf Grund dieser Einlassung des polizeilichen Sachbearbeiters ist diesem persönlich keinerlei Vorwurf zu machen, weil er sich lediglich an die rechtlich nicht haltbare generelle Anordnung seines übergeordneten Dienstvorgesetzten gehalten hat, wonach beim Verdacht von Drogenkonsum grundsätzlich Gefahr im Verzug anzunehmen sei. In Umsetzung dieser Anordnung hat der Zeuge daher keine Kontaktaufnahme zum zuständigen Gericht gesucht, weil er davon ausging, dass ihm grundsätzlich eine Eilkompetenz aus § 81a II StPO zustehe. Eine Reflektion des konkreten Einzelfalles auf das tatsächliche Bestehen von Gefahr im Verzug hat der Sachbearbeiter daher gerade nicht vorgenommen.

Somit liegt nicht erst in der konkreten Anordnung des zuständigen polizeilichen Sachbearbeiters eine Verletzung des Richtervorbehalts gemäß § 81a II StPO, sondern bereits in der generellen Anordnung der übergeordneten Polizeibehörde. Diese Rechtsfehlerhafte generelle Anordnung führt jedoch zu einem besonders schwerwiegenden Verfahrensfehler, welcher wiederum ein Beweisverwertungsverbot nach sich zieht.

Insofern unterscheidet sich der Sachverhalt vorliegenden Verfahrens grundsätzlich von anderweitigen Fällen, in welchen von der obergerichtlichen Recht-

sprechung trotz Verstoßes gegen den Richtervorbehalt des § 81a II StPO kein Beweisverwertungsverbot angenommen wurde. Denn in vorliegendem Verfahren beruht der Verstoß auf einer generellen Anordnung der übergeordneten Polizeibehörde, während es in den besagten anderen Verfahren um jeweils individuelle Fehleinschätzungen der zuständigen polizeilichen Ermittlungsperson ging.

Das Gericht schließt sich insoweit der Rechtsprechung des OLG Köln in dessen Beschluss vom 26.08.2011 (III-1 RBs 201/11 [BA 2012, 42]) zu einer völlig identischen Verfahrenskonstellation an und macht sich diese zu Eigen.

Das OLG Köln hat hierzu u. a. wie folgt ausgeführt:

„a) ... „Somit ist im Rahmen des § 81a Abs. 2 StPO für die im konkreten Einzelfall zu beurteilende Frage, ob die Ermittlungsbehörde eine richterliche Entscheidung rechtzeitig hätten erreichen können, der Zeitpunkt maßgeblich, zu dem die Staatsanwaltschaft bzw. – wie hier – ihre Ermittlungspersonen eine Eingriffsmaßnahme in Form der Blutentnahme für erforderlich hielten (BGHSt 51, 285, 289 = NJW 2007, 2269 = NStZ 2007, 601). Die mit der Sache befasste Ermittlungsperson muss zu diesem Zeitpunkt eine eigene Prognoseentscheidung zur mutmaßlichen zeitlichen Verzögerung treffen. Dabei sind in diese Abwägung neben der wahrscheinlichen Dauer bis zum Eintreffen eines Arztes auf der Dienststelle bzw. bis zum Erreichen eines Krankenhauses und damit bis zur tatsächlichen Möglichkeit zur Entnahme der Blutprobe beim Beschuldigten sowohl die eintretende zeitliche Verzögerung mit oder ohne Herbeiführung einer richterlichen Entscheidung als auch vor allem die bisher festgestellten konkreten Tatumstände am Ort der Kontrolle – insbesondere der durch eine Atemalkoholmessung bereits ermittelte oder durch Ausfallerscheinungen erkennbare Grad der Alkoholisierung und seine Nähe zu relevanten Grenzwerten – sowie das Verhalten des Beschuldigten einzubeziehen. Während bei einer höhergradigen Alkoholisierung eine kurzfristige Verzögerung ohne Gefährdung des Untersuchungserfolgs hinzunehmen ist, wird diese bei einer nur knappen Grenzwertüberschreitung eher zu bejahen sein. Vor allem ein unklares Ermittlungsbild oder ein komplexer Sachverhalt mit der Notwendigkeit einer genauen Ermittlung des BAK-Werts wird als ein Indiz für die Eilkompetenz der Strafverfolgungsbehörden herangezogen werden können (OLG Hamburg NJW 2008, 2597, 2598; OLG Hamm NJW 2009, 242, 243; OLG Jena, B. v. 25.11.2008 – 1 Ss 230/08, BeckRS 2009, 4235; OLG Bamberg NJW 2009, 2146). Eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs durch eine Verzögerung tritt im Einzelfall dann ein, wenn die praktische Durchführung der Blutentnahme unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien zu einem Zeitpunkt für notwendig erachtet wird, der erheblich von dem abweicht, zu dem mit einer richterlichen Entscheidung gerechnet werden kann (OLG Bamberg NJW 2009, 2146).“

Hier hat der die Anordnung betreffende Polizeibeamte im Hinblick auf die allgemeine Dienstanweisung überhaupt keine eigene Bewertung vorgenommen, sondern mit Rücksicht auf das generelle Vorgehen bei Alkohol- und Drogendelikten eine Blutprobe angeordnet. Der ermittelnde Polizeibeamte hielt sich generell für anordnungsbefugt. Er hat keine Überlegungen dazu angestellt, ob die Anordnung der Blutentnahme im konkreten Fall einem Richter vorbehalten war, welche Umstände im konkreten Einzelfall die von ihm pauschal unterstellte Gefahr im Verzug begründeten und wodurch seine Anordnungskompetenz ausnahmsweise eröffnet war. Die pauschale Annahme, bei Verdacht von Alkohol- und Drogendelikten stets zur Anordnung einer Blutprobe berechtigt zu sein, begründet die Besorgnis einer dauerhaften und ständigen Umgehung des Richtervorbehalts. Ein solches Vorgehen missachtet klar die Regelung des § 81a StPO (vgl. auch OLG Oldenburg NJW 2009, 3591; OLG Dresden NStZ 2009, 526 [= BA 2009, 344]; OLG Brandenburg zfs 2010, 587 [= BA 2010, 426]; OLG Nürnberg DAR 2010, 217; OLG Hamm DAR 2009, 336; OLG Celle NJW 2009, 3524 ff. [= BA 2009, 416]).

b) Allerdings gehen die Strafgerichte in gefestigter, vom Bundesverfassungsgericht gebilligter und vom Beschwerdeführer auch nicht angegriffener Rechtsprechung davon aus, dass dem Strafverfahrensrecht ein allgemein geltender Grundsatz, wonach jeder Verstoß gegen Beweiserhebungsvorschriften ein strafprozessuales Verwertungsverbot nach sich zieht, fremd ist und dass die Frage der Verwertbarkeit verbotswidrig erlangter Erkenntnisse jeweils nach den Umständen des Einzelfalls, namentlich nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes, unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden ist. Insbesondere die willkürliche Annahme von Gefahr im Verzug, die bewusste Umgehung oder Missachtung des Richtervorbehalts oder das Vorliegen eines besonders schwer wiegenden Fehlers können danach ein Verwertungsverbot begründen (BVerfG NJW 2008, 3053 [= BA 2008, 386]; BGHSt 51, 285 = NJW 2007, 2269 = NStZ 2007, 601; BGH, B. v. 15.05.2008 – 2 ARs 452/07 – Rz. 15 bei Juris; Sen E v. 15.01.2010 a. a. O.; speziell für den Fall der Blutentnahme: Sen E v. 26.09.2008 – 83 Ss 69/08 – = NStZ 2009, 406 = zfs 2009, 48 [= BA 2009, 44]; OLG Stuttgart NStZ 2008, 238 = Blutalkohol 45 <2008>, 76 = VRS 113, 365; OLG Karlsruhe VRR 2008, 243; OLG Bamberg, NJW 2009, 2146 [= BA 2009, 217]; OLG Schleswig, Urt. v. 26.10.2009 – 1 Ss OWi 92/09 = BeckRS 2009, 28618; OLG Celle NJW 2009, 3524 [= BA 2009, 416]; OLG Jena, B. v. 25.11.2008 – 1 Ss 230/08 = BeckRS 2009 04235 [= BA 2009, 214]; jeweils mit weiteren Nachweisen).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist vorliegend ein besonders schwerwiegender Fehler festzustellen, der einer Verwertung der Blutprobe entgegensteht. Dabei kann offen bleiben, ob dem

die Blutprobe anordnenden Polizeibeamten ein grober Verstoß anzulasten ist oder ob diesem – wie das Amtsgericht im Rahmen seiner rechtlichen Wertung ausgeführt hat – ein objektiv willkürliches Verhalten deswegen nicht vorgeworfen werden kann, weil er sich an die Vorgaben des Erlasses gebunden fühlte. Jedenfalls beinhaltet eine solche generelle Anweisung eine so ‚schweren Fehler im System‘ (vgl. OLG Hamm DAR 2009, 339) und damit einen solch groben Verstoß der Dienstvorgesetzten, die nicht Sorge getragen haben, dass der Bedeutung des Richtervorbehalts auf der Ebene der Polizeibeamte vor Ort Rechnung getragen wurde (vgl. OLG Oldenburg NJW 2009, 3591 f.), dass die Annahme eines Verwertungsvorbehaltes hier angezeigt ist, um zu verhindern, dass ansonsten der Richtervorbehalt umgangen und ausgehebelt werden könnte (vgl. OLG Dresden, NZV 2009, 464 f. [= BA 2009, 344]; OLG Brandenburg zfs 2010, 226 ff.).

Der – für andere Fallgestaltungen zur Einschränkung der Annahme von Beweisverwertungsverböten entwickelten – Rechtsfigur eines möglicherweise hypothetischen rechtmäßigen Ermittlungsverfahrens kommt bei solch bewusster Verknennung des Richtervorbehalts keine Bedeutung zu (vgl. BGHSt 51, 285 ff. OLG Oldenburg, OLG Dresden jeweils a. a. O.).“

38. 1. Eine rechtmäßige Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV setzt voraus, dass dem Betroffenen zuzumuten und möglich ist, das Gutachten innerhalb der gesetzten Frist vorzulegen.

2. Die Angemessenheit der Vorlagefrist lässt sich nicht pauschal bestimmen.

3. Ist die Fahreignung im Hinblick auf eine etwaige Entziehung der Fahrerlaubnis zu prüfen, so muss die Zeitspanne, innerhalb deren ein Gutachten vorzulegen ist, nicht so weiträumig bemessen sein, dass der Fahrerlaubnisinhaber bis zu ihrem Ablauf den nach Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV erforderlichen Abstinenznachweis führen kann (entgegen BayVG, u. a. Beschluss vom 27. Februar 2007 – 11 CS 06.3132 –).

***) 4. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats begründet bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (mit Ausnahme von Cannabis), zu denen auch Methamphetamin gehört, im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV.**

5. Die Forderung, wegen nachgewiesenen Drogenkonsums ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, setzt eine Einzelfallbetrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Umstände voraus. Entscheidend ist dabei nicht die Einhaltung einer festen Frist nach dem letzten erwiesenen Be-

täubungsmittelmisbrauch, sondern vielmehr die Frage, ob noch hinreichende Anhaltspunkte zur Begründung eines Gefahrenverdachts bestehen.

Thüringer Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 19. September 2011 – 2 EO 487/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die sofort vollziehbare Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Der Antragsteller trat in der Vergangenheit mehrfach wegen Fahrens unter Alkoholeinwirkung in Erscheinung. Durch Urteil des Amtsgerichts Rudolstadt vom 27. Oktober 1997 wurde ihm wegen einer Trunkenheitsfahrt (BAK zum Entnahmezeitpunkt 2,57 ‰) die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von einem Jahr festgesetzt. Nachdem ihm die Fahrerlaubnis erneut erteilt worden war, wurde sie durch Urteil des Amtsgerichts Rudolstadt vom 05. März 2002 erneut wegen einer Trunkenheitsfahrt (BAK 2,00 ‰) entzogen und eine Sperrfrist von 8 Monaten festgesetzt. Die 2003 abermals erteilte Fahrerlaubnis wurde dem Antragsteller durch Beschluss des Amtsgerichts Rudolstadt vom 25. März 2008 vorläufig entzogen. Ihm wurde zur Last gelegt, am 15. Januar 2008 ein Kraftfahrzeug geführt zu haben, obwohl er 0,88 ‰ Alkohol im Blut hatte. Des Weiteren wurde die Einnahme von Metamphetamin und Cannabinoiden nachgewiesen (104 ng/ml Metamphetamin, 1,6 ng/ml Tetrahydrocannabinol, 18 ng/ml Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure). Durch letztinstanzlichen Beschluss des Thüringer Oberlandesgerichts vom 26. April 2010 (Az. 1 Ss 236/09) wurde der Antragsteller wegen fahrlässigen Fahrens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr, obwohl er 0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut hatte und unter der Wirkung von Cannabis und Methamphetamin stand, in Tateinheit mit Schädigung eines anderen Verkehrsteilnehmers zu einer Geldbuße von 750,- € verurteilt; ihm wurde für die Dauer von drei Monaten verboten, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen, wobei die Dauer der vorläufigen Entziehung auf das Fahrverbot angerechnet wurde.

Durch Schreiben des Antragsgegners vom 02. Dezember 2010 wurde der Antragsteller zur beabsichtigten Entziehung der Fahrerlaubnis angehört. Auf das Schreiben seines Bevollmächtigten, in dem dargelegt worden war, dass der Antragsteller mittlerweile Problemeinsicht zeige und seit zwei Jahren drogenabstinent sei, sah der Antragsgegner zunächst von einer Entziehung der Fahrerlaubnis ab. Statt dessen ordnete er mit Schreiben vom 29. Dezember 2010 an, dass der Antragsteller bis zum 28. Februar 2011 ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen B, BE, M, L und S beizubringen habe. Nachdem der Antragsteller zunächst einen Begutachtungstermin hatte vorkommen lassen, teilte er schließlich mit, dass er seit Mai 2010 keine Nachweise seiner Drogenabstinenz mehr habe und daher von einer Begutachtung abgesehen habe. Nach erfolgter Anhörung entzog der Antragsgegner dem Antragsteller durch Bescheid vom

10. März 2011 die Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, M, L und S und ordnete die sofortige Vollziehung an. Gegen den am 12. März 2011 dem Bevollmächtigten zugestellten Bescheid ließ der Antragsteller per Telefax am 14. April 2011 Widerspruch erheben und beantragte wegen der versäumten Widerspruchsfrist zugleich Wiedereinsetzung in den vorigen Stand. Über den Widerspruch ist nach Aktenlage noch nicht entschieden.

Den Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid vom 10. März 2011 wiederherzustellen, hat das Verwaltungsgericht durch Beschluss vom 01. Juni 2011 abgelehnt. Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt ohne Erfolg.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist voraussichtlich rechtmäßig, weil der Antragsteller das geforderte Gutachten zur Klärung seiner Fahreignung nicht beigebracht hat und der Antragsgegner damit von seiner fehlenden Fahreignung ausgehen durfte (§ 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. §§ 46 Abs. 1 und 3, 11 Abs. 8, 14 Abs. 2 Nr. 2 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

Es kann offen bleiben, ob die Entziehung der Fahrerlaubnis schon deshalb rechtmäßig ist, weil der Antragsgegner sie möglicherweise unmittelbar, nachdem er Kenntnis vom Vorliegen des vollständigen Sachverhalts erhielt, und ohne Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§ 11 Abs. 7 FeV) hätte entziehen können. Wie das Verwaltungsgericht einleitend zutreffend angeführt hat, begründet nach der ständigen Rechtsprechung des Senats bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (mit Ausnahme von Cannabis), zu denen auch Methamphetamin gehört, im Regelfall die Annahme der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV (vgl. zuletzt etwa Beschlüsse vom 17. Dezember 2009 – 2 EO 392/09 – und vom 12. Januar 2010 – 2 EO 435/09 – n. v.) Dies entspricht der überwiegenden Auffassung in der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. etwa OVG Niedersachsen, Beschluss vom 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 – [BA 2003, 465]; OVG Hamburg, Beschluss vom 24. Januar 2007 – 3 Bs 300/06 –; VGH Baden-Württemberg., Beschluss vom 19. Februar 2007 – 10 S 3032/06 – [BA 2007, 190]; OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 28. Februar 2007 – 1 M 219/06 –; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 06. März 2007 – 16 B 332/07 – [BA 2007, 192]; BayVGH, Beschluss vom 31. Mai 2007 – 1 CS 06.2695 –; jeweils Juris).

Gegen eine sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis ließe sich einwenden, dass die Behörde im Verfahren der Fahrerlaubnisentziehung grundsätzlich die Ungeeignetheit des Betroffenen nachzuweisen hat und dass die genannte Vorschrift eine Vermutung für den Regelfall aufstellt (vgl. Vorbemerkung Nr. 3 zu Anlage 4 der

FeV). Die Regelvermutung lässt mithin eine abweichende Würdigung im Einzelfall zu. Für eine solche Abweichung kann der Antragsteller ins Feld führen, dass der nachgewiesene und unstrittige Drogenkonsum mehr als ein Jahr zurücklag und dass er eine zumindest zeitweilige Drogenabstinenz dargelegt hat, so dass er seine Fahreignung zwischenzeitlich wiedererlangt haben könnte (vgl. Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV). In Konstellationen, in denen der anlassgebende Drogenkonsum länger als ein Jahr zurücklag, wird dementsprechend vertreten, dass die Fahrerlaubnis nicht unmittelbar ohne weitere Sachaufklärung entzogen werden darf (vgl. BayVGH, Beschluss vom 07. Januar 2008 – 11 CS 07.1812 – Juris). Ob dem zu folgen wäre, kann im Rahmen des einstweiligen Rechtsschutzverfahrens dahinstehen. Jedenfalls war vor dem Hintergrund des konkreten Sachverhalts, wenn nicht die unmittelbare Entziehung der Fahrerlaubnis, so jedenfalls die Anordnung geboten, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen (§ 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV, vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 2 StVG, Rn. 17a, b).

Die Voraussetzungen, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu verlangen, waren erfüllt. Durch die Mitteilung über den Ausgang des Strafverfahrens, in dem gegen den Antragsteller u. a. wegen Fahrens unter Metamphetamin-Einfluss lediglich ein befristetes Fahrverbot verhängt worden war, hatte die Fahrerlaubnisbehörde Kenntnis von Tatsachen, die Bedenken gegen die Fahreignung des Antragstellers begründeten (§ 46 Abs. 3 FeV i. V. m. § 11 Abs. 3 Satz 2, § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV). Dem steht nicht entgegen, dass zwischen dem nachgewiesenen Drogenkonsum und der Maßnahme zur Klärung der Fahreignung ein Zeitraum von fast drei Jahren lag. Die Forderung, wegen nachgewiesenen Drogenkonsums ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, ist nicht an die Einhaltung einer festen Frist nach dem letzten erwiesenen Betäubungsmittelmissbrauch gebunden. Allerdings kann nicht jeder beliebig weit in der Vergangenheit liegende Drogenkonsum als Grundlage für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens herangezogen werden. Erforderlich ist eine Einzelfallbetrachtung unter Einbeziehung aller relevanten Umstände. Entscheidend ist, ob noch hinreichende Anhaltspunkte zur Begründung eines Gefahrenverdachts bestehen. Von besonderem Gewicht ist insoweit Art und Ausmaß des früheren Drogenkonsums. Es ist ein wesentlicher Unterschied, ob die Umstände die Annahme nahe legen, dass der Betroffene ein einziges Mal Drogen zu sich genommen hat, oder ob sich der Konsum über einige, unter Umständen sogar längere Zeit hingezogen hat. Auch die Art der konsumierten Droge und ihre Eignung, Abhängigkeit zu erzeugen, können ins Gewicht fallen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09. Juni 2005 – 3 C 25/04 – Juris [= BA 2006, 49]). Hier waren solche Zweifel an der Eignung trotz des Zeitablaufs und der Darlegungen des Antragstellers gegeben, weil er Drogen mit einem

hohen Suchtpotenzial konsumiert hatte und bereits in der Vergangenheit einschlägig aufgefallen war.

Zu Unrecht rügt der Antragsteller, dass die Frist zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens zu kurz bemessen gewesen sei. Eine rechtmäßige Anordnung gemäß § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV setzt unter anderem voraus, dass dem Betroffenen unter Berücksichtigung der regionalen Umstände und der üblichen Terminstände der jeweiligen amtlich anerkannten Begutachtungsstellen eine fristgerechte Vorlage des geforderten Gutachtens zuzumuten und möglich ist (vgl. Driehaus, Die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Drogenauffälligkeit, DAR 1/2006, 7 <8>). Die Angemessenheit der Frist lässt sich freilich nicht pauschal bestimmen; sie richtet sich auch danach, ob die Eignung für eine Wiedererteilung der Fahrerlaubnis zu klären ist oder ob der Betroffene aktuell im Besitz der Fahrerlaubnis ist. Ist die Eignung eines Kraftfahrers im Hinblick auf eine Fahrerlaubnisentziehung zu untersuchen, gebietet es die Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer, je nach der Bedeutung der die Zweifel auslösenden Sachverhaltsmomente die Eignung unverzüglich zu klären. Dementsprechend ist die für die Beibringung des Gutachtens einzuräumende Frist bei schwerwiegenden Zweifeln lediglich nach der Zeitspanne zu bemessen, die eine Begutachtungsstelle zur Erstattung des Gutachtens voraussichtlich benötigt wird (vgl. Beschluss des Senats vom 30. August 2011, a.a.O.; tw. im Anschluss an OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 21. Juli 2009 – 10 B 10508/09 – Juris [= BA 2009, 436]).

Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe war die Frist, die in der Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens gesetzt worden war, nicht zu kurz. Unstreitig ist, dass der Antragsteller am 15. Januar 2008 ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol, Cannabis und Methamphetamin geführt hatte. Zum Zeitpunkt der Anordnung war der Antragsteller wieder im Besitz der Fahrerlaubnis, weil die Dauer des im strafgerichtlichen Verfahren auferlegten Fahrverbots abgelaufen war. Angesichts dessen, dass von einem Kraftfahrer, der sog. harte Drogen konsumiert, unter Einfluss von Betäubungsmitteln und sogar Mischkonsum von Alkohol und Drogen ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führt, eine besonders große Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit verbundene Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum anderer ausgehen, war eine zügige Aufklärung der Eignungszweifel geboten. Zwar hat der Antragsteller im Verwaltungsverfahren Belege dafür erbracht, dass er sich zahlreichen psychologischen Beratungsgesprächen und über einen längeren Zeitraum auch Drogenscreenings mit negativem Ergebnis unterzog. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass der Antragsteller in der Vergangenheit mehrfach wegen Fahrens unter erheblichem Alkoholeinfluss aufgefallen und trotz positiver Begutachtungen bereits zwei Mal rückfällig geworden ist, wobei in dem Fahren unter Einfluss harter Drogen und Mischkonsum noch eine weitere qualitative Steigerung zu erblicken ist.

An dieser Beurteilung ändert nicht, dass der Antragsteller aktuell im Besitz der Fahrerlaubnis war und der Antragsgegner die Überprüfung der Fahreignung anordnete, ohne dass der Antragsteller – wie er fordert – die Möglichkeit hatte, bis zum Begutachtungszeitpunkt einen einjährigen Abstinenznachweis zu erbringen, der – neben weiteren Voraussetzungen – für eine positive Begutachtung von Bedeutung ist (vgl. Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV). Der Antragsteller stützt seine Rechtsauffassung auf die Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, wonach die Gutachtenanforderung mit ihrer Fristsetzung dem erforderlichen Abstinenznachweis Rechnung tragen müsse. Wird die Zeitspanne, innerhalb deren ein Gutachten vorzulegen ist, das dem Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung nach vorangegangenen Betäubungsmittelkonsum dienen soll, so knapp bemessen, das sich bis zu ihrem Ablauf der von Rechts wegen erforderliche Abstinenznachweis nicht führen lässt, so ziehe das die Rechtswidrigkeit der Gutachtenanforderung nach sich (vgl. BayVGh, Beschlüsse vom 27. Februar 2007 – 11 CS 06.3132 – und vom 13. Dezember 2005 – 11 CS 05.1350 –, jeweils Juris).

Dieser Auffassung wird sich der Senat in einem Hauptsacheverfahren, in dem diese Rechtsfrage verbindlich zu entscheiden wäre, voraussichtlich nicht anschließen. 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 gebieten es, hohe Anforderungen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu stellen. Bei der Prüfung von belastenden, in Grundrechte eingreifenden Überprüfungsmaßnahmen ist das Spannungsverhältnis zu berücksichtigen, das zwischen dem Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des Fahrerlaubnisinhabers andererseits besteht, von Gefahrforschungseingriffen verschont zu bleiben, die mit erheblichen Belastungen für ihn verbunden sind. Die Fahrerlaubnis hat für den Betroffenen nicht selten existenzsichernde Bedeutung. Diese absehbaren Folgen einer Fahrerlaubnisentziehung muss der Betroffene allerdings hinnehmen, wenn hinreichender Anlass zu der Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert (vgl. BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 2 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]). Aus Sicht des Senats kann die Berücksichtigung des Spannungsverhältnisses widerstreitender öffentlicher und privater Interessen indessen nicht dazu führen, dass es einem Fahrerlaubnisinhaber trotz erheblicher Zweifel an seiner Fahreignung grundsätzlich erlaubt ist, ein Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen, bis seine Eignung geklärt ist. Zwar kann das Gebot, dass Eignungszweifel bei Führerscheininhabern möglichst unverzüglich zu klären sind, in Fällen wie dem vorliegenden zur Folge haben, dass die einschneidendere Maßnahme der sofortigen Fahrerlaubnisentziehung durch das – grundsätzlich – mildere Mittel der Gutachtenanforderung ersetzt wird, gleichwohl das Gutachten zu einem ab-

sehbar negativen Ergebnis führt, weil der Fahrerlaubnisinhaber innerhalb der gesetzten Beibringungsfrist den Abstinenznachweis nicht führen kann. Dies ist jedoch mit Blick auf den Schutz anderer Verkehrsteilnehmer hinzunehmen. Zu bedenken ist insbesondere, dass bei einem Kraftfahrer, der zu einem früheren Zeitpunkt nachweislich sog. harte Drogen konsumiert hat, nach der gesetzlichen Regelvermutung von der fehlenden Eignung auszugehen ist und lediglich wegen der verstrichenen Zeitspanne in Frage steht, ob er seine Fahreignung möglicherweise wiedergewonnen hat. Die Auffassung des Antragstellers, die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof geteilt wird, hätte zur Folge, dass die sich während des Interimszeitraums ergebenden Risiken und Nachteile einseitig der Allgemeinheit zugemutet werden und andere Verkehrsteilnehmer vor allem bei erheblichen Zweifeln an der Fahreignung bis zur Beibringung des medizinisch-psychologischen Gutachtens einer erheblichen Gefahr für Leib und Leben ausgesetzt werden. Im Übrigen lässt sich nicht sagen, dass eine Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, deren Fristsetzung den regelmäßigen Abstinenznachweis unberücksichtigt lässt, in jedem Fall zu Ungunsten des Fahrerlaubnisinhabers ausgehen müsste. Dies betrifft zunächst die Fälle, in denen – anders als hier – Zweifel an der Fahreignung bestehen, ohne dass der Konsum von Betäubungsmitteln nachgewiesen ist. Des Weiteren handelt es sich bei dem Abstinenzzeitraum nach Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV um einen Richtwert. Dieser gilt nicht strikt, sondern lässt nach der Vorbemerkung Nr. 3 zu Anlage 4 der FeV ebenso Ausnahmen zu, wenn es auf Grund besonderer Umstände des Einzelfalles naheliegt, dass bereits eine kürzere Dauer der Drogenabstinenz ausreicht, um den Betroffenen zu entgiften und zu entwöhnen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 15. Mai 2002 – 10 S 2699/01 – Juris [= BA 2002, 384]; Hentschel/König/Dauer, a. a. O. § 2 StVG, Rn. 17 j; Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl. 2005, Komm. zu 3.12.1 Nr. 4.2.1). Vor allem besteht die nicht fernliegende Möglichkeit, dass ein Fahrerlaubnisinhaber, der durch Konsum sog. harter Drogen auffällig geworden ist, mit dem Nachweis der Drogenabstinenz nicht erst dann beginnt, wenn er die Anordnung zur Begutachtung erhält. Zwischen dem Ereignis, das die Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten veranlasst, und der Anhörung oder Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens vergeht zumeist ein gewisser Zeitraum, der Gelegenheit bietet, sich im Wege freier vertraglicher Vereinbarung Drogenentests zu unterziehen, die den fachlichen Anforderungen an einen Abstinenznachweis genügen. Daneben kann der Nachweis der Drogenabstinenz in gewissen Grenzen auch für zurückliegende Zeiträume durch Haaranalysen erbracht werden (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, a. a. O., Komm. zu 3.12.1 Nr. 4.2.1). Auch im vorliegenden Fall hatte sich der Antragsteller auf eigene Initiative einem Drogenscreening unterzogen, das er allerdings nach Abschluss des strafrechtlichen Ver-

fahrens und Aufnahme einer Auslandsbeschäftigung beendete. Indessen konnte er, wenn er sich hinreichender Beratung versichert hätte, und angesichts seiner einschlägigen Erfahrungen schwerlich darauf vertrauen, dass die Fahrerlaubnisbehörde nach Wegfall der Sperrwirkung des Strafverfahrens (§ 3 Abs. 3 Satz 1 StVG) auf Dauer untätig bleiben würde.

39. 1. Die Frist für die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens muss im Entziehungsverfahren grundsätzlich nicht so lang bemessen werden, dass dem Probanden die vorherige Ausräumung von Eignungszweifeln ermöglicht wird.

2. Die zunächst durch einen triftigen Grund gerechtfertigte Nichtvorlage eines erstatteten Gutachtens geht zu Lasten des Probanden, wenn er das Gutachten auch nach Entfallen des Hinderungsgrunds nicht vorlegt.

3. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV räumt der Behörde im Rahmen der Frage, ob aus der Nichtvorlage des Gutachtens auf die Fahruneignetheit des Betroffenen geschlossen werden kann, kein Ermessen ein.

4. Das Auswahlermessen bei mangelnder Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge ist regelmäßig auf Null reduziert, wenn erst das Ergebnis einer angeordneten, aber verweigerten Untersuchung die Grundlage für differenzierte mildere Maßnahmen als eine Untersagung zu liefern vermag.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 24. Januar 2012 – 10 S 3175/11 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig (§§ 146, 147 VwGO), aber nicht begründet.

1. Mit dem Verwaltungsgericht ist der Senat der Auffassung, dass die schriftliche Begründung des besonderen öffentlichen Interesses an der Anordnung der sofortigen Vollziehung den – allein verfahrensrechtlichen – Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt. [wird ausgeführt]

2. Der Senat ist mit dem Verwaltungsgericht der Auffassung, dass dem Antragsteller voraussichtlich zu Recht die Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3, § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV entzogen und nach § 3 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 FeV, § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV das Führen von Fahrrädern und Mofas im Straßenverkehr untersagt worden ist, weil er einer auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV gestützten rechtmäßigen Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Frage eines Alkoholmissbrauchs nicht Folge geleistet hat.

a) Allerdings ist der Schluss von der Nichtbeibringung eines seitens der Fahrerlaubnisbehörde geforderten Gutachtens auf die Nichteignung nur zulässig, wenn die Anordnung der Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist

(vgl. Senatsbeschluss vom 30.06.2011 – 10 S 2785/10 –, juris, m. w. N.).

Die Gutachtenanordnung begegnet im vorliegenden Fall keinen materiell-rechtlichen Bedenken. Sie findet ihre Grundlage in § 46 Abs. 3 bzw. § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV. Danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wird. Die Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV setzt nach ihrem klaren Wortlaut nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs, sondern lediglich eines Fahrzeugs unter erheblichem Alkoholeinfluss voraus (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 –, juris [= BA 2008, 410]). Der Antragsteller ist am 11.06.2011 mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,49 Promille Fahrrad gefahren, so dass zur Klärung der Eignungszweifel ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen war. Ein Ermessen war der Antragsgewerkin diesbezüglich nicht eingeräumt.

Ob die Gutachtenanordnung darüber hinaus auch auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV hätte gestützt werden können, weil der Antragsteller bereits im Jahr 2005 mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,13 Promille Fahrrad gefahren ist, bedarf keiner Entscheidung.

Der Senat teilt auch nicht die Auffassung des Antragstellers, die Frist zur Vorlage des Gutachtens sei zu kurz bemessen worden. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung ist auf den Zeitpunkt der Anordnung abzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2005 – 3 C 25/04 –, juris [= BA 2006, 49]; Senatsbeschlüsse vom 08.09.2011 – 10 S 1028/11 – und vom 21.12.2005 – 10 S 1175/05 –). Die ursprünglich mit Anordnung vom 08.07.2011 gesetzte Frist bis zum 23.08.2011 umfasste ca. 6 Wochen und wurde später auf Antrag des Antragstellers bis zum 15.09.2011 und damit auf ca. 9 Wochen verlängert. Dies erscheint nach summarischer Prüfung ausreichend. Das Vorbringen der Antragsgewerkin, die üblicherweise eingeräumte Frist von 6 Wochen reiche erfahrungsgemäß aus, das Gutachten vorzulegen, wird auch vom Antragsteller nicht substantiiert in Zweifel gezogen. Es kann nicht festgestellt werden, dass die Antragsgewerkin schon bei der Fristsetzung bzw. deren Verlängerung damit rechnen musste, die Begutachtungsstelle würde länger für die Erstattung des Gutachtens brauchen.

Der Einwand des Antragstellers, die Frist müsse so lange bemessen sein, dass ihm ermöglicht werde, die Eignungszweifel – ggf. durch einen Nachweis über die gefestigte Änderung des Trinkverhaltens – auszuräumen, vernachlässigt den primären Zweck der Ermächtigung zu einer Gutachtenanordnung. Die Gutachtenanordnung gehört als Gefahrforschungseingriff zu den Gefahrenabwehrmaßnahmen, die von der Fahrerlaubnisbehörde zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor ungeeigneten bzw. mangelnder Eignung verdächtigen Fahrerlaubnisinhabern zu ergreifen sind. Dieser Schutzauftrag ist im Hinblick auf

die gegenwärtige potenzielle Gefährdung der Verkehrssicherheit durch einen möglicherweise ungeeigneten Kraftfahrer mit der gebotenen Beschleunigung zu erfüllen und duldet keinen Aufschub bis zu einem entfernten Zeitpunkt in der Zukunft, zu dem ein solcher Fahrer die Fahreignung wiedererlangt haben mag. Auf einen derartigen Aufschub läuft aber die These des Antragstellers hinaus, dass einem des Alkoholmissbrauchs im dargelegten Rechtssinne verdächtigen Fahrerlaubnisinhaber eine Gutachtenbeibringung erst für einen Zeitpunkt abverlangt werden dürfe, für den er sein Trennungsvermögen wahrscheinlich durtun könne. Die Frist nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV dient nicht dazu, dem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, erst den Nachweis über die Beendigung des Alkoholmissbrauchs zu führen, bevor die Fahrerlaubnisbehörde Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen kann (vgl. in Bezug auf einen Abstinenznachweis Senatsbeschluss vom 24.11.2011 – 10 S 2405/11 –).

Hiernach führt auch die Einlassung des Antragstellers nicht zu seinen Gunsten weiter, er dürfe keiner kostenintensiven Begutachtung ausgesetzt werden, obwohl er davon ausgehen müsse, in keinem Fall ein positives Gutachten erlangen zu können. Die Gutachtenanordnung stellt das mildere Mittel gegenüber der sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis dar und entspricht hier auch allein der dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung tragenden bindenden Rechtsgrundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV; denn die Fahrerlaubnisbehörde konnte nicht ohne Weiteres von der Fahreignetheit des Antragstellers auf Grund seiner Fahrzeugführung unter hohem Alkoholeinfluss ausgehen. Die vom Antragsteller zitierten Formulierungen der Anordnung der Antragsgewerkin vom 08.07.2011, wonach aus dem im Juni 2011 festgestellten „hohen Blutalkoholgehalt“ und der „trotzdem verbliebenden Fähigkeit, ein Fahrzeug sicher zu führen“, auf einen „länger dauernden Alkoholmissbrauch“ geschlossen werde, beziehen sich, wie sich aus dem vorhergehenden und dem nachfolgenden Absatz ergibt, auf die beabsichtigte Verfahrensweise der Antragsgewerkin im Falle der Nichtvorlage des Gutachtens. Aus diesen Formulierungen kann nicht geschlossen werden, dass die Antragstellerin bereits zum Zeitpunkt der Anordnung davon ausging, die Fahreignetheit wegen Alkoholmissbrauchs stehe fest. Dem Antragsteller stand es zudem frei, auf die Fahrerlaubnis zu verzichten, wenn er keine Chance zur fristgerechten Absolvierung der Begutachtung mit einem positiven Ergebnis sah, oder aber das Risiko des Ergehens einer Entziehungsverfügung wegen Nichtbefolgung der Gutachtenanordnung auf sich zu nehmen.

Anzumerken ist, dass die Gefahrenabwehraufgabe im Entziehungsverfahren sich deutlich von der Konstellation eines Wiedererteilungsverfahrens unterscheidet. Im erstgenannten Fall geht es um die alsbaldige Unterbindung der Verkehrsteilnahme ungeeigneter, aber noch im Besitz der Fahrerlaubnis befindlicher Kraftfahrer. Im Falle des Wiedererteilungsantrags kann die Gefahrforschung hingegen ohne

Gefährdung der Verkehrssicherheit hinausgeschoben werden, weil der betreffende Antragsteller in der Zwischenzeit nicht über eine Fahrberechtigung verfügt. Dabei mag die Fahrerlaubnisbehörde die Nachweisfrist entsprechend lange zu bemessen haben, wenn sie aus der Nichtbefolgung einer entsprechend spezifizierten Gutachtensanordnung negative Konsequenzen nach § 11 Abs. 8 FeV ableiten will. Dies bedarf in der vorliegenden Fallgestaltung indes keiner näheren Erörterung (vgl. Senatsbeschluss vom 24. 11. 2011 – 10 S 2405/11 –).

Aus dem vom Antragsteller angeführten Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 02. 03. 2009 – 11 CS 08.3150 –, juris, ergibt sich nichts anderes. Soweit der Antragsteller auf die dort zitierte Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. dessen Beschluss vom 27. 02. 2007 – 11 CS 06.3132 –, juris) abhebt, die Gutachtensanordnung mit ihrer Fristsetzung müsse dem erforderlichen Zeitbedarf für einen Abstinenznachweis Rechnung tragen, gilt diese – wie sich aus den weiteren Ausführungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs in dem o. g. Beschluss vom 02. 03. 2009 ergibt – gerade nicht für den vorliegenden Fall. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof führt in dem Beschluss vom 02. 03. 2009 selbst aus, diese Argumentation passe auf den dort entschiedenen Fall nicht, da die Begutachtung des dortigen Antragstellers nicht zum Abstinenznachweis (Frage der Wiedererlangung der Fahreignung), sondern zu der Frage, ob er die Fahreignung verloren habe, angeordnet worden sei. Auch vorliegend ist vom Antragsteller kein Gutachten zum Abstinenznachweis bzw. zum Nachweis der Änderung des Trinkverhaltens, sondern zur Frage, ob er die Fahreignung verloren hat, angeordnet worden.

b) Soweit der Antragsteller geltend macht, es sei ihm unmöglich gewesen, das Gutachten bis zum 15. 09. 2011 vorzulegen, führt dies ebenfalls nicht zum Erfolg der Beschwerde. Allerdings kann ein Vorgehen gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV rechtsfehlerhaft sein, wenn triftige Gründe für eine verspätete Vorlage des Gutachtens vorliegen, die der Betroffene nicht zu vertreten hat (vgl. Senatsbeschluss vom 11. 03. 2010 – 10 S 2615/09 –). So liegt der Fall hier jedoch nicht. Für die Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der letzten Behördenentscheidung maßgeblich (vgl. z. B. BVerwG, Urt. v. 05. 07. 2001 – 3 C 13.01 –, NJW 2002, 78 [= BA 2002, 133]). Ist über den vom Betroffenen erhobenen Widerspruch noch nicht entschieden worden, kommt es auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Beschwerdeentscheidung an (vgl. Senatsbeschluss vom 17. 04. 2009 – 10 S 585/09 –). Bis heute hat der Antragsteller jedoch das Gutachten nicht vorgelegt, obwohl er seinen Angaben zufolge seit seiner Rückkehr aus dem Urlaub am 30. 09. 2011 darüber verfügt.

c) Die Auffassung des Antragstellers, die Entscheidung der Antragsgegnerin sei ermessensfehlerhaft, da § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV Ermessen einräume und die Antragsgegnerin dieses nicht ausgeübt habe, teilt der

Senat nicht. Aus der Formulierung „darf“ in § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV folgt nicht, dass der Behörde im Rahmen der Frage, ob aus der Nichtvorlage des Gutachtens auf die Fahreignetheit des Betroffenen geschlossen werden kann, ein Ermessen zukommt (vgl. BayVGh, Beschluss vom 14. 11. 2011 – 11 CS 11.2349 –, juris, m. w. N.; Sächsisches OVG, Beschluss vom 13. 10. 2009 – 3 B 314/09 –, juris [= BA 2010, 48]; OVG Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 03. 06. 2008 – 10 B 10356/08 –, juris; Senatsbeschluss vom 27. 11. 2007 – 10 S 303/07 –). Vielmehr enthält § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV einen Grundsatz der Beweiswürdigung (vgl. Sächsisches OVG, Beschluss vom 13. 10. 2009 – 3 B 314/09 –, a. a. O.). Mit dieser Regelung hat der Verordnungsgeber die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgegriffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. 06. 2005 – 3 C 21/04 –, juris [= BA 2006, 52]; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 10. 07. 2002 – 19 E 808/01 –, juris [= BA 2003, 462]; BR-Drucks. 443/98 S. 257). Nach der zur alten Rechtslage ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts konnte die Behörde auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen und hatte demgemäß die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn der Kraftfahrer das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen nicht beibrachte, das die Behörde gemäß § 15b Abs. 2 StVZO a. F. zu Recht gefordert hatte, um begründete Zweifel an seiner Fahreignung zu klären (vgl. BVerwG, Beschluss vom 12. 03. 1985 – 7 C 26/83 –, juris, m. w. N.). Die Rechtsprechung beruhte auf dem Rechtsgedanken der §§ 427, 444, 446 ZPO, wonach bei Weigerung eines Beteiligten, seinen notwendigen Teil zur Sachaufklärung beizutragen, die behauptete Tatsache als erwiesen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urteile vom 18. 03. 1982 – 7 C 70/79 –, juris, und vom 11. 07. 1985 – 7 C 33/83 –, juris; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 10. 07. 2002 – 19 E 808/01 –, a. a. O., m. w. N.). Danach ist bei Fehlen einer – voller gerichtlicher Überprüfung unterliegenden – Rechtfertigung für die Nichtbebringung eines rechtmäßig angeforderten Gutachtens der Schluss auf die Nichteignung geboten und muss zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen. Der Behörde ist nach § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV insoweit kein Ermessen eingeräumt.

d) Die Untersagung des Führens von Mofas und Fahrrädern im öffentlichen Straßenverkehr ist jedenfalls bei summarischer Prüfung nicht ermessensfehlerhaft. Es trifft zwar zu, dass § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV der Fahrerlaubnisbehörde ein Auswahlermessen bezüglich Art und Umfang der zu ergreifenden Maßnahmen einräumt. So sind neben der Untersagung, fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge zu führen, auch eine Beschränkung dieses Rechts oder die Anordnung von Auflagen in Betracht zu ziehen. Der Verordnungsgeber hat hiermit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Ausdruck verliehen, den auch die Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Entscheidung zu beachten hat (vgl. Senatsbeschluss vom 27. 06. 2011 – 10 S 1307/11 –).

Es spricht jedoch vieles dafür, dass die Antragsgegnerin ihr Ermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt hat. So

hat sie in der Verfügung vom 27.09.2011 begründet, warum sie das Verbot auch auf Mofas erstreckt hat. Ihre Erwägungen, mit der öffentlichen Verkehrssicherheit sei es nicht vereinbar, nur das Fahrradfahren zu untersagen, so dass die Benutzung des ebenfalls fahrerlaubnisfreien Mofas trotz nicht ausgeräumter erheblicher Eignungszweifel weiterhin möglich wäre, be gegnen keinen rechtlichen Bedenken. Entgegen der Auffassung des Antragstellers geht die Anordnung nicht ins Leere, weil er bisher nicht Mofa gefahren ist. Es ist nicht auszuschließen, dass er beginnt, Mofa zu fahren, wenn ihm das Führen anderer Fahrzeuge nicht mehr erlaubt ist. Im Interesse der Verkehrssicherheit durfte die Antragsgegnerin dies von vornherein unterbinden und musste nicht zuwarten, bis er tatsächlich ein Mofa fährt. Die Antragsgegnerin hat weiter erläutert, weshalb aus ihrer Sicht eine Beschränkung nach § 3 Abs. 1 FeV im vorliegenden Fall nicht vertretbar war, und dass ein milderer Mittel, das in gleicher Weise wie die Untersagung weitere Fahrten unter Alkoholeinfluss verhindern könnte, nicht ersichtlich sei.

Selbst wenn man wegen der von der Antragsgegnerin verwendeten Formulierungen „müssen ...“ bzw. „mussten wir ... untersagen“ von einem Ermessensfehler ausgeht, dürfte dies die Untersagung nicht rechtswidrig machen. Das Ermessen ist, wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, im vorliegenden Fall voraussichtlich auf Null reduziert. Solange der Betroffene ein zu Recht angeordnetes Eignungsgutachten nicht beibringt, darf die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 FeV davon ausgehen, dass seine Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen feststeht und auch eine bedingte Eignung nicht gegeben ist. Denn regelmäßig kann erst das Gutachten klären, ob ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug unter bestimmten Beschränkungen oder Auflagen geführt werden kann (vgl. Senatsbeschluss vom 27.06.2011 – 10 S 1307/11 –, m. w. N.).

Für die hier anzunehmende Ermessensreduzierung auf Null sprechen auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zudem die konkreten Umstände des Einzelfalles. Die hohe Blutalkoholkonzentration von 2,49 Promille, die auf eine erhebliche Alkoholgewöhnung schließen lässt, sowie der von der Polizei am 11.06.2011 festgestellte Sachverhalt, wonach der Antragsteller weiter mit dem Fahrrad in Schlangenlinien gefahren ist, obwohl sich Pkw-Verkehr von hinten genähert hat, belegen das von ihm auch als Fahrradfahrer ausgehende Gefahropotenzial und lassen die Untersagung nicht als unverhältnismäßig erscheinen. Die vom Antragsteller angeregte Beschränkung auf Fahrten tagsüber erscheint auch deshalb nicht geeignet, da der Antragsteller am 11.06.2011 noch um 5.54 Uhr eine Blutalkoholkonzentration von 2,49 Promille aufwies und es in der Folge auch tagsüber zu Alkoholwerten kam, die ein sicheres Führen von Fahrzeugen ausschließen. Hinzu kommt, dass es sich nicht um die erste Auffälligkeit des Antragstellers im Straßenverkehr handelte, sondern, was das Verwaltungsgericht zulässigerweise berücksichtigt hat, der Antragsteller bereits im Juli 2005

mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,13 Promille am Straßenverkehr teilgenommen hat. Das vom Antragsteller angeführte gesetzliche Verwertungsverbot des § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 StVG steht der Berücksichtigung dieses Vorfalles nicht entgegen. Der Antragsteller ist auf Grund dieses Vorfalles rechtskräftig wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB verurteilt worden, so dass nicht die Nr. 2, sondern die Nr. 3 des § 29 Abs. 1 Satz 2 StVG einschlägig ist. Die Tilgungsfrist beträgt danach 10 Jahre und ist noch nicht abgelaufen. Wegen der genannten Umstände und der von der Verkehrsteilnahme eines wiederholt stark alkoholisierten Fahrrad- oder Mofafahrers ausgehenden Gefahren wird der vorliegende Fall schon wegen der Sachverhaltsverschiedenheit nicht von der Auffassung des OVG Rheinland-Pfalz in dem vom Antragsteller zitierten Beschluss vom 25.09.2009 – 10 B 10930/09 –, juris [= BA 2009, 437], erfasst, wonach nach einer einzigen nächtlichen Auffälligkeit vordringlich an ein zeitlich beschränktes Verbot, an die Auflage eines Gesprächs mit einem Verkehrspsychologen oder die Androhung des Verbots für den Wiederholungsfall zu denken sei. Ob dieser Auffassung gegebenenfalls zu folgen ist, kann daher hier dahinstehen.

40. 1. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Anordnung gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zur Beibringung eines Eignungsgutachtens ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Anordnung maßgeblich.

2. Ein rechtmäßig angeordnetes Gutachten muss auch dann beigebracht werden, wenn die zur Begutachtung Anlass gebenden Verkehrsordnungswidrigkeiten nach der Anordnung im Verkehrszentralregister getilgt werden. Dies gilt auch dann, wenn die Tilgungsfrist vor Ablauf der Frist zur Beibringung des Gutachtens endet.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 21. März 2012 – OVG 1 S 18.13 –

Aus den Gründen:

Die gemäß §§ 146 Abs. 4, 147 VwGO zulässige Beschwerde des Antragsgegners ist begründet. Das Verwaltungsgericht hat dem Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärte Verfügung vom 13. Dezember 2011, mit der dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen wurde, zu Unrecht stattgegeben. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts wird sich die Fahrerlaubnisentziehung im Hauptsacheverfahren voraussichtlich als rechtmäßig erweisen.

I. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wurde wie folgt begründet: Der Antragsteller habe am 14. Februar 2009 unter dem Einfluss von Cannabis (20,3 ng/ml Tetrahydrocannabinol <THC> und 117 ng/ml THC-Carbonsäure <THC-COOH>) ein Kraftfahrzeug geführt. Aufgrund der den Grenzwert von 75 ng/ml übersteigenden

THC-COOH-Konzentration sei von einem gelegentlichen Cannabiskonsum auszugehen. Im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges belege der festgestellte THC-Wert, dass der Antragsteller gemäß den Vorgaben in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) grundsätzlich als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges anzusehen sei. In Anbetracht des seit der Rauschfahrt verstrichenen Zeitraums habe die Fahrerlaubnisbehörde jedoch nicht mehr zwingend von einem aktuell bestehenden Eignungsmangel ausgehen können. Deshalb sei der Antragsteller unter dem 22. September 2011 gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV aufgefordert worden, ein medizinisch-psychologisches Gutachten bis zum 01. November 2011 vorzulegen. Dem sei der Antragsteller nicht nachgekommen. Deshalb sei gemäß § 11 Abs. 8 FeV i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV auf seine fehlende Fahreignung zu schließen und die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV zu entziehen.

Das Verwaltungsgericht hat dem vorläufigen Rechtsschutzantrag mit dem angegriffenen Beschluss stattgegeben. Das Gericht hat offen gelassen, ob die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Eignungsgutachtens im vorliegenden Fall auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV gestützt werden könne oder § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV einschlägig sei. Jedenfalls könne dem Antragsteller die unter dem Einfluss von Cannabis am 14. Februar 2009 stattgefunden und gemäß § 24a Abs. 2 StVG u. a. mit einem Bußgeld geahndete Verkehrsteilnahme, für fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen entsprechend § 29 Abs. 8 Abs. 1 Satz 1 StVG nicht mehr vorgehalten werden, denn die Tat sei vor dem Zeitpunkt, an dem das Gutachten vorzulegen war, aus dem Verkehrszentralregister getilgt. Daher habe der am 1. November 2011 eingetretene fruchtlose Ablauf der in der Gutachtenanordnung bestimmten Frist nicht mehr die Fiktion der Ungeeignetheit auslösen können.

II. Das für die Prüfung des Senats maßgebliche Beschwerdevorbringen (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) rechtfertigt es, den Beschluss zu ändern und die vom Antragsteller begehrte Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs abzulehnen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis stellt sich nach der im Verfahren auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung als rechtmäßig dar, weshalb die im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO anzustellende Abwägung der widerstreitenden Interessen zu Lasten des Antragstellers ausfällt.

1. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG in Verbindung mit § 46 Abs. 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Unter welchen Umständen der Betäubungsmittelkonsum zur Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen führt, wird in Nr. 9 der Anlage 4 näher bestimmt. Bei gelegentlicher Einnahme von

Cannabis besteht die Fahreignung (nur) dann, wenn der Fahrerlaubnisinhaber zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeuges trennen kann (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV). Letzteres war hier am 14. Februar 2009 nicht der Fall. Aufgrund der bei dem Antragsteller an diesem Tag festgestellten hohen THC-Carbonsäure-Konzentration ist nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. nur Beschluss vom 16. Juni 2009 – OVG 1 S 17.09 – Blutalkohol 46, 356, juris Rn. 5) von einem gelegentlichen Cannabiskonsum auszugehen; dies ist ebenfalls nicht streitig.

2. Nachdem wegen der seit der Rauschfahrt verstrichenen Zeit Zweifel an einer noch bestehenden Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestanden und dies folglich aufzuklären war (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005 – 3 C 25.04 – NJW 2005, 3081 [= BA 2006, 49], zit. nach juris Rn. 18 und 22 ff.), hatte die Behörde den Antragsteller nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV dazu anzuhalten, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, konnte sie sich hierbei nicht auf § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV stützen, denn diese Vorschrift wird bei Vorliegen einer lediglich gelegentlichen Cannabiseinnahme durch die für diesen Fall in § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV getroffene spezielle Regelung verdrängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005, a. a. O. Rn. 21; Bayerischer VGH, Beschluss vom 29. August 2002 – 11 CS 02.1606 – juris Rn. 18; Sächsisches OVG, Beschluss vom 08. November 2001 – 3 BS 136/01 – DÖV 2002, 577, juris Rn. 3 ff.). Die Voraussetzungen von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV, wonach die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden kann, wenn eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen, wie hier die Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss, Zweifel an der Fahreignung begründen, sind im vorliegenden Fall erfüllt; dies gilt insbesondere, weil die Behörde die Rauschfahrt des Antragstellers zum maßgeblichen Zeitpunkt der Gutachtenanordnung vom 22. September 2011 noch berücksichtigen konnte.

Zwar dürfen gemäß § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Abs. 2 StVG nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden, wenn eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister getilgt ist; entsprechendes gilt bei einer verwaltungsbehördlichen Bußgeldentscheidung. Da die am 27. Oktober 2009 rechtskräftig gewordene Bußgeldentscheidung gemäß § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 Nr. 3 StVG mit Ablauf des 27. Oktober 2011 aus dem Verkehrszentralregister zu tilgen war, hätte die Fahrerlaubnisbehörde die Rauschfahrt des Antragstellers nach diesem Datum nicht mehr zum Anlass für eine Gutachtenanordnung nehmen dürfen. Hier war die Anordnung jedoch bereits unter dem 22. September 2011 ergangen. Dass die sich aus § 29 StVG ergebende Tilgungsfrist vor dem Ende der Beibringungsfrist am 01. November 2011 abgelaufen war, ist – entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts – un-

schädlich, da nach Maßgabe des materiellen Rechts auf den Zeitpunkt der Gutachtenanordnung abzustellen ist.

Zum Zeitpunkt der Gutachtenanordnung lagen die dafür erforderlichen Voraussetzungen vor; nach der Rauschfahrt vom 14. Februar 2009 stand die Ungeeignetheit des Antragstellers fest, und von einer Wiedererlangung der Kraftfahreignung kann regelmäßig erst nach Vollziehung eines entsprechenden Einstellungswandels ausgegangen werden, der durch medizinisch-psychologische Begutachtung nachzuweisen ist. Wenn freilich zum Zeitpunkt der Anordnung – wie hier – ein Eignungsnachweis erforderlich war, um mögliche Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs auszuschließen, so kann dieses Bedürfnis nicht durch nachträglich eintretende Umstände, die diese Gefahren nicht beseitigen, nicht wieder entfallen (ebenso zur vergleichbaren Problematik im Zusammenhang mit § 13 Nr. 2 Buchst. b FeV: OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 13. Februar 2007 – 1 M 13/07 – juris Rn. 7, mit zustimmender Anmerkung von Geiger, SVR 2007, 354 f.; Sächsisches OVG, Beschlüsse vom 24. Juli 2008 – 3 B 18/08 – und vom 13. Oktober 2009 – 3 B 314/09 – jeweils juris Rn. 5 [Letzterer = BA 2010, 48]; Senatsbeschluss vom 18. Januar 2011 – OVG 1 S 233.10 – [BA 2011, 117]; a. A. die Spruchpraxis des Bayerischen VGH: vgl. Beschluss vom 22. August 2011 – 11 ZB 10.2620 – juris Rn. 29). Diese Auslegung entspricht auch deswegen der Systematik des materiellen Rechts, weil die Fahrerlaubnisbehörde aus der Nichtbefolgung einer rechtmäßig angeordneten Begutachtung gemäß § 11 Abs. 8 in Verbindung mit § 46 Abs. 3 FeV zwingend auf die mangelnde Fahreignung schließen muss und in Folge dessen die Fahrerlaubnis zu entziehen hat (vgl. nur VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 10 S 3175/11 – juris Rn. 24 m. w. N. [in diesem Heft]). § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV veruft auf dem Rechtsgedanken, dass bei grundloser Verweigerung einer berechtigterweise erforderlichen Begutachtung die Vermutung begründet, dass der Fahrerlaubnisinhaber einen ihm bekannten Eignungsmangel verbergen wolle; insofern muss ein solcher Eignungsmangel zum Zeitpunkt der Gutachtenanordnung als nachgewiesen gelten.

Nach alledem dürfte sich vorliegend der aus dem fruchtlosen Ablauf der Vorlagefrist gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV gezogene Schluss der Fahrerlaubnisbehörde im Hauptsacheverfahren als rechtmäßig erweisen, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Da der Antragsteller die ihm eingeräumte Möglichkeit nicht genutzt hat, seine (ggf. wiedererlangte) Fahreignung nachzuweisen, gebietet es im Übrigen auch der im Zweifel vorrangige Schutz der Verkehrssicherheit, dem öffentlichen Vollziehungsinteresse gegenüber dem Aussetzungsinteresse des Antragstellers den Vorrang einzuräumen.

41. 1. Nach der Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss kann auf einen mehr als einmaligen (experimentellen) Cannabiskonsum geschlossen

werden, wenn der auffällig gewordene Fahrerlaubnisinhaber einen Erstkonsum nicht einmal behauptet, geschweige denn die näheren Umstände konkret und glaubhaft darlegt.

2. Die Unwahrscheinlichkeit, dass ein Erstkonsument bereits kurze Zeit nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug führt und dann auch noch in eine Verkehrskontrolle gerät, rechtfertigt es, dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber eine gesteigerte Mitwirkungsverantwortung für die Aufklärung des Sachverhalts aufzuerlegen.

3. Kommt der Betroffene seiner Mitwirkungsobliegenheit nicht nach, obwohl ihm das ohne Weiteres möglich und zumutbar ist und er sich der Erheblichkeit der in Rede stehenden Umstände bewusst sein muss, ist es zulässig, dieses Verhalten bei der Beweiswürdigung zu seinen Lasten zu berücksichtigen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 12. März 2012 – 16 B 1294/11 –

Zum Sachverhalt:

Die Antragsgegnerin entzog dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis, nachdem dieser trotz Cannabiskonsums (THC 10 ng/ml Serum, THC-COOH 60 ng/ml Serum) ein Kraftfahrzeug geführt hatte. Einen Antrag auf Regelung der Vollziehung lehnte das VG mit Hinweis auf die voraussichtliche Rechtmäßigkeit der streitigen Ordnungsverfügung ab. Die dagegen erhobene Beschwerde blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg. Die gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die dargelegten Gründe beschränkte Überprüfung des angefochtenen Beschlusses durch das OVG führt zu keinem für den Antragsteller günstigeren Ergebnis.

Die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung in der Ordnungsverfügung der Antragsgegnerin genügt entgegen der Auffassung des Antragstellers den Anforderungen des § 80 Abs. 3 VwGO. Es spricht insbesondere nichts dafür, dass die Antragsgegnerin nur unzulänglich verdeutlicht hätte, dass sie sich des Ausnahmecharakters der Vollziehungsanordnung bewusst war. In häufiger auftretenden Gefahrenlagen kann es genügen, wenn die Fahrerlaubnisbehörde kenntlich macht, dass aus ihrer Sicht die Gründe für den Fahrerlaubnisentzug zugleich die Dringlichkeit der Vollziehung begründen. Die drohende weitere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr von gelegentlichen Cannabiskonsumenten ohne hinreichendes Vermögen, zwischen dem Konsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, ist eine solche typische Gefahrenlage, die in gleicher oder ähnlicher Weise in einer Vielzahl anderer Fälle vorkommt, so dass eine gewisse Formelhaftigkeit der Begründung unvermeidlich ist. Dass sich die Begründung der Antragsgegnerin auf die allgemein bekannten Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die Fahrtauglichkeit

bezogen hat, ohne ausdrücklich eine Verbindung speziell zum Fall des Antragstellers herzustellen, erweist sich vor diesem Hintergrund nicht als Begründungsmangel.

In der Sache beanstandet der Antragsteller erfolglos, dass das VG von einer gelegentlichen Cannabiseinnahme ausgegangen ist. Die regelmäßige Folge der Fahruneignetheit, die Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung an einen – hier unstrittig gegebenen – Verstoß gegen das Gebot, zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Fahren zu trennen, knüpft, setzt voraus, dass der betroffene Fahrerlaubnisinhaber gelegentlich, d.h. öfter als nur einmal, Cannabis konsumiert (hat). Die Gelegentlichkeit des Cannabiskonsums ist nach einhelliger Auffassung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung ein Tatbestandsmerkmal, für das die Fahrerlaubnisbehörde nach dem sog. Günstigkeitsprinzip die materielle (oder objektive) Beweislast trägt, mit der Folge, dass eine etwaige Nichterweislichkeit zu ihren Lasten geht. Keine Einigkeit besteht allerdings darüber, inwieweit bereits ein einziger aktenkundiger Verstoß gegen das Trennungsgebot in Verbindung mit einem bestimmten Erklärungsverhalten des Betroffenen den Schluss auf einen wiederholten Cannabisegebrauch erlaubt, sodass für eine Entscheidung nach Beweislastgrundsätzen kein Raum ist. Nach Ansicht einer Reihe von Oberverwaltungsgerichten bzw. Verwaltungsgerichtshöfen kann in diesem Zusammenhang ein gelegentlicher Konsum ohne zusätzliche Sachaufklärung nur angenommen werden, wenn ein solches Verhalten von dem Betroffenen ausdrücklich eingeräumt wird (vgl. HessVGH, Beschluss vom 24. 09. 2008 – 2 B 1365/08 –, juris, Rdnr. 4 <= NJW 2009, 1523>; OVG M.-V., Beschluss vom 19. 12. 2006 – 1 M 142/06 –, juris, Rdnr. 21; BayVGH, Beschluss vom 16. 08. 2006 – 11 CS 05.3394 –, juris, Rdnr. 19; aus erster Instanz siehe nur das vom Antragsteller angeführte Urteil des VG Düsseldorf vom 24. 03. 2011 – 6 K 1156/11 –, juris).

Demgegenüber geht der Senat in Übereinstimmung mit weiteren Obergerichten (vgl. OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 02. 03. 2011 – 10 B 11400/10 –, juris, Rdnr. 9 ff. <= NZV 2011, 573 [= BA 2011, 186]>; OVG Schl.-H., Urteil vom 17. 02. 2009 – 4 LB 61/08 –, juris, Rdnr. 33, und Beschluss vom 07. 06. 2005 – 4 MB 49/05 –, juris, Rdnr. 3 ff. <= NordÖR 2005, 332>; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 21. 02. 2007 – 10 S 2302/06 –, juris, Rdnr. 15 <= Blutalkohol 44 [2007], 190>) in ständiger Spruchpraxis davon aus, dass die Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss des Betäubungsmittels es grundsätzlich rechtfertigt, auf eine mehr als einmalige, gleichsam experimentelle Cannabisaufnahme zu schließen, wenn der auffällig gewordene Fahrerlaubnisinhaber einen solchen Vorgang zwar geltend macht, die Umstände des behaupteten Erstkonsums aber nicht konkret und glaubhaft darlegt (vgl. aus jüngerer Zeit etwa OVG NRW, Beschlüsse vom 25. 07. 2011 – 16 B 784/11 –, vom 30. 03. 2011 – 16 B 238/11 – und vom 29. 07. 2009 – 16 B 895/09 –, juris, Rdnr. 13 <= NZV 2009, 522 [= BA 2009, 433]>).

Die zuletzt genannte Rechtsprechung, die sich das VG in dem angefochtenen Beschluss zu eigen gemacht hat, beruht auf der Überlegung, dass es ausgesprochen unwahrscheinlich ist, dass ein mit den Wirkungen der Droge noch völlig unerfahrener Erstkonsument zum einen bereits wenige Stunden nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug führt und er zum anderen dann auch noch trotz der geringen Dichte der polizeilichen Verkehrsüberwachung in eine Verkehrskontrolle gerät. Dies wiederum berechtigt zu der Erwartung, dass er sich ausdrücklich auf einen – für ihn günstigen – Erstkonsum beruft und zu den Einzelheiten der fraglichen Drogeneinnahme glaubhaft erklärt. Tut er es wider Erwarten nicht, erscheint es daher zulässig, hieraus für ihn nachteilige Schlüsse zu ziehen (siehe dazu insbesondere OVG Rh.-Pf., Beschluss vom 02. 03. 2011 – 10 B 11400/10 –, juris, Rdnr. 11 <= NZV 2011, 573 [= BA 2011, 186]>).

An dieser Sichtweise ist auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens festzuhalten. Sie führt, anders als der Antragsteller meint, nicht zu einer Umkehr der Darlegungs- und Beweislast zu seinen Ungunsten. Vielmehr handelt es sich um einen Akt der Beweiswürdigung. Das Verwaltungsverfahren kennt ebenso wie der Verwaltungsprozess grundsätzlich keine Behauptungslast und Beweisführungspflicht (formelle oder subjektive Beweislast). Behörden und VG ermitteln den entscheidungserheblichen Sachverhalt von Amts wegen (§ 24 Abs. 1 Satz 1 VwVfG NRW bzw. § 86 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwGO). Indes sollen die Beteiligten bei der Sachaufklärung gemäß § 26 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG NRW mitwirken bzw. sind hierzu nach § 86 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwGO heranzuziehen. Da die in diesem Rahmen geregelte Mitwirkung an der Ermittlung des Sachverhalts nicht mit Zwang durchgesetzt werden kann, sondern bloß eine Obliegenheit der Beteiligten betrifft, sind sie im Ausgangspunkt zwar frei, selbst darüber zu entscheiden, ob sie ihre Mitwirkung verweigern wollen oder nicht. Unterlässt es ein Beteiligter aber ohne zureichenden Grund, seinen Teil zur Sachaufklärung beizutragen, obwohl ihm das ohne Weiteres möglich und zumutbar ist und er sich der Erheblichkeit der in Rede stehenden Umstände bewusst sein muss, kann dieses Verhalten je nach den Gegebenheiten des Falles bei der Beweiswürdigung zu seinen Lasten berücksichtigt werden (vgl. zum Verwaltungsverfahren Kopp/Ramsauer, VwVfG, 12. Aufl. 2011, § 26 Rdnr. 40 f. und 43 f., § 24 Rdnr. 12a ff. und 50; zum Verwaltungsprozess siehe Kopp/Schenke, VwGO, 17. Aufl. 2011, § 86 Rdnr. 11 f., § 108 Rdnr. 17).

So verhält es sich regelmäßig, wenn sich ein nach Cannabise Genuss verkehrsauffällig gewordener Fahrerlaubnisinhaber zu der Frage der Konsumhäufigkeit nicht oder nur unzulänglich äußert. Aus den genannten Gründen ist es erheblichen tatsächlichen Zweifeln ausgesetzt, dass einer Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter dem fahrerlaubnisrechtlich relevanten Einfluss von Cannabis ein Erstkonsum zugrunde liegt. Die Unwahrscheinlichkeit einer derartigen Sachverhaltensgestaltung rechtfertigt es, dem Betroffenen

eine gesteigerte Mitwirkungsverantwortung aufzuerlegen, zumal er selbst durch sein Verhalten – Fahren unter Drogeneinwirkung – den entscheidenden Anlass gegeben hat, seine Konsumgewohnheiten im Vorfeld der Fahrt zu hinterfragen. Zugleich wird ein Cannabiskonsum, sollte es sich tatsächlich um einen solchen handeln, in aller Regel unschwer in der Lage sein, substantiiert darzulegen, wie es zu dem maßgeblichen Konsum gekommen ist und warum er sich schon kurz nach dem Konsum wieder an das Steuer eines Kraftfahrzeugs gesetzt hat.

Hier ist der Antragsteller seiner nach den vorhergehenden Ausführungen bestehenden Mitwirkungsobliegenheit bislang nicht ansatzweise nachgekommen, ob schon sich ihm die Notwendigkeit dazu spätestens in Kenntnis der ablehnenden Entscheidung des VG aufdrängen musste. Vielmehr hat er – soweit ersichtlich – bis heute zu keinem Zeitpunkt, also weder gegenüber der Polizei noch gegenüber der Antragsgegnerin noch im gerichtlichen Verfahren, auch nur vorgetragen, lediglich das eine Mal Cannabis zu sich genommen zu haben. Für dieses Verhalten ist ein einleuchtender Grund nicht erkennbar, wenn man nicht annimmt, dass der Antragsteller bloß deshalb schweigt, um nicht vor die Alternative gestellt zu werden, entweder einen zum Entzug der Fahrerlaubnis führenden gelegentlichen Cannabiskonsum einzuräumen oder die Unwahrheit sagen zu müssen.

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

42. *) Ein von der Fahrerlaubnisbehörde nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV angefordertes ärztliches Gutachten wegen des Verdachts auf Cannabiskonsum muss auf einer Drogenanamnese, einer körperlichen Untersuchung sowie einer polytoxischen Haaranalyse bzw. eine Begutachtung aufgrund von Harnanalysen, wenn aufgrund der Haarlänge keine Haaranalyse möglich ist, basieren. Eine rein chemisch-toxikologische Analyse deckt lediglich einen Teil des geforderten ärztlichen Gutachtens ab und reicht deshalb zum Nachweis der Fahreignung des Betroffenen nicht aus.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 15. Februar 2012 – 2 B 334/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Am 10.01.2011 führte er ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis. Der gemessene THC-Wert betrug 7,4 ng/mL.

Mit Schreiben vom 23.02.2011 forderte das Stadtamt der Antragsgegnerin den Antragsteller auf, ein ärztliches Gutachten, basierend auf einer Untersu-

chung, Blutentnahme und Urinabgabe, vorzulegen. Wegen einer gesundheitlichen Verhinderung und dem Tod seines Bruders bat der Antragsteller um Fristverlängerung. Mit Schreiben vom 11.03.2011 forderte das Stadtamt den Antragsteller erneut auf, ein ärztliches Gutachten beizubringen und teilte dem Antragsteller mit, welche Ärzte entsprechende Begutachtungen durchführen. Am 20.04.2011 erklärte der Antragsteller sich zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch einen Arzt für Rechtsmedizin am Klinikum Bremen-Mitte bereit.

In der Folgezeit ließ der Antragsteller Urinkontrollen am Institut für Pharmakologie des Klinikums B.-M. durchführen.

Mit Verfügung vom 27.09.2011 entzog das Stadtamt dem Antragsteller unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis mit der Begründung, dass er das angeforderte Gutachten nicht fristgerecht beigebracht habe.

Mit Beschluss vom 07.12.2011 lehnte das Verwaltungsgericht Bremen den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der am 25.10.2011 erhobenen Klage gegen den Bescheid vom 27.09.2011 ab. Bei der von dem Antragsteller aufgesuchten Gutachtenstelle handele es sich nicht um eine für die im vorliegenden Fall zu beantwortende Frage zuständige Einrichtung.

Dagegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist unbegründet. Das Beschwerdevorbringen des Antragstellers, auf dessen Prüfung das Oberverwaltungsgericht beschränkt ist (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), rechtfertigt keine Änderung des angegriffenen Beschlusses.

Gemäß § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV hat die die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechende Anwendung (§ 46 Abs. 3 FeV).

Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV i. V. mit § 46 Abs. 1 FeV ordnet die zur Vorbereitung der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis an, dass ein ärztliches Gutachten (§ 11 Absatz 2 Satz 3 FeV) beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt.

Weigert der Betroffene sich, sich untersuchen zu lassen oder bringt er der das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf die bei ihrer Entscheidung gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Der Schluss auf die Nichteignung ist jedoch nur zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (vgl. nur: BVerwG, Urt. vom 05.07.2001

– 3 C 13.01 –, NJW 2002, 78 [= BA 2002, 133] und vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 –, NJW 2005, 3081 [BA 2006, 49]).

Mit seiner Beschwerde macht der Antragsteller geltend, dass das Ergebnis der Untersuchung von drei Urinproben im Institut für Pharmakologie beweise, dass er über einen längeren Zeitraum keinen Drogenkonsum mehr gehabt habe. Das Institut für Pharmakologie sei für die Fahreignungsdiagnostik akkreditiert und führe alle Untersuchungen für die Polizei Bremen durch.

Damit kann der Antragsteller nicht durchdringen, denn unabhängig von der Frage, ob die Untersuchungsergebnisse des Instituts für Pharmakologie im streitigen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren anerkannt werden können, fehlt es weiterhin an der Beibringung des von der geforderten ärztlichen Gutachtens. Das von dem Antragsteller im Beschwerdeverfahren vorgelegte chemisch-toxikologische Gutachten des Instituts für klinische Pharmakologie vom 02.12.2011 über drei Urinkontrollen deckt lediglich einen Teil des geforderten ärztlichen Gutachtens ab und reicht deshalb zum Nachweis seiner Fahreignung nicht aus. Darauf weist die Antragsgegnerin zu Recht hin.

Bereits nach der Anordnung des Stadtmates vom 11.03.2011 war ein ärztliches Gutachten, basierend auf einer Drogenanamnese, einer körperlichen Untersuchung sowie einer polytoxischen Haaranalyse bzw. eine Begutachtung aufgrund von Harnanalysen, wenn aufgrund der Haarlänge keine Haaranalyse möglich ist, erforderlich.

Dies entspricht den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung. Die ärztliche Untersuchung soll nach dem Grundsatz der Anlassbezogenheit und Nachvollziehbarkeit eine Anamnese mit dem Schwerpunkt Suchtanamnese mit Konsumdiagnostik (d. h. u. a. Angaben zu Erstkonsum, Erstintoxikation, Beginn eines regelmäßigen Konsums, Dauer und Häufigkeit des Konsums, subjektiv erlebte Drogenwirkung etc.), eine medizinische Untersuchung (Gesamtkörperstatus), eine Laboruntersuchung (polytoxikologisches Drogenscreening nach forensischen Kriterien) und eine anlassbezogene Wertung vorliegender Stellungnahmen (z. B. Entlassungs- und Therapieberichte) umfassen (Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Auflage 2005, Seite 187).

Der Antragsteller hat keine ausreichenden Gründe dafür vorgetragen, warum er das vom Stadtmate geforderte, über eine chemisch-toxikologische Analyse hinausgehende, ärztliche Gutachten nicht vorgelegt hat.

43. *) 1. Steht fest, dass unter dem Einfluss von Amphetamin ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt wurde, ist auch bei nur einmaligem Konsum unter Beweis gestellt, dass der Fahrerlaubnisbesitzer nicht in der Lage ist, zwischen dem Drogenkonsum einerseits und der Teilnahme am Straßenverkehr andererseits zuverlässig zu trennen.

In diesem Fall ist in Anwendung von Nr. 9.1 Anlage 4 zum FeV ohne weiteres von der fehlenden Eignung des Fahrerlaubnisbesitzers auszugehen.

2. Die Wiedererlangung der Fahreignung ist nur im Falle einer Abhängigkeit von Betäubungsmitteln nach Nr. 9.5 Anlage 4 FeV an eine einjährige, durch ärztliche Untersuchung nachzuweisende Abstinenzphase geknüpft. Bestand eine solche Abhängigkeit nicht, muss der Betroffene nur eine angemessene Stabilisierung seines die Wiedererlangung seiner Fahreignung manifestierenden Verhaltens nachweisen; diese Beurteilung hat alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen.

Sächsisches Obergerverwaltungsgericht,
Beschluss vom 14. Februar 2012 – 3 B 357/11 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet. Die mit der Beschwerde vorgebrachten Gründe, auf deren Prüfung der Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 3 und 6 VwGO beschränkt ist, ergeben nicht, dass es das Verwaltungsgericht Chemnitz zu Unrecht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 05. Dezember 2011 wiederherzustellen. Mit diesem Bescheid war dem Antragsteller unter Anordnung des Sofortvollzugs seine Fahrerlaubnis entzogen worden; zudem wurde er aufgefordert, seinen Führerschein binnen einer in dem Bescheid festgesetzten Frist bei der zuständigen Behörde der Antragsgegnerin abzugeben.

Das Verwaltungsgericht Chemnitz hat hierzu darauf hingewiesen, dass bei dem Antragsteller Mängel nach den Nrn. 9.1 sowie 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV (künftig: Anlage 4 FeV) vorlägen, die, jeder für sich, seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschlossen. Daher sei ihm gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen gewesen. Die Untersuchung der Blutprobe des Antragstellers habe nämlich den gesicherten Nachweis ergeben, dass er am 20. September 2011 unter dem Einfluss von Amphetamin und Methamphetamin Führer eines Kraftfahrzeuges gewesen sei. Nach der ständigen Rechtsprechung habe bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln i. S. des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) im Regelfall gemäß Nr. 9.1 Anlage 4 FeV die Fahreignung zur Folge. Zudem sei seine Fahreignung selbstständig tragend nach der in Nr. 9.2.2 Anlage 4 FeV getroffenen Wertung in Folge der unter akutem Drogeneinfluss durchgeführten Fahrt entfallen. Besondere persönliche Eigenschaften oder Verhaltensweisen, die den Eignungsmangel hätten kompensieren können, seien weder vorgetragen noch ersichtlich. Die Nichteignung des Antragstellers liege auch zum maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung noch vor. Nach Nr. 9.5 Anlage 4 FeV sei die Wiedergewinnung der Fahreignung erst anzunehmen, wenn der Betroffene von Betäubungsmitteln entgiftet und entwöhnt sei, sofern eine einjährige, durch ärztliche Untersuchungen

nachzuweisende Abstinenzphase festgestellt werden könne. Einen solchen Nachweis habe der Antragsteller nicht erbracht. Im Übrigen gebiete es die staatliche Pflicht zum Schutz von Leib und Leben, die von Gesetzes wegen gebotenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer unverzüglich zu ergreifen.

Dem hält der Antragsteller in seiner Beschwerdeschrift vom 22. Dezember 2011 entgegen, es habe sich bei dem Vorfall am 20. September 2011 um eine einmalige Einnahme gehandelt. Dies werde durch ein TÜV-Gutachten vom 22. November 2011 bestätigt, wonach sich keine Hinweise dafür ergäben, dass er in irgendeiner Form abhängig sei. Daher sei höchstens ein vorübergehendes Fahrverbot angemessen, nicht aber die dauerhafte Entziehung seiner Fahrerlaubnis. Auch wäre allenfalls die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung erforderlich gewesen. Zudem sei er bislang nie wegen Drogenkonsums in Erscheinung getreten oder aufgefallen.

Mit diesen Hinweisen können die verwaltungsgerichtlichen Feststellungen nicht in Frage gestellt werden. Steht – wie hier – fest, dass unter dem Einfluss von Amphetamin ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt wurde, ist auch bei nur einmaligem Konsum unter Beweis gestellt, dass der Fahrerlaubnisbesitzer nicht in der Lage ist, zwischen dem Drogenkonsum einerseits und der Teilnahme am Straßenverkehr andererseits zuverlässig zu trennen. In diesem Fall ist in Anwendung von Nr. 9.1 Anlage 4 zum FeV ohne weiteres von der fehlenden Eignung des Fahrerlaubnisbesitzers auszugehen (SächsOVG, Beschl. v. 07. Mai 2009 – 3 B 241/08 – m. w. N.). Daher ist das Verwaltungsgericht Chemnitz zutreffend davon ausgegangen, dass auch der vom Antragsteller behauptete, nur einmalige Konsum von Betäubungsmitteln seine Eignung hier ausschließt. In diesem Fall lässt – worauf das Gericht ebenfalls zutreffend hingewiesen hat – § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV keine andere Entscheidung als die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers zu. Auch aus dem im Rahmen des Beschwerdeverfahrens vorgelegten Befundbericht des TÜV-Süd vom 06. Dezember 2011 ergibt sich nichts anderes; hieraus folgt allein, dass der Antragsteller – ausgehend von dem Untersuchungszeitpunkt am 22. November 2011 – seit eineinhalb Monaten keine Betäubungsmittel mehr konsumiert hat. Für den Zeitpunkt der Verkehrskontrolle am 20. September 2011 heißt das jedoch nicht, dass der Antragsteller fälschlicherweise der Einnahme von Betäubungsmitteln bezichtigt wurde.

Die Beschwerde muss auch nicht deshalb Erfolg haben, weil das Verwaltungsgericht Chemnitz an die Wiedererlangung der Eignung nach Nr. 9.5 Anlage 4 FeV eine einjährige, durch ärztliche Untersuchung nachzuweisende Abstinenzphase geknüpft hat. Dies ist allerdings unzutreffend, weil Nr. 9.5 Anlage 4 FeV nur für den Fall einer Abhängigkeit eine solche einjährige Abstinenz verlangt. Das folgt daraus, dass die Vorschrift an eine „Entgiftung und Entwöhnung“ anknüpft und damit eine Abhängigkeit voraussetzt. Hier von war vorliegend aber nicht auszugehen. Zwar ist

die Behauptung des Antragstellers, er sei wegen Drogenkonsums nie in Erscheinung getreten, angesichts des in der Behördenakte dokumentierten Vorfalls am 22. Juni 1998, als er im Besitz von Betäubungsmitteln angetroffen worden war, und angesichts der ebenfalls in der Behördenakte dokumentierten Feststellungen im Urteil des Amtsgerichts Chemnitz vom 22. März 2000, wonach der Angeklagte etwa um das Jahr 1998 herum sein Leben mit Besuchen von Diskotheken in oftmals berauschem Zustand verbracht hatte, wenig glaubhaft. Der Senat wertet das Vorbringen, es handle sich um eine einmalige Drogeneinnahme, daher als Schutzbehauptung. Es ist allerdings nicht nachweisbar, dass der Kläger drogenabhängig ist oder war; dies folgt jedenfalls aus der nachgewiesenen Einnahme von Betäubungsmitteln am fraglichen Tag allein noch nicht. Daher muss der Antragsteller hier nicht gemäß Nr. 9.5 Anlage 4 FeV eine einjährige Drogenabstinenz nachweisen, sondern nur eine angemessene Stabilisierung seines die Wiedererlangung seiner Fahreignung manifestierenden Verhaltens; diese Beurteilung hat alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Hierzu gehört insbesondere der Nachweis der Drogenabstinenz über eine gewisse Zeitdauer hin sowie eine Änderung im Verhalten des Antragstellers (strenger noch SächsOVG a. a. O.; vgl. Beschl. v. 26. Oktober 2009 – 3 B 241/08 – juris, sowie Nachweise bei Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 2 StVG Rn. 17j m. w. N.).

Beides kann vorliegend nicht bejaht werden. Weder hat der Antragsteller plausibel gemacht, warum der nachgewiesene Konsum von Betäubungsmitteln unter gleichzeitiger Teilnahme am Straßenverkehr ein einmaliger Vorfall gewesen sein sollte, noch reicht der mit dem Befundbericht des TÜV-Süd nachgewiesene Zeitraum der Drogenabstinenz annähernd aus, um eine dauerhafte Änderung des Konsumverhaltens des Antragstellers nachzuweisen.

Nach alledem kann die Beschwerde daher keinen Erfolg haben.

44. Derzeit ist offen, ob sich der Verstoß gegen die Voraussetzungen eines EU-Führerscheins, der nach Inkrafttreten der 3. Führerscheinrichtlinie erteilt worden ist, aus unbestreitbaren Informationen des Ausstellerstaates ergeben muss (vgl. BVerfG DAR 2012, 14 [= BA 2012, 30]). Bis zur endgültigen Klärung durch den EuGH kann im vorläufigen Rechtsschutz gegen eine Feststellungsverfügung nach § 28 Abs. 4 FeV nur eine von den Erfolgsaussichten der Klage gelöste Interessenabwägung vorgenommen werden.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 26. Januar 2012 – 6 L 63/12 –

Aus den Gründen:

Das Gericht lehnt den auf § 80 Abs. 5 VwGO gestützten Antrag des Antragstellers ab, die aufschieben-

de Wirkung seiner fristgemäß erhobenen Klage wiederherzustellen bzw. anzuordnen. Die vom Gericht zu treffende Ermessensentscheidung über die Fortdauer der sofortigen Vollziehung oder deren vorläufige Aufhebung fällt zu Lasten des Antragstellers aus.

Den Ausgang des Hauptsacheverfahrens sieht das Gericht als offen an. Nach bisheriger Rechtsprechung der Kammer und des OVG NRW ist EU-Führerscheinen, die nach dem (teilweisen) Inkrafttreten der 3. Führerscheinrichtlinie ausgestellt worden sind, die inländische Geltung auch dann versagt, wenn sich der Verstoß gegen die Erteilungsvoraussetzungen – etwa der fehlende ausländische Wohnsitz – nicht aus unbestreitbaren Informationen ergibt, die vom Ausstellerstaat stammen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 31. Oktober 2011 – 16 B 948/11 – m. w. N.).

Ob diese Ansicht aufrecht zu halten ist, lässt sich derzeit nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 –, juris Rdn. 25 [= BA 2012, 30]).

Letztlich wird der EuGH, bei dem bereits entsprechende Vorlageverfahren anhängig sind, über dieser Frage befinden müssen.

Unabhängig davon ergibt sich aus der Verwaltungsakte, dass der Antragsteller dauerhaft in Deutschland gemeldet war und ist. Er hat auch nichts dafür vorgebracht, dass und ggfs. warum er einen ständigen Wohnsitz in der tschechischen Republik unterhalten haben sollte. Letzteres ist aber – in gewissen Grenzen – Voraussetzung dafür, einen tschechischen Führerschein rechtmäßig zu erhalten. Im Klageverfahren wird daher unter Einbeziehung der tschechischen Behörden aufzuklären sein – und zwar hilfsweise auch durch das Gericht selbst –, wie sich die Wohnsverhältnisse des Antragstellers zum Zeitpunkt der Erteilung des tschechischen Führerscheins darstellten. Bis diese Aufklärung erfolgt ist, lässt sich die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Verfügung nicht zuverlässig beurteilen, selbst wenn auch für EU-Führerscheine, die nach Inkrafttreten der 3. Führerscheinrichtlinie ausgestellt worden sind, unbestreitbare Informationen aus dem Ausstellerstaat vorliegen müssen (vgl. zur Aufklärung des EU-Wohnsitzes im gerichtlichen Verfahren: OVG NRW, Urteil vom 06. September 2011 – 16 A 1394/09 – m. N. d. Rechtsprechung des BVerwG).

Ist der Ausgang des Hauptsacheverfahrens vor diesem Hintergrund als offen anzusehen, hängt die zu treffende Entscheidung über die Vollziehung maßgeblich vom Ergebnis einer Interessenabwägung ab. Diese muss einerseits berücksichtigen, dass eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass sich die anhängige Klage als begründet erweisen könnte. Außerdem greift auch die vorläufige Vorenthaltung der Fahrerlaubnis im Inland erheblich in die Lebensführung des Antragstellers ein. Andererseits darf nicht außer Betracht bleiben, dass das Leben und die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer sowie bedeutende Sachwerte dann erheblich gefährdet wären, wenn dem ggfs. weiterhin fahruneigneten Antragsteller unkontrol-

liert das Führen von Kraftfahrzeugen im Inland ermöglicht würde. Denn in seinem Vorverhalten manifestiert sich ein ausgeprägtes Verlangen, harte Rauschmittel zu konsumieren. Nach dem Entziehungsbescheid vom 23. Januar 2003 war der Antragsteller heroinabhängig. Außerdem hat der Antragsteller durch sein Fahren ohne Fahrerlaubnis im Jahr 2006, das sogar unter dem Einfluss von Diazepam stattfand, auch drei Jahre nach der Fahrerlaubnisentziehung augenfällig gezeigt, dass er bereit ist, sein privates Mobilitätsinteresse in kaum zu verantwortender Weise gegenüber der Sicherheit des Straßenverkehrs durchzusetzen.

Da die Einnahme einer harten Droge die Fahreignung entfallen lässt und diese nur nach erfolgreichem Durchlaufen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) wiedergewonnen werden kann, erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass von dem Antragsteller eine erhebliche Straßenverkehrsgefährdung ausgeht, wenn ihm die Fahrberechtigung im Inland für die Dauer des Klageverfahrens erhalten bleibt. Dass der Antragsteller seit 2006 nicht mehr verkehrsauffällig geworden ist, besagt für sich gesehen noch nichts darüber, ob der Antragsteller seine Drogensucht endgültig überwunden und seine Fahreignung wiedererlangt hat.

Die nur teilweise ins Deutsche übertragene Bescheinigung eines tschechischen Psychologen vom 28. Cervna (Juni) 2010 (Kopie) kann jedenfalls im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes nicht als Bescheinigung anerkannt werden, die dem notwendigen MPU-Gutachten gleich zu achten ist. Erstens bezieht sie sich schon formal nicht auf den Konsum von Heroin oder Diazepam, sondern zählt in ihrem deutschen Teil, auf den im vorläufigen Rechtsschutz allein abgestellt werden kann, lediglich Haschisch, Kokain und Amphetamine auf. Zweitens ist bereits unklar, auf welcher tatsächlichen Grundlage die Bescheinigung – sollte sie echt sein – ausgestellt worden ist und welche Untersuchungsmethoden und -standards ihr zugrunde lagen. Schließlich erweckt sie den Anschein einer bloß formularmäßigen Bestätigung. Es bestehen Zweifel, dass sie individuell auf den Antragsteller bezogen ist, weil bei einem (ggfs. ehemals) Heroinabhängigen zu erwarten gewesen wäre, dass sich eine psychologische Fahrfähigkeitsuntersuchung zumindest schwerpunktmäßig mit dieser Droge befasst und darüber berichtet.

Schließlich fällt zu Lasten des Antragstellers insbesondere ins Gewicht, dass er es durch Vorlage eines im Wiedererteilungsverfahren vorzulegenden medizinisch-psychologischen Gutachtens selbst in der Hand gehabt hätte, drogenbedingte Zweifel an seiner Kraftfahreignung auszuräumen. Diesen Weg ist er nicht gegangen, ohne Gründe anzuführen, die den Auslandserwerb des Führerscheins anders erklären könnten als mit der ernstlichen Befürchtung, deutschen Prüfungsstandards für die Wiedererlangung der Fahreignung nicht genügen zu können.



* 26.06.1921

† 23.06.2012

In memoriam Prof. Dr. med. Joachim Gerchow

Kurz vor Vollendung seines 91. Lebensjahres verstarb am 23. 06. 2012 JOACHIM GERCHOW, Prof. emeritus für Rechtsmedizin. Mit ihm verlieren wir eine einzigartige Persönlichkeit, die die Entstehung und Entwicklung unserer Zeitschrift sowie des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) richtungweisend geprägt hat.

Der Tod von PROF. DR. MED. JOACHIM GERCHOW erfüllt uns mit tiefer Anteilnahme. GERCHOW war ein hervorragender Wissenschaftler, ein hilfsbereiter Freund seiner Freunde und ein von Humanität getragener Mensch. Als Mitbegründer der international anerkannten Zeitschrift „BLUTALKOHOL“, die vom B.A.D.S. herausgegeben wird, war er 40 Jahre lang deren medizinischer Schriftleiter. Hierbei hat er sich unter anderem auf diesem Gebiet unschätzbare Verdienste erworben.

Als jüngster Ordinarius seines Faches wurde GERCHOW 1962 auf den Lehrstuhl für Gerichtliche und Soziale Medizin an die Medizinischen Fakultät der Universität Frankfurt am Main berufen. Schon bald erwarb er sich hier hohes Ansehen in seiner Fakultät, aber auch bei den Ermittlungsbehörden und der Justiz. GERCHOW war einer der letzten Vertreter seines Faches, der alle Gebiete, angefangen von der Forensischen Pathologie über Spurenkunde, Blutgruppenserologie, Verkehrsmedizin, Blutalkoholnachweis bis zur Toxikologie überblickte.

Obwohl nicht Facharzt für Psychiatrie, war er doch einer der Repräsentanten, die der forensischen Psychopathologie Gewicht verliehen. Er stand für die interdisziplinäre Verflechtung der gerichtlichen Medizin mit der forensischen Psychopathologie und den damit einhergehenden ethischen und rechtlichen Folgen. U. a. war er auch Sprecher des wissen-

schaftlichen Kuratoriums der Deutschen Hauptstelle gegen Suchtgefahren, Präsident der Deutschen Gesellschaft für Suchtforschung und Suchttherapie sowie der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin. GERCHOW wurde mit sehr vielen wissenschaftlichen und öffentlichen Ehrungen bedacht, so durch die Verleihung des Wittmark-Preises und der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold für seine Verdienste um die Alkoholforschung, des Bundesverdienstkreuzes, der Ehrenplakette der Landesärztekammer Hessen und des Hessischen Verdienstordens.

Mit der Gratulation zu seinem 90. Geburtstag (PÜSCHEL/BRATZKE, BA 2011, 193-196) ist PROF. DR. MED. JOACHIM GERCHOW hier in dieser Zeitschrift zuletzt ausführlich gewürdigt worden. Wir waren sehr glücklich, als er selbst vor kurzem nochmals die Entstehungsgeschichte der von ihm neu gegründeten Zeitschrift „BLUTALKOHOL“ dargestellt hat (GERCHOW, BA 2011, 305-306).

Wir werden PROF. DR. MED. JOACHIM GERCHOW als großen Forscher, Kollegen und Freund in bleibender Erinnerung behalten. Wir sind dem Wissenschaftler und Menschen PROF. DR. MED. JOACHIM GERCHOW außerordentlich dankbar.

Dr. Peter Gerhardt,
Präsident B.A.D.S.

Prof. Dr. Klaus Püschel,
Medizinischer Schriftleiter

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler/
Dr. Dela-Madeleine Halecker
Juristische Schriftleitung

Aus der Grenzwertkommission*)

GISELA SKOPP, THOMAS DALDRUP

Konsum von Amphetamin und seiner Derivate Pharmakokinetische Grundlagen und Nachweisbarkeitsdauer unter besonderer Berücksichtigung des § 24a (2) StVG

Use of Amphetamine and its derivatives Pharmacokinetic basics and window of detection under special consideration of the “zero tolerance” legislation

1. Einleitung

Von den in der Anlage zu § 24a (2) StVG aufgeführten berauschenden Mitteln und Substanzen wurden für Amphetamin, Methamphetamin, Methylenedioxyamphetamin (MDA), Methylenedioxymethamphetamin (MDMA) und Methylenedioxyethylamphetamin (MDEA) von der Grenzwertkommission Werte von je 25 ng/mL Serum festgelegt [19]. Kann der Nachweis einer dieser Substanzen in mindestens dieser Konzentration mit einer beweis-sicheren Analyse-methode – vorzugsweise Gas- oder Hochdruckflüssigkeitschromatogra- phie, jeweils gekoppelt mit Massenspektrometrie – im Blutserum geführt werden, so ist von einer Wirkung gemäß Satz 1 und 2 des Paragraphen 24a (2) StVG auszugehen; ein der- artiger Befund lässt es möglich erscheinen, dass der Führer eines Kraftfahrzeuges in seiner Fahrsicherheit eingeschränkt ist.

Die Feststellung einer vorsätzlichen Fahrt unter der Wirkung einer Droge ist grundsätz- lich schwierig, es sei denn, ein Konsum während der Fahrt oder unmittelbar davor lässt sich eindeutig z. B. durch Zeugenaussagen beweisen. Auch dem Vorwurf der Fahrlässig- keit wird insbesondere nach einem Cannabiskonsum, bei dem nach regelmäßiger und hoher Konsumfrequenz teilweise mehr als 24 oder 48 Stunden noch Konzentrationen über 1 ng Tetrahydrocannabinol/mL Serum vorliegen können [24, 34], dadurch begegnet, dass der Betreffende nach mehr als 24 Stunden nicht mehr mit einem Nachweis in dieser Größenordnung rechnen müsse. Je länger die Zeitspanne zwischen Konsumende und Fahrt ist, umso problematischer wird die Annahme von Fahrlässigkeit sein.

Während diese Problematik für Cannabis häufiger Gegenstand der Rechtsprechung war und hierzu eine Stellungnahme der Grenzwertkommission bereits vorliegt [8] – diese wurde auf dem vergangenen Verkehrsgerichtstag 2011 in Goslar eingehend erörtert –, wurde sie für andere Drogen wie z. B. Wirkstoffe, die sich vom Phenethylamin ableiten, bisher nicht diskutiert. Immerhin lag nach einer Statistik des European Monitoring Centre for Drug and Drug Addiction die 12-Monatsprävalenz für Psychostimulanzien vom Am- phetamintyp im Jahr 2010 für Personen bis zu 34 Jahren bei über 2 % [13]. Die nachfol- gende Übersicht soll für Amphetamin und verwandte Substanzen einen Überblick über ihre Kinetik und Nachweisdauer im Blutserum schaffen, um eine naturwissenschaftlich basierte Stellungnahme zur Klärung der Frage der Fahrlässigkeit nach dem Konsum von

*) Aktuelle Mitglieder der Grenzwertkommission sind neben den beiden genannten Autoren: Volker Auwärter, Matthias Graw, Katja Jachau, Herbert Käferstein, Anja Knoche, Rainer Mattern und Stefan Tönnies.

Amphetamin, Methamphetamin bzw. der Amphetaminderivate MDMA, MDA und MDEA zu erleichtern.

2. Grundlegende Parameter der Pharmakokinetik

Um die folgenden Ausführungen besser nachvollziehen zu können, soll kurz eine allgemeine Einführung in grundlegende pharmakokinetische Parameter gegeben werden. Für die meisten Drogen gibt es eine Beziehung zwischen Wirkort – dem Gehirn bzw. dem Zentralnervensystem im Falle der „berauschenden Mittel“ – und Wirkung. Da eine direkte Bestimmung der Konzentration von Drogen am Wirkort nicht möglich ist, wird Blut bzw. Blutserum als Referenzflüssigkeit verwendet.

Amphetamin und Derivate werden häufig als Pulver oder Tablette oral oder pernasal konsumiert. Die Freisetzung und Überführung eines Wirkstoffs aus der festen in die gelöste Form bezeichnet man als Liberation. Der gelöste Wirkstoff wird dann über Magen und Darm bzw. die Nasenschleimhaut in den Blutkreislauf aufgenommen, ein Vorgang, der Absorption genannt wird. Aus dem Blut verteilt sich der Wirkstoff in alle Gewebe wie z. B. Leber, Lungen, Muskel- und Fettgewebe – diese Verteilung nennt man Distribution. Der größte Teil eines Wirkstoffs wird in den Geweben, vorzugsweise in der Leber, in besser wasserlösliche Substanzen, die als Stoffwechselprodukte oder Metabolite bezeichnet werden, umgewandelt – Metabolismus. Die Stoffwechselprodukte oder auch die unveränderte Substanz werden über die Nieren oder mit dem Stuhl ausgeschieden – diesen Vorgang bezeichnet man als Exkretion. Diese Vorgänge des als LADME bezeichneten Schemas lassen sich durch die wenigen, in Tabelle 1 aufgeführten Parameter quantifizieren [15, 16].

LADME-Schema	Kinetische Parameter
Liberation	Bioverfügbarkeit
Absorption	
Distribution	Verteilungsvolumen
Metabolismus	Clearance
Exkretion	

Tab. 1: LADME-Schema und primäre, pharmakokinetische Parameter.

Unter Bioverfügbarkeit versteht man das Ausmaß, teilweise aber zusätzlich auch die Geschwindigkeit, mit der ein Wirkstoff in den Blutkreislauf gelangt. Bei einer intravenösen Injektion steht in der Regel die gesamte Dosis praktisch sofort zur Verteilung zur Verfügung (100 %), bei oraler oder nasaler Aufnahme liegt die Bioverfügbarkeit unter 100 %.

Das Verteilungsvolumen ergibt sich durch Division der im Körper verfügbaren Menge des Wirkstoffs durch seine Konzentration im Serum. Das Verteilungsvolumen wird in Liter (L) oder, bezogen auf das Körpergewicht, in L/kg angegeben. Da sich Wirkstoffe wie Amphetamin unterschiedlich in die Gewebe verteilen und dort auch unterschiedlich aufgenommen oder gebunden werden, ist ihr Verteilungsvolumen größer als z. B. das des Alkohols, der sich nur im Körperwasser verteilt und daher einen Verteilungsraum von ca. 0,7 L/kg einnimmt [15].

Die Clearance ist ein Maß dafür, wie schnell der Körper einen Wirkstoff wieder ausscheidet. Hierzu zählen die Bildung von Stoffwechselprodukten und die endgültige Ausscheidung der unveränderten Substanz und ihrer Metabolite, vorzugsweise über die Nieren.

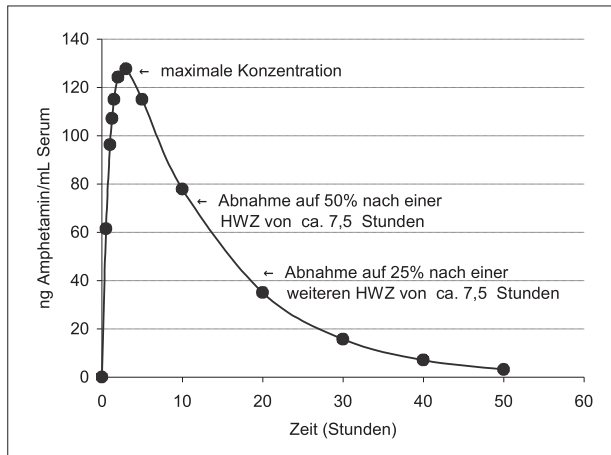


Abb. 1: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Amphetamin bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung (100 mg; oral; Bioverfügbarkeit: 67 %; Verteilungsvolumen: 3 L/kg; Körpergewicht: 70 kg; HWZ: Eliminationshalbwertszeit, ca. 7,5 Stunden) [in Anlehnung an 9].

Zur Beschreibung des zeitlichen Verlaufs einer Wirkstoffkonzentration im Serum dienen die maximale Konzentration c_{\max} und die Eliminationshalbwertszeit (HWZ oder $t_{1/2}$), d. h. die Zeit, in der die Konzentration im Serum nach Überschreiten von c_{\max} um jeweils die Hälfte abnimmt (abgeleitete oder sekundäre Parameter) (Abb. 1). Häufig lassen sich Konzentrations-Zeit-Verläufe nach Überschreiten von c_{\max} durch eine Kinetik 1. Ordnung beschreiben, falls der Wirkstoff mit konstanter Clearance aus dem Körper eliminiert wird [16].

3. Amphetamin

Amphetamin wurde im Jahr 1887 erstmals von dem rumänischen Chemiker Edeleano an der Universität Berlin hergestellt [6]. Amphetamin kommt überwiegend als Amphetaminsulfat in Form eines weißen oder cremefarbenen, wasserlöslichen Pulvers in den Handel; der Reinheitsgrad illegaler Proben schwankt zwischen ca. 5-40 %. In Deutschland wurden 2007 0,8 Tonnen der Droge sichergestellt [13].

Bei Amphetamin handelt es sich ebenso wie bei den anderen, weiter unten beschriebenen Amphetaminderivaten um eine chirale („händige“) Verbindung. Eine chirale Verbindung besitzt (mindestens) ein Kohlenstoffatom mit 4 unterschiedlichen Atomen oder Atomgruppen, so dass sich (mindestens) 2 verschiedene räumliche Anordnungen (Enantiomere) ergeben (Abb. 2). Die rechte und die linke Hand sind ein anschauliches Beispiel für Enantiomere.

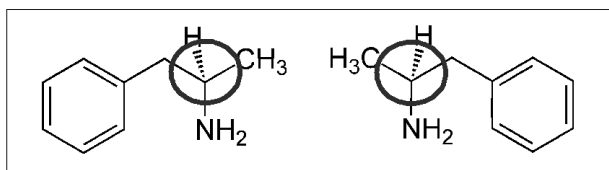


Abb. 2: R- und S-Amphetamin (links bzw. rechts).

Die Enantiomere des Amphetamins werden mit *l*- oder *d*-Amphetamin (Dexamphetamin) bzw. mit (-)- bzw. (+)- oder mit R- bzw. S-Amphetamin bezeichnet [9]. Enantiomere unterscheiden sich nicht nur durch ihre Raumstruktur, sondern auch hinsichtlich ihrer kinetischen Parameter und ihrer Wirkung. S-Amphetamin ist stärker stimulierend wirksam im Vergleich zu R-Amphetamin [35] und wird daher bevorzugt für therapeutische Zwecke eingesetzt. Illegale Proben enthalten eine Mischung aus R- und S-Amphetamin (Racemat), da die Trennung der beiden Enantiomere technisch aufwändig ist.

Amphetamin führt zu einer vermehrten Freisetzung von Noradrenalin und Dopamin aus den Nervenzellen sowie zu einer Hemmung des Abbaus von Noradrenalin. Nach wiederholtem Konsum nimmt die Wirkung durch Entleerung der Speicher in den Nervenendigungen ab; es kommt zu einer raschen Steigerung der Aufnahmemenge und zu einer ebenso raschen Toleranzentwicklung [3, 33]. Die wesentlichen akuten Wirkungen und Nacheffekte sowie Komplikationen nach akutem und chronischem Konsum sind in Tabelle 2 zusammengefasst:

Akute Wirkungen Euphorie; gesteigerte Vitalität; Antriebssteigerung; Hyperaktivität; übersteigerte Selbsteinschätzung; Schwitzen; Steigerung der körperlichen Leistungsfähigkeit; Unterdrückung von Hunger und Müdigkeit; Anstieg von Blutdruck und Herzfrequenz; Weitstellung der Pupille
Postakute Wirkungen Erschöpfung; Irritierbarkeit; Ängstlichkeit; Ruhelosigkeit; Kollapsneigung
Akute Komplikationen Blutdruckkrisen; Schlaganfall; Herzrhythmusstörungen; Intoxikationspsychose mit Wahn
Chronische Komplikationen Aggressives Verhalten; Psychosen

Tab. 2: Akute und postakute Wirkungen; Folgen chronischen Konsums.

Die stimulierende Wirkung zusammen mit einem erhöhten Wohlgefühl birgt aus verkehrsmedizinischer Sicht die Gefahr einer Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit und von risikoreichem Verhalten. Die Weitstellung der Pupille, die sich als häufigste Auffälligkeit bei einer epidemiologischen Studie ergab, führt zu erhöhter Blendempfindlichkeit und zu einer Beeinträchtigung der Sehschärfe [28]. Deutliche Leistungseinbußen sind auch in der abklingenden Rauschphase bei geringen Amphetaminkonzentrationen zu erwarten, wenn sich Müdigkeit, Erschöpfung und Antriebsarmut einstellen. Nach Amphetaminkonsum sind im Vergleich zu anderen Drogen wenige Auffälligkeiten bei der polizeilichen Kontrolle und im Rahmen der Blutentnahme dokumentiert worden, wobei diese in der postakuten ebenso häufig wie in der akuten Phase auftraten und nur teilweise eine Beziehung zwischen den Serumkonzentrationen und den Effekten erkennbar war [23, 27, 28].

Heute wird S-Amphetamin teilweise noch bei zwanghafter Schlafsucht oder bei einem Aufmerksamkeitsdefizitsyndrom therapeutisch in täglichen Dosen von üblicherweise 5–30 mg eingesetzt [6]. Bei missbräuchlicher Anwendung soll Berichten zu Folge die tägliche Aufnahmemenge an Amphetamin im Extremfall bis auf über 2000 mg gesteigert werden. Der Wirkstoff wird im Dünndarm rasch absorbiert; maximale Konzentrationen an Amphetamin im Blut werden nach etwa 2–4 Stunden erreicht. Die Absorption ist unabhängig davon, ob Enantiomeren reines oder racemisches Amphetamin aufgenommen wird [9, 36].

In allen experimentellen Untersuchungen nach oraler Verabreichung von 10–40 mg Amphetamin (S- bzw. racemisches Amphetamin) waren die durchschnittlichen maximalen Konzentrationen proportional zur verabreichten Dosis; dies wird als lineare Kinetik bezeichnet [9]. Allerdings zeigten sich individuell große Unterschiede: in der Studie von ANGRIST et al. [2] ergaben sich für 2 unterschiedliche, jeweils auf das Körpergewicht bezogene Dosen an S-Amphetamin (0,25 bzw. 0,50 mg/kg Körpergewicht) maximale Konzentrationen von $35,3 \pm 3,4$ ng/mL (Mittelwert ($n = 7$) \pm Standardabweichung) bzw. von $67,3 \pm 5,4$ ng/mL. Wurden in den Studien feste, d. h. nicht auf das Körpergewicht bezogene Dosen gewählt, war die Streubreite der maximalen Konzentrationen deutlich höher. Illegales Amphetamin wird zumindest in Deutschland nach eigenen Feststellungen offenkundig bevorzugt pernasal konsumiert. Über die Kinetik und Dynamik dieser Konsumform liegen keine wissenschaftlich abgesicherten Erkenntnisse vor, dürften aber vergleichbar zu Cocain sein [11]. Die Grenzwertkommission wird sich in ihren nächsten Sitzungen mit der Nachweisbarkeitsdauer von Cocain, Benzoylcegonin und Morphin in Abhängigkeit von der Konsumform befassen und auch diese Ergebnisse in geeigneter Form veröffentlichen.

Da Amphetamin wie alle anderen Amphetaminderivate ein kleines, schwach basisch reagierendes Molekül mit geringer Proteinbindung ist ($< 20\%$), wird es rasch in allen Geweben verteilt; das Verteilungsvolumen beträgt 3,0–4,6 L/kg. Abhängige Personen sollen ein größeres Verteilungsvolumen von bis zu 6,1 L/kg aufzeigen, möglicherweise bedingt durch eine höhere Gewebeeaffinität [9]. Die Auswirkung des Verteilungsvolumens auf die Konzentrations-Zeit-Kurve unter Konstanthaltung aller anderen Parameter ist in Abbildung 3 dargestellt. Danach ergeben sich deutlich geringere Amphetaminkonzentrationen bei einem höheren Verteilungsvolumen, und der Grenzwert von 25 ng Amphetamin/mL Serum wird früher unterschritten.

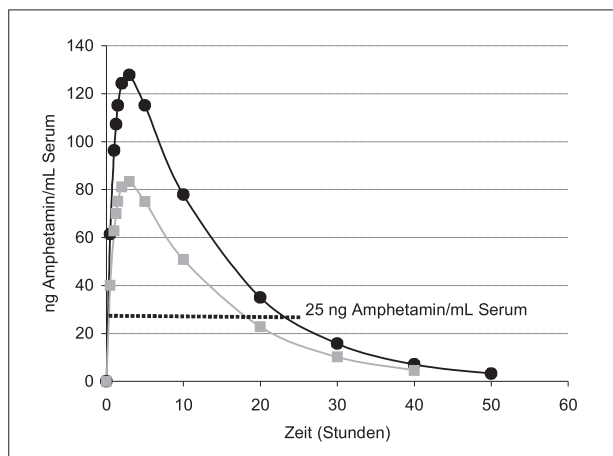


Abb. 3: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Amphetamin im Serum bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung und Verteilungsvolumina von 3,0 (Punkte) bzw. 4,6 (Quadrate) L/kg (100 mg; oral; Bioverfügbarkeit: 67 %; Körpergewicht: 70 kg; HWZ: Eliminationshalbwertszeit, ca. 7,5 Stunden).

Amphetamin wird zu 4-Hydroxyamphetamin und nachfolgend zu 4-Hydroxynorephedrin sowie zu Norephedrin verstoffwechselt (Abb. 4) [3, 22]. Diese Metabolite sind pharmakologisch aktiv; ihre Bildungsrate ist bei einem Anteil von ca. 6 %, bezogen auf alle

Ausscheidungsprodukte im Urin, jedoch gering [3]. Hauptstoffwechselprodukt ist Phenylacetone, das nicht wirksam ist und weiter zu Benzoesäure und dann zu Hippursäure umgewandelt wird.

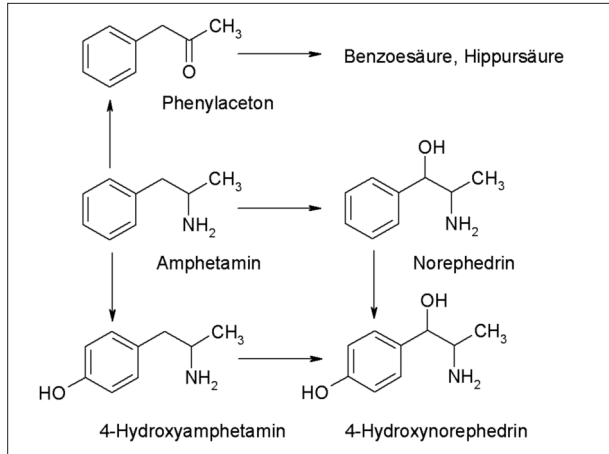


Abb. 4: Stoffwechsel von Amphetamin, modifiziert nach BASELT [3].

Ein nicht unbeträchtlicher Teil an Amphetamin von durchschnittlich etwa 30 % wird unverändert im Urin ausgeschieden; dieser Anteil ist jedoch stark vom pH-Wert des Urins abhängig und kann bei alkalischem Urin nur wenige %, bei saurem Urin bis zu ca. 75 % betragen [3–5]. Der pH-Wert des Urins hat auch Auswirkungen darauf, wie rasch Amphetamin aus dem Blut ausgeschieden wird; bei saurem Urin wurde eine HWZ von 4–8 Stunden, bei pH-Werten um 7 von durchschnittlich 12 Stunden und bei alkalischem Urin von bis zu maximal 34 Stunden beobachtet. Abbildung 5 zeigt die Abhängigkeit der Konzentrations-Zeit-Kurve bei unterschiedlichen HWZ von 6 und 12 Stunden [1, 36].

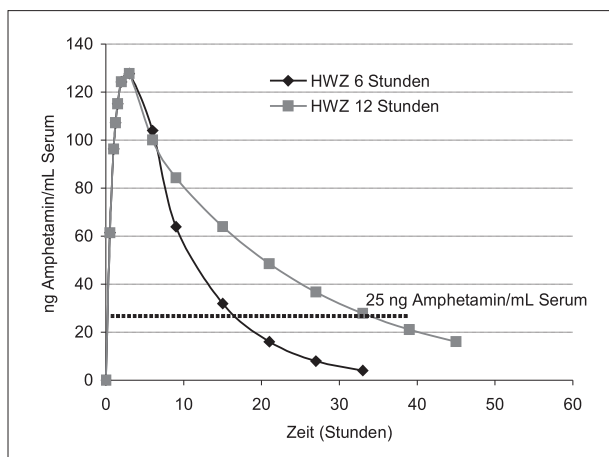


Abb. 5: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Amphetamin im Serum bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung und HWZ von 6 bzw. 12 Stunden (100 mg Amphetamin; oral; Bioverfügbarkeit: 67 %; Körpergewicht: 70 kg; Verteilungsvolumen 3,0 L/kg).

S-Amphetamin wird im Vergleich zum R-Enantiomer weniger intensiv verstoffwechselt und auch etwas schneller ausgeschieden (HWZ S-Amphetamin: ca. 11–13 Stunden; HWZ R-Amphetamin: ca. 15–21 Stunden) [9].

4. Methamphetamin

Methamphetamin, das N-Methylderivat des Amphetamins, wurde im Jahr 1919 erstmalig hergestellt und ist in Enantiomeren reiner- oder in racemischer Form verfügbar [22]. Die Wirkungsweise von Methamphetamin entspricht weitgehend der des Amphetamins; die Effekte auf das Zentralnervensystem sind jedoch ausgeprägter als bei Amphetamin, wobei S-Methamphetamin deutlich stärker stimulierend wirkt als sein R-Enantiomer.

Methamphetamin kommt in Form des Hydrochlorids als weißes Pulver oder als freie Base in Form farbloser Kristalle („Ice“) in den Handel. Die Droge wird nicht nur oral konsumiert, sondern auch injiziert, geschnupft oder geraucht. Einzeldosen liegen bei 5–10 mg Methamphetamin; auch hier kann die Aufnahmemenge bei häufigerem Konsum stark ansteigen.

In experimentellen Studien wurde die Droge wie auch das Amphetamin fast immer oral verabreicht, so dass für andere Konsumarten nur sporadisch pharmakokinetische Daten zur Verfügung stehen. Methamphetamin besitzt auch bei oralem Konsum eine Bioverfügbarkeit von fast 100 %; maximale Konzentrationen wurden nach 2–5 Stunden beobachtet bei proportionalem Anstieg der Peakkonzentration mit der Dosis. Dosen von 5–10 mg führten zu Peakkonzentrationen von 20–60 ng Methamphetamin/mL Serum [22]. Wie für Amphetamin ergeben sich auch für Methamphetamin erhebliche individuelle Schwankungen der maximalen Konzentrationen; in einer Studie, in der 30 mg Methamphetaminhydrochlorid/70 kg Körpergewicht oral verabreicht wurden, streuten die Peakkonzentrationen von 62–291 ng Methamphetamin/mL Serum. Das Verteilungsvolumen wurde zu durchschnittlich 4,6 L/kg (Streubreite: 1,4–6,4 L/kg) bestimmt [33]. Abbildung 6 zeigt den Einfluss des Verteilungsvolumens auf die Konzentrations-Zeitkurve für Methamphetamin im Serum. Interessanterweise führt eine gleichzeitige Aufnahme alkoholischer Getränke zu einer Verringerung des Verteilungsvolumens für Methamphetamin um durchschnittlich 12 %, während die anderen kinetischen Parameter, darunter auch die maximale Konzentration, nicht betroffen sind [26].

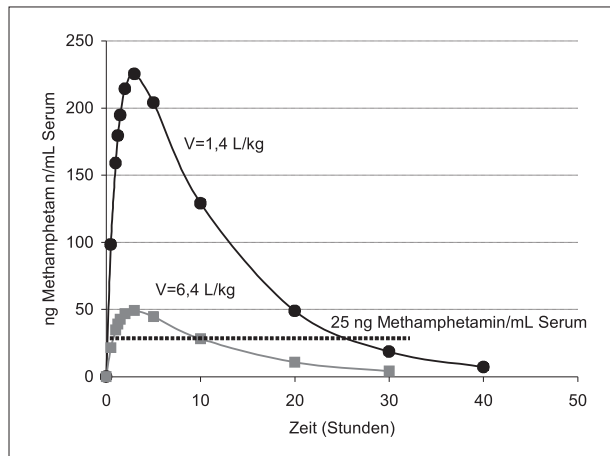


Abb. 6: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Methamphetamine im Serum bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung und Verteilungsvolumina von 1,4 (Punkte) bzw. 6,4 (Quadrate) L/kg (30 mg Methamphetaminehydrochlorid/kg Körpergewicht; oral; Bioverfügbarkeit: 95%), modifiziert nach [33].

Etwa 3–11% an Methamphetamine werden zu Amphetamin und ca. 15 % zu 4-Hydroxymethamphetamine umgewandelt. Der weitere Stoffwechselweg entspricht dem des Amphetamins (Abb. 7, siehe auch Abb. 4). Ungefähr 43 % einer Methamphetamineintoxikation werden unverändert mit dem Urin ausgeschieden; im sauren Urin wurden bis zu 76 %, im alkalischen Urin nur ca. 2 % an Methamphetamine vorgefunden. S-Methamphetamine wird wie S-Amphetamin rascher verstoffwechselt.

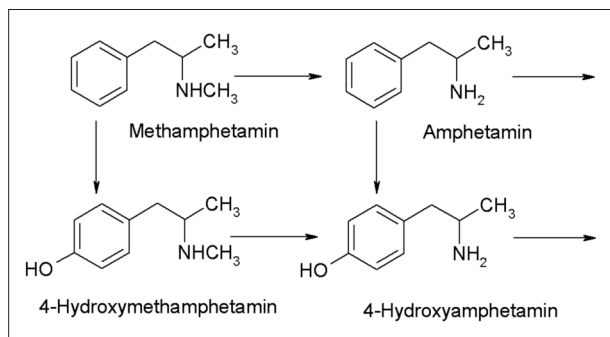


Abb. 7: Stoffwechsel von Methamphetamine, modifiziert nach [22], siehe auch Abb. 4.

Während die Elimination bei oralem Konsum einer Kinetik 1. Ordnung folgt, ist die Beschreibung seiner Kinetik nach Rauchkonsum sehr viel komplizierter [7, 22]. Tabelle 3 enthält einige wichtige kinetische Parameter für Methamphetamine aus experimentellen Studien nach unterschiedlichen Applikationsarten.

Dosis (mg)	Anzahl an Probanden	Konsumart	c_{\max} (ng/mL)	t_{\max} (Stunden)	HWZ (Stunden)	Referenz
50	8	pernasal	113 ± 23,1	2,7 ± 1,2	10,7 ± 2,39	[20]
40	8	Rauchen	50,9 ± 24,7	2,5 ± 3,9	10,7 ± 2,11	[20]
30	6	Rauchen	40 – 44	1 – 2	8 – 17	[7]
24,1	8	intravenös	ca. 140 (nach 1 Stunde)	–	12,0 ± 3,2	[26]
0,34 mg/kg	5	oral	94,1 ± 70,9	3,6 ± 0,6	9,1 ± 4,0	[33]
10	8	oral	20,2 ± 6,4	5,4 ± 2,5	9,3 ± 3,7	[31]
20	5	oral	32,4 ± 7,7	7,5 ± 3,4	11,1 ± 7,2	[31]
0,125 mg/kg	6	oral	ca. 22	3,1 ± 0,3	–	[29]

Tab. 3: Pharmakokinetische Parameter für S-Methamphetamin aus experimentellen Studien, modifiziert nach DE LA TORRE [9]; c_{\max} : maximale Konzentration; t_{\max} : Zeit zum Erreichen der maximalen Konzentration; HWZ: Eliminationshalbwertszeit; Angaben als Mittelwert ± Standardabweichung, soweit verfügbar; –: keine Angaben.

Aus diesen Daten lässt sich ableiten, dass die Peakkonzentration und die Zeit bis zum Erreichen der maximalen Konzentration von der Konsumart abhängt und trotz festgelegter Studienprotokolle individuell erheblich schwankt, während die HWZ weniger durch die Konsumart betroffen ist und im Mittel bei ca. 11 Stunden liegt.

5. Methylenedioxyamphetamin, Methylenedioxyethylamphetamin und Methylenedioxyamphetamin

Methylenedioxyamphetamin (MDMA; Ecstasy) wurde 1914 für die Fa. Merck in Darmstadt patentiert, die Wirkung der Substanz wurde aber erst in den 50iger Jahren von der US Armee in Kooperation mit der Universität in Michigan näher untersucht [22]. Es stellte sich heraus, dass MDMA etwas weniger toxisch als Methylenedioxyamphetamin (MDA), aber toxischer als Meskalin war, das zu den Halluzinogenen zählt. MDMA wurde 1985, praktisch zeitgleich mit der erstmaligen Synthese von Methylenedioxyethylamphetamin (MDEA), als kontrollierte Substanz eingestuft und dem Betäubungsmittelgesetz unterstellt. Ecstasytabletten, die teilweise auch Beimengungen von Amphetamin, MDA oder MDEA enthalten, kommen in Form von bunten, häufig mit Logos bedruckten Tabletten auf den illegalen Markt mit einem Gehalt an racemischem MDMA von ca. 80–150 mg. Alle zu dieser Substanzgruppe zählenden Stoffe werden ausschließlich oral konsumiert [17].

MDMA, MDA und MDEA wirken im Zentralnervensystem nicht nur wie Amphetamin auf das dopaminerge System, sondern setzen auch Serotonin frei. Man fasst diese Substanzen unter der Bezeichnung Entaktogene (en [gr.]: innen, gen [gr.]: verursachen, taktus [lt.]: berührt) zusammen. Die S-Enantiomere sind deutlich wirksamer als die entsprechenden R-Enantiomere [8, 10]. Die wesentlichen akuten, postakuten und chronischen Effekte sind in Tabelle 4 zusammengefasst.

Akute Wirkungen
Affektive Aktivierung bei subjektivem Gefühl der Entspannung und inneren Ruhe; Gefühl der Nähe zu anderen; Steigerung des Selbstwertgefühls und der Introspektionsfähigkeit; veränderter, aber kontrollierbarer Bewusstseinszustand Aktivierung des Kreislaufs; Schwitzen; Unterdrückung von Hunger und Müdigkeit; Verspannung der Kiefermuskulatur; Zähneknirschen, Mundtrockenheit; Schwitzen; Weitstellung der Pupille; Erhöhung der Cortisol- und Prolaktinspiegel (Stress)
Postakute Wirkungen
Erschöpfung; depressive Verstimmung; Ängstlichkeit; Gereiztheit, Ruhelosigkeit; Gedächtnisstörungen
Akute Komplikationen
Fehlregulationen des Kreislaufs; Panikattacken; Krampfanfälle; drastischer Anstieg der Körpertemperatur; Muskelfaserzerfallsprozesse; massive Störungen der Blutgerinnung; Nierenversagen
Chronische Komplikationen
Psychotische Störungen; toxische Leberentzündung

Tab. 4: Akute und postakute Wirkungen von Entaktogenen; Folgen chronischen Konsums [17, 18, 28].

Obwohl experimentelle Studien widersprüchliche Auswirkungen für MDMA auf die Fahrsicherheit ergeben haben, sprechen akute und postakute Wirkungen für verkehrsmmedizinisch relevante Auswirkungen auf die Fahrsicherheit, ähnlich wie für Amphetamin. Diese Einschätzung wird durch eine erhöhte Unfallhäufigkeit unter akutem Einfluss im Vergleich zu nüchternen Fahrern gestützt [30].

Nach oraler Aufnahme werden innerhalb von 2–4 Stunden maximale Konzentrationen erreicht. Bei rascher Absorption werden anfänglich höhere Konzentrationen innerhalb kürzerer Zeit erreicht; die Auswirkung der Absorptionsgeschwindigkeit hat nach Überschreiten der maximalen Konzentration keinen wesentlichen Einfluss mehr auf den Verlauf der Konzentrations-Zeit-Kurve (Abb. 8). In der Studie von FALLON et al. [14], in der racemisches MDMA (40 mg, oral) verabreicht und bei der Analyse eine Trennung der beiden Enantiomere vorgenommen worden war, ergaben sich signifikant höhere, durchschnittliche Peakkonzentration im Serum (33,7 ng/mL für das R- versus 21,2 ng/mL für das S-Enantiomer) und auch höhere Konzentrationen für R-MDMA über den gesamten Beobachtungszeitraum von 24 Stunden. Das pharmakologisch aktivere S-MDMA wies ein höheres, durchschnittliches Verteilungsvolumen (s. unten) und eine kürzere HWZ (3,6 Stunden für das S- versus 5,8 Stunden für das R-Enantiomer) bei rascherer Ausscheidung im Vergleich zum R-MDMA auf. Vergleichbare Daten liegen auch für MDEA vor, während für MDA selbst bisher keine pharmakokinetischen Daten beim Menschen erhoben wurden [9].

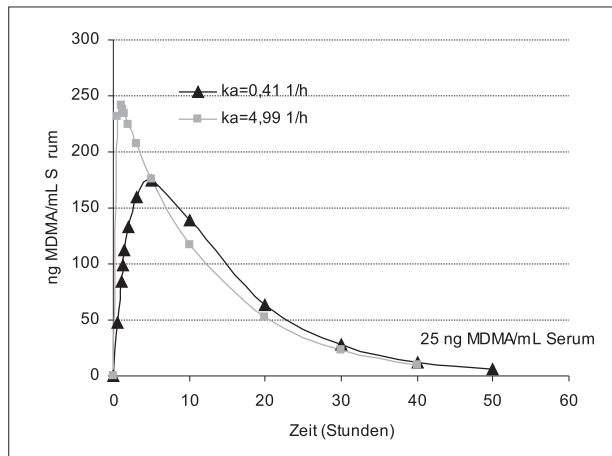


Abb. 8: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Methylenedioxyamphetamin (MDMA) im Serum in Abhängigkeit von der Aufnahme­geschwindigkeit (Absorptionskonstante k_a) bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung (100 mg MDMA, oral; apparentes, orales Verteilungsvolumen $V/f = 5,5$ L/kg, f : Bioverfügbarkeit (oral); Körpergewicht: 70 kg, Eliminationskonstante $k_e = 0,081$ 1/h), modifiziert nach [9, 25].

Im Gegensatz zu Amphetamin und Methamphetamin zeigt MDMA bei einer Dosierung über 125 mg keine lineare Kinetik mehr [10], d. h. die maximale Konzentration nimmt überproportional zur Dosis zu. Man schrieb dieses Phänomen zunächst einer Sättigung des Stoffwechsels zu; eine Untersuchung aus dem Jahre 2006 stützt jedoch die irreversible Bindung von MDMA an eines der wichtigsten Enzyme (CYP2D6, Abb. 9) seines Stoffwechsels, wodurch das Enzym inaktiviert und der Abbau von MDMA gehemmt wird (sog. mechanism based inhibition) [37]. Die Zeit bis zur Regenerierung entsprechender Enzymaktivitäten dauert mehr als 10 Tage, so dass bei häufiger konsumierenden Personen die Gefahr einer Anhäufung von MDMA bis in toxische Konzentrationsbereiche besteht. Bisher wurde das Verteilungsvolumen für MDMA nur sporadisch bestimmt; es beträgt 383 ± 97 L für das R- und 595 ± 204 L für das S-Enantiomer [14]; aus einer weiteren Studie ergab sich eine Streubreite der Verteilungsvolumina für MDMA von 3,4 bis 8,8 L/kg bei einem Mittelwert von 5,5 L/kg [25].

MDMA wird in zahlreiche Metabolite umgewandelt, darunter zu etwa 8–9 % zu Methylenedioxyamphetamin (MDA) (Abb. 9). Hauptmetabolit im Serum ist jedoch 4-Hydroxy-3-methoxymethamphetamin (HMMA), das im Serum und im Urin überwiegend an Sulfat oder Glucuronsäure gebunden vorliegt [32]. Vor einer Bestimmung des Metaboliten mit Gaschromatographie/Massenspektrometrie muss daher eine Spaltung der Konjugate durchgeführt werden. Bei höheren Dosen an MDMA wird relativ weniger HMMA gebildet, was die oben genannte Hemmung des MDMA-Abbaus infolge einer Enzyminaktivierung stützt.

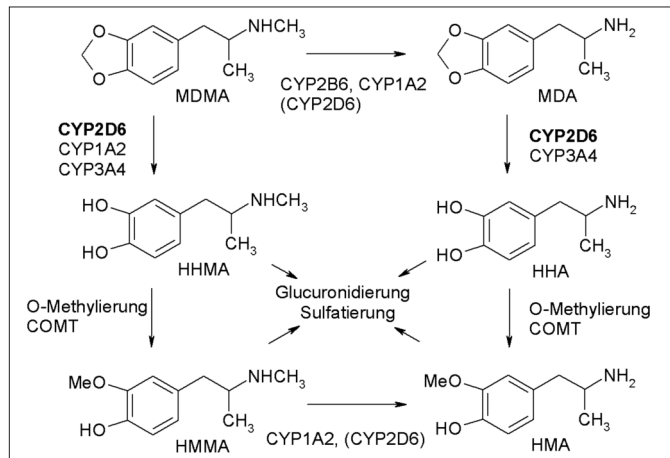


Abb. 9: Stoffwechsel von MDMA; MDA: Methylenedioxyamphetamin; HHMA: 3,4-Dihydroxymethamphetamin; HMMA: 4-Hydroxy-3-methoxymethamphetamin; HHA: 3,4-Dihydroxyamphetamin; HMA: 4-Hydroxy-3-methoxyamphetamin; CYP: Cytochrom P450-Enzym; COMT: Catecholmethyltransferase; fett: hohe Aktivität; in Klammern: geringe bzw. nicht gänzlich gesicherte Aktivität, modifiziert nach [9].

4-Hydroxymethamphetamin (HMA) wird nur in geringem Umfang gebildet (Tab. 5). Die Untersuchung von KOLBRICH et al. [25], bei der erstmals Blutentnahmen über die sonst übliche 24- bzw. 48-Stunden dauernde Studienperiode hinaus bis zu 143 Stunden durchgeführt und auf das Körpergewicht bezogene Dosen verabreicht wurden, führte zu vergleichbaren Ergebnissen mit Ausnahme einer beträchtlich längeren HWZ für HMA – vermutlich führten die am Ende der Studie nur noch geringen Konzentrationen im Bereich der Bestimmungsgrenze der analytischen Methode zu einer größeren Unsicherheit bei der Berechnung; andererseits war die Beobachtungsdauer in anderen Studien für eine exakte Berechnung der HWZ zu kurz. Die Stoffwechselprodukte 3,4-Dihydroxymethamphetamin (HHMA) und 3,4-Dihydroxyamphetamin (HHA) konnten bisher nur im Urin in geringen Konzentrationen detektiert werden; es handelt sich um labile Verbindungen, wobei möglicherweise die bisher angewandten Analysemethoden für eine Bestimmung im Blut noch unzureichend sind.

	c_{\max} (ng/mL)	t_{\max} (Stunden)	HWZ (Stunden)
Orale Gabe von 100 mg MDMA; n = 8 [9]			
MDMA	223 ± 26	2,3 ± 1,1	9,0 ± 2,3
MDA	13,1 ± 4,5	6,7 ± 2,6	24,9 ± 14,5
HMMA	237 ± 87	2,3 ± 0,9	11,3 ± 2,9
HMA	7,5 ± 4,0	8,2 ± 1,7	37,4 ± 17,9
Orale Gabe von 1,0 mg MDMA/kg Körpergewicht; n = 17 [25]			
MDMA	163 ± 40	2,4 ± 0,6	6,9 ± 3,4
MDA	8,4 ± 2,1	7,5 ± 1,7	10,6 ± 4,3
HMMA	172 ± 80	1,8 ± 0,7	11,5 ± 5,5
HMA	3,5 ± 0,4	10,6 ± 2,6	63,2 ± 40,9

Tab. 5: Pharmakokinetische Parameter für racemisches MDMA und seine Metabolite nach einmaliger, oraler Gabe; Vergleich der Studien von DE LA TORRE et al. [9] und KOLBRICH et al. [25]; angegeben sind die Mittelwerte und Standardabweichungen.

Bei einer Nachweisgrenze von 5 ng/mL ließen sich MDMA nach Gabe von 0,1 bzw. 1,6 mg MDMA/kg Körpergewicht bis zu 39 bzw. 47 Stunden und HMMA bis zu 47 bzw. 71 Stunden nachweisen [25]. Insgesamt ist die HWZ von MDMA mit durchschnittlich 8-9 Stunden kürzer als für Amphetamin oder Methamphetamin. Abbildung 10 zeigt den Konzentrations-Zeit-Verlauf für MDMA in Abhängigkeit von der Ausscheidungsgeschwindigkeit, die individuell unterschiedlich ist und zusätzlich vom pH-Wert des Urins beeinflusst wird.

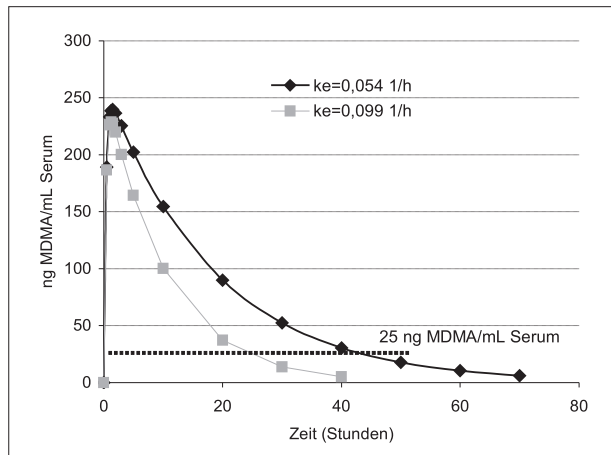


Abb. 10: Konzentrations-Zeit-Verlauf für Methylenedioxyamphetamin (MDMA) im Serum in Abhängigkeit von der Ausscheidungsgeschwindigkeit (Eliminationskonstante k_e) bei Annahme einer Eliminationskinetik 1. Ordnung (100 mg MDMA, oral; apparentes, orales Verteilungsvolumen $V/f = 5,5$ L/kg, f : Bioverfügbarkeit (oral); Körpergewicht: 70 kg, Absorptionskonstante $k_a = 2,70$ l/h), modifiziert nach [9, 25].

Für MDMA konnte eine moderate, pharmakokinetische Wechselwirkung mit Ethanol beobachtet werden; bei gleichzeitiger Alkoholaufnahme stieg die maximale Serumkonzentration an MDMA um bis zu 13 % an, während der maximale Alkoholspiegel im Vergleich zu einer alleinigen Aufnahme von Alkohol (0,8 g/kg Körpergewicht) oder MDMA (100 mg Racemat) um 5–9 % abnahm [21]. Die zugrundeliegenden Mechanismen sind nicht geklärt.

6. Abschließende Bemerkungen

Die Konzentrations-Zeit-Verläufe für Amphetamin, Methamphetamin und die in der Anlage zu § 24a (2) StVG aufgeführten Designeramphetamine wurden bisher nur in wenigen Studien an einer begrenzten Probandenzahl näher untersucht. Bis auf eine Studie von KOLBRICH et al. [25] erscheint eine Studiendauer mit 24 bis allenfalls 48 Stunden nach Aufnahme der Droge relativ kurz, um die tatsächliche Ausscheidungskinetik exakt modellieren zu können. Meist wurde eine Ausscheidungskinetik 1. Ordnung gefunden, die eines der einfachsten Modelle darstellt. Die verabreichten Dosen waren überwiegend niedrig und können daher nur unzureichend die Situation bei missbräuchlicher Anwendung widerspiegeln, die durchaus in Blutspiegeln von 500 bis 1000 ng/mL oder höher resultieren kann [25, 27]. Dies trifft insbesondere für MDMA zu, das bei höheren Dosen bereits in den experimentellen Untersuchungen eine nichtlineare Kinetik aufwies und dessen Konzentration bei häufigerem Konsum überproportional ansteigen kann. Die große Schwankungs-

breite der kinetischen Parameter erschwert eine Abschätzung der Nachweisdauer bzw. der Unterschreitung des Grenzwertes von 25 ng/mL, der durchaus erst nach 24 bzw. 48 Stunden erreicht sein kann. Prinzipiell können Werte auch unterhalb dieser Entscheidungsgrenze relevant werden – was messtechnisch keine Schwierigkeiten mehr bereitet –; sie erfordern aber dann, dass feststellbare Ausfallserscheinungen den Schluss auf eine rauschmittelbedingte Ursache ziehen lassen. Weniger kompliziert stellen sich Fälle mit Serumkonzentrationen dar, die die maximal erreichten Werte aus experimentellen Studien um ein Mehrfaches überschreiten; diese sind mit einer allenfalls gelegentlichen und gleichzeitig länger als 24 Stunden zurückliegenden Einnahme einer üblichen, d. h. nicht zu unter Umständen behandlungsbedürftigen Intoxikationszuständen führenden Dosierung kaum vereinbar.

Wesentliche Einflussgrößen auf den Konzentrations-Zeit-Verlauf, die vorwiegend erörtert wurden, sind bei forensischen Untersuchungen nicht zugänglich; auch der aktuelle pH-Wert im Urin ist in der Regel nicht feststellbar. Die aufwändige und kostspielige Trennung der Enantiomere und die Bestimmung wesentlicher Metabolite mit Ausnahme von Amphetamin bzw. MDA bei einem Konsum von Methamphetamin bzw. MDMA werden bisher bei Routineanalysen nicht berücksichtigt. Inwieweit Stoffwechselprodukte der sog. Designeramphetamine entscheidend zur Wirkung beitragen können oder ob deren Bestimmung im Serum die Interpretation der im forensischen Fallgut lediglich punktuell erhobenen Blutproben erleichtern kann, muss in zukünftigen Studien näher untersucht werden. Es sollte daher in Analogie zu den Empfehlungen bezüglich Cannabis [12] der Konsument verstärkt darüber informiert werden, dass sich die Wirkstoffe u. U. mehrere Tage im Blutserum in Konzentrationen über oder bis zu 25 ng/mL nachweisen lassen. Das Führen eines Kraftfahrzeuges ist daher in diesem Zeitraum gemäß Wortlaut des § 24a (2) StVG verboten.

Zusammenfassung

Psychostimulanzien vom Amphetamintyp stellen neben Cannabisprodukten eine der am häufigsten gebrauchten Drogen dar. Es wird ein Überblick über wesentliche kinetische Parameter von Amphetamin, Methamphetamin, Methylenedioxyamphetamin und Methylenedioxyethylamphetamin gegeben, während für Methylenedioxyamphetamin praktisch keine Daten vorliegen. Alle Verbindungen besitzen ein chirales Zentrum, wobei die jeweiligen S-Enantiomere deutlich wirksamer sind als die R-Enantiomere. Es überwiegt die orale Konsumform; Anzeichen eines Konsums können sehr diskret sein und korrelieren nicht mit der Konzentration im Blut; typisch ist eine Weitstellung der Pupille. Während Amphetamin und Methamphetamin lineare Kinetiken aufweisen, verläuft die von Methylenedioxyamphetamin nichtlinear. Das Ausmaß der Bildung von Metaboliten und die Ausscheidungsgeschwindigkeit sind stark vom pH-Wert des Urins abhängig, wobei die wirksameren Enantiomere eine kürzere Eliminationshalbwertszeit besitzen. Bereits bei den in Probandenstudien eingesetzten, geringen Dosen resultierte eine Nachweisdauer, die 24, teilweise auch 48 Stunden im Blut überschreitet. Eine Trennung der racemischen Verbindungen und Erfassung wesentlicher Stoffwechselprodukte könnten die Interpretation analytischer Befunde erleichtern.

Schlüsselwörter

Amphetamin – Amphetaminderivat – kinetische Parameter – Nachweisdauer im Blutserum

Summary

Amphetamines and substituted amphetamine derivatives are most widely used besides cannabis. Current knowledge on basic kinetics of amphetamine, methamphetamine, methylenedioxyamphetamine and methy-

lenedioxyethylamphetamine is reviewed whereas specific information on methylenedioxyamphetamine is not available. All compounds exist in two enantiomers with the psycho stimulant activity having largely been attributed to the respective S-enantiomers. Amphetamine type drugs are predominantly administered by the oral route. Often, there are no obvious signs of impairment which also do not correlate well with the drug concentration in blood; typically, mydriasis is present in most cases. Linear kinetics has been observed with amphetamine and methamphetamine in contrast to methylenedioxymethamphetamine where non-linear kinetics is possibly due to mechanism based inhibition of CYP2D6. Formation of metabolites and excretion of the drugs are largely dependent on the pH value in urine; the elimination half-life of the psychoactive enantiomers is significantly shorter than that of the respective R-enantiomers. The time elapsed after drug ingestion and a positive finding in blood may exceed 24 hours, or 48 hours in some cases, even in volunteer studies where moderate doses have been administered. Stereo specific analysis and detection of major metabolites may have the potential to aid in the interpretation of analytical results.

Keywords

amphetamine – amphetamine derivatives – kinetics – window of detection

Literatur

- [1] Anggard E, Jönsson LE, Hogmark AL, Gunne LM (1973) Amphetamine metabolism in amphetamine psychosis. *Clin Pharm Ther* 14: 870–880
- [2] Angrist B, Corwin J, Bartlik B, Cooper T (1987) Early pharmacokinetics and clinical effects of oral d-amphetamine in normal subjects. *Biol Psychiatry* 22: 1357–1368
- [3] Baselt RC (2002) Disposition of toxic drugs and chemicals in man. Sixth edition, Biomedical Publications, Foster City, CA, S. 64–66
- [4] Beckett AH, Rowland M (1965) Urinary excretion of amphetamine in man. *J Pharm Pharmacol* 17: 628–639
- [5] Beckett AH, Rowland M, Turner P (1965) Influence of urinary pH on excretion of amphetamine. *Lancet* 285: 303
- [6] Cesari N, Fontana S, Montanari D, Braggio S (2010) Development and validation of a high-throughput method for the quantitative analysis of D-amphetamine in rat blood using liquid chromatography/MS3 on a hybrid triple quadrupole-linear ion trap mass spectrometer and its application to a pharmacokinetic study. *J Chromatogr B* 878: 21–28
- [7] Cook CE (1990) Pyrolytic characteristics, pharmacokinetics, and bioavailability of smoked heroin, cocaine, phencyclidine and methamphetamine. *NIDA Res Monogr* 99: 6–23
- [8] Daldrup T (2011) Naturwissenschaftliche Grundlagen der Fahrlässigkeit – Zeitspanne der Nachweisbarkeit – Zuverlässigkeit von Drogenvortests. *Blutalkohol* 48: 72–79
- [9] De la Torre R, Farré M, Navarro M, Pacifici R, Zuccaro P, Pichini S (2004) Clinical pharmacokinetics of amphetamine and related substances. Monitoring in conventional and non-conventional matrices. *Clin Pharmacokinet* 43: 157–185
- [10] De la Torre R, Farré M, Ortuño J, Mas M, Brenneisen R, Roset PN, Segura J, Camí J (2000) Non-linear pharmacokinetics of MDMA ('ecstasy') in humans. *J Clin Pharmacol* 49: 104–109
- [11] De Souza Silva MA, Mattern C, Häcker R, Nogueira PJC, Huston JP, Schwarting RKW ((1997) Intranasal administration of the dopaminergic agonists l-DOPA, amphetamine, and cocaine increases dopamine activity in the neostriatum: A microdialysis study in the rat. *J Neurochem* 68: 233–239
- [12] Deutscher Verkehrsgerichtstag (2011) 49. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Erarbeitete Empfehlungen. Luchterhand Verlag, Wolters Kluwer Deutschland GmbH, Köln, XI-XVI (siehe auch: *Blutalkohol* 48: 67–71)
- [13] European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2010) Problem amphetamine and methamphetamine use in Europe. Selected Issue 2010. ISBN 978-92-9168-450-2
- [14] Fallon JK, Kicman AT, Henry JA, Milligan PJ, Cowan DA, Hutt AJ (1999) Stereospecific analysis and enantiomeric disposition of methylenedioxymethamphetamine (Ecstasy) in humans. *Clin Chem* 45: 1058–1069
- [15] Fichtl B, Mückter H (2004) Toxikokinetik. In: Marquardt H, Schäfer S (Hrsg.) *Lehrbuch der Toxikologie*. Zweite Auflage, Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft mbH, Stuttgart, S. 41–88
- [16] Gibaldi M (1991) *Biopharmaceutics and Clinical Pharmaceutics*. Fourth edition, Lea & Febiger, Philadelphia, London
- [17] Green AR, Mehan AO, Elliott JM, O'Shea E, Colado I (2003) The pharmacology and clinical pharmacology of 3,4-methylenedioxymethamphetamine (MDMA, "Ecstasy"). *Pharmacol Rev* 55: 463–508
- [18] Green SL, Kerr F, Braitberg G (2008) Review article: Amphetamines and related drugs of abuse. *Emerg Med Aust* 20: 391–402
- [19] Grenzwertkommission (2007) Empfehlung zur Änderung der Anlage zu § 24a (2) StVG. *Blutalkohol* 44: 311

- [20] Harris DS, Boxenbaum H, Everhart ET, Sequeira G, Mendelson JE, Jones RT (2003) The bioavailability of intranasal and smoked methamphetamine. *Clin Pharmacol Ther* 74: 475–486
- [21] Hernández-López C, Farré M, Roset PN, Menoyo E, Pizarro N, Ortuño J, Torrens M, Camí J, de la Torre R (2002) 3,4-Methylenedioxyamphetamine (Ecstasy) and alcohol interactions in humans: Psychomotor performance, subjective effects, and pharmacokinetics. *J Pharmacol Exp Ther* 300: 236–244
- [22] Jenkins AJ (2007) Pharmacokinetics: Drug absorption, distribution, and elimination. In: Karch SB (Ed.) *Drug Abuse Handbook*. Second edition, CRC Press, Boca Raton, London, New York, p. 147–205
- [23] Jones AW (2007) Age- and gender-related differences in blood amphetamine concentrations in apprehended drivers: lack of association with clinical evidence of impairment. *Addiction* 102: 1085–1091
- [24] Karschner EL, Schwilke EW, Lowe RH, Darwin WD, Herning RI, Cadet JL, Huestis MA (2009) Implications of plasma delta9-tetrahydrocannabinol, 11-hydroxy-THC, and 11-nor-9-carboxy-THC concentrations in chronic cannabis smokers. *J Anal Toxicol* 33: 469–477
- [25] Kolbrich EA, Goodwin RS, Gorelick DA, Hayes RJ, Stein EA, Huestis MA, PhD (2008) Plasma pharmacokinetics of 3,4-methylenedioxyamphetamine after controlled oral administration to young adults. *Ther Drug Monit* 30: 320–332
- [26] Mendelson J, Jones RT, Upton R, Jacob III P (1995) Methamphetamine and alcohol interactions in humans. *Clin Pharmacol Ther* 57: 559–568
- [27] Musshoff F, Wollersen H, Madea B (2007) Über die Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nach Konsum von Amphetaminen. In: Mattern R (Hrsg., in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen) *Kongressbericht der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 195*, S. 157–160
- [28] Nemecek D (2008) Amphetamin- und Amphetaminderivat-Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr. Gibt es eine Beziehung zwischen Wirkung und Wirkstoffkonzentration im Blut? Dissertation, Institut für Rechtsmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, S. 1–7
- [29] Perez-Reyes M, White WR, McDonald SA, Hicks RE, Jeffcoat AR, Hill JM, Cook CE (1991) Clinical effects of daily methamphetamine administration. *Clin Neuropharmacol* 14: 352–358
- [30] Raes E, Van den Neste T, Verstraete AG (2008) EMCCDA Insights 8: Drug use, impaired driving and accidents. European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction, Lissabon, Portugal
- [31] Schepers RJF, Oyler JM, Joseph RE, Cone EJ, Moolchen ET, Huestis MA (2003) Methamphetamine and amphetamine pharmacokinetics in oral fluid and plasma after controlled oral methamphetamine administration to human volunteers. *Clin Chem* 49: 121–132
- [32] Segura M, Ortuño J, Farré M, McLure J A, Pujedas M, Pizarro N, Llebaria A, Joglar J, Roset P N, Segura J, de La Torre R (2001) 3-4-Dihydroxymethamphetamine (HHMA). A major in vivo 3-4-methylenedioxyamphetamine (MDMA) metabolite in humans. *Chem Res Toxicol* 14: 1203–1208
- [33] Shappell SA, Kearns GL, Valentine JL, Neri DF, De John CA (1996) Chronopharmacokinetics and chronopharmacodynamics of dextromethamphetamine in man. *J Clin Pharmacol* 36: 1051–1063
- [34] Skopp G, Pötsch L (2008) Cannabinoid concentrations in spot serum samples 24–48 hours after discontinuation of cannabis smoking. *J Anal Toxicol* 32: 160–164
- [35] Swanson EE, Scott CC, Le HM, Chen KK (1943) Comparison of the pressor action of some optical isomers of sympathomimetic amines. *J Pharmacol Exp Ther* 79: 329–333
- [36] Wan SH, Matin SB, Azarnoff DL (1978) Kinetics, salivary excretion of amphetamine isomers, and effect of urinary pH. *Clin Pharmacol Ther* 23: 585–590
- [37] Yang J, Jamei M, Heydar A, Yeo K R, de la Torre R, Farré M, Tucker G T, Rostami-Hodjegan A (2006) Implications of mechanism-based inhibition of CYP2D6 for the pharmacokinetics and toxicity of MDMA. *J Psychopharmacol* 20: 842–849

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Gisela Skopp
Institut für Rechts- und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum
Voss-Str. 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

Prof. Dr. Thomas Daldrup
Institut für Rechtsmedizin
Heinrich-Heine-Universität
Moorenstr. 5
40225 Düsseldorf
Email: fortoti@uni-duesseldorf.de

Gewerkschaft der Polizei: 3. Verkehrsforum „Verbotene Stoffe im Straßenverkehr“

– Kurzbbericht –

Am 24. und 25. April 2012 trafen sich in Potsdam rund einhundert Polizistinnen und Polizisten, Wissenschaftler und weitere fachkundige Personen beim 3. Verkehrsforum der Gewerkschaft der Polizei (GdP), um über das Thema „Verbotene Stoffe im Straßenverkehr“ zu diskutieren. Die GdP hatte dieses Forum absichtlich am organisatorischen Aufbau des Verkehrsgerichtstages orientiert, dessen 50-jährige erfolgreiche Praxis Vorbild sei, um ebenso gute Ergebnisse zu erarbeiten. Gleichwohl würden die erarbeiteten Empfehlungen mehr „polizeiliches Gehalt“ aufweisen, da den Diskutanten des Verkehrsforums die Folgen von Verkehrsverstößen nicht nur vom Schreibtisch, sondern über das eigene Erleben bekannt geworden sind. Als vorteilhaft wurde es auch angesehen, dass sich unter den Diskutanten niemand befinden würde, der kommerzielle Interessen zu vertreten habe, wie dies bedauerlicherweise beim „echten“ Verkehrsgerichtstag immer mehr festzustellen sei.

In seiner *einleitenden Rede* mahnte der stellvertretende GdP-Bundesvorsitzende FRANK RICHTER, dass hinter jedes Lenkrad ein klarer Kopf gehöre. „Wer durch Alkohol, Drogen oder Medikamente seine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt, setzt das Leben anderer und das eigene aufs Spiel. Dieser Gefahr kann nur mit Aufklärung und durch ein hohes Entdeckungsrisiko, verbunden mit empfindlichen Strafen, wirksam begegnet werden.“, so RICHTER. Weiterhin gab er zu bedenken, dass nach Einschätzung der Bundesdrogenbeauftragten bis zu 1,2 Millionen Bundesbürger als abhängig von Schlaf- und Beruhigungsmitteln gelten. RICHTER forderte daher einen eindeutigen Warnhinweis auf der Verpackung, wenn Medikamente die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können. Zudem würden Unfälle unter Alkoholeinfluss fast doppelt so oft mit schweren Folgen enden. RICHTER: „Wir gehen von einer hohen Dunkelziffer nicht entdeckter Trunkenheitsfahrten oder solcher unter dem Einfluss von Drogen und Medikamenten aus. Die gravierende Ausdünnung der polizeilichen Verkehrsüberwachung verschärft das Problem zusätzlich.“ Wer sicherere Straßen wolle, müsse die polizeiliche Präsenz auf den Straßen spürbar erhöhen.

In seinem *Grußwort* betonte PROF. KLAUS-DIETER SCHEUERLE, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Berührungspunkte, die Polizei und das von Bundesverkehrsminister PETER RAMSAUER geführte Ministerium besäßen. Dazu gehöre das Verkehrsrecht, also auch die gesamte Verkehrssicherheit. Beeinflusst würde die Arbeit des Ministeriums jedoch von der Finanzierbarkeit der Maßnahmen. Verbotene Substanzen, so der Staatssekretär weiter, seien ein schwieriges Thema. Es sei richtig und wichtig, dass sich die GdP des Themas annehme, doch müsse man über den nationalen Tellerrand hinaus schauen. So stehe im Zentrum des EU-weiten, in Deutschland bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) integrierten Forschungsprojektes DRUID, der Einfluss von Drogen, Alkohol und Medikamenten auf die Fahrtüchtigkeit und damit auf die Verkehrssicherheit (siehe hierzu BA 2012, 23 f.). Ziel dieses Projektes sei es, eine solide Grundlage für harmonisierte, EU-weite Vorschriften über das Fahren unter Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss zu bilden. Zudem würden in bestimmten Bereichen Empfehlungen für entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise Rehabilitation, Überwachung und Klassifikation von Medikamenten erarbeitet. SCHEUERLE nutzte sein Grußwort außerdem, um für die Reform des Punktesystems zu werben (siehe hierzu auch BA 2012, 95 ff.). Das alte System sei nicht mehr zeitgemäß und teilweise unüberschaubar,

manche Folgen für Kraftfahrer nicht absehbar. Zudem gebe es einen Wildwuchs an Ausnahmeregelungen. Von der Reform erwarte das Ministerium mehr Transparenz und Akzeptanz.

In vier Arbeitskreisen diskutierten anschließend die rund einhundert Verkehrsexperten aus dem gesamten Bundesgebiet Lösungsansätze und Strategien für eine verbesserte Kontrolle und Überführung von alkoholisierten und unter dem Einfluss verbotener Substanzen stehender Fahrer.

Der *Arbeitskreis I* (AK I) unter Leitung von REINHARD LEUKER, Polizeihauptkommissar und Fachlehrer für Verkehrsrecht, Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen, Neuss, beschäftigte sich mit dem Thema „Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr“. In Deutschland gelten im öffentlichen Straßenverkehr zahlreiche Grenzwerte, die nur selten allen Verkehrsteilnehmern geläufig seien. Angefangen beim sog. Alkoholverbot für Fahranfänger und junge Fahrer bis 21 Jahre gemäß § 24c StVG, der 0,3 Promille-Grenze für eine relative Fahrunsicherheit i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB, der 0,5 Promille-Grenze für eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG, der 1,1 Promille-Grenze für eine absolute Fahrunsicherheit i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB bis hin zur 2,5 Promille-Grenze für die Annahme von Vollrausch i. S. d. § 323a StGB. Zu klären sei, ob so viele, zum Teil recht kompliziert abgegrenzte Grenzwerte Sinn machen oder eher eine Vereinheitlichung stattfinden sollte. Dazu gehöre dann auch untrennbar die Frage nach dem „richtigen“ Grenzwert, der möglicherweise bei „0“ Promille liegen könnte.

Der *Arbeitskreis I* kam abschließend zu folgenden Empfehlungen:

1. Der AK I unterstützt die Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR): Neufassung des § 24a Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) „Kein Alkohol am Steuer“: „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“ Ahndung ab 0,2 Promille. Folge: Aufhebung des § 24c StVG. Anpassung an den § 24a StVG der speziellen Rechtsbereiche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG).
2. Herabsetzung des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit für Fahrradfahrer von 1,6 auf 1,1 Promille.
3. Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Fahrradfahrer ab 0,8 Promille.
4. Die Politik wird dringend aufgefordert, die allseits geforderte Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit durch Bereitstellung der dazu notwendigen Ressourcen zu ermöglichen.

NADINE HAUPTMANN, Polizeioberkommissarin und Fachlehrerin für Verkehrsrecht, Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen, Neuss, leitete den *Arbeitskreis II*, der über „Drogen im Straßenverkehr“ diskutierte. Thematisiert wurde die Endlichkeit der in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG aufgeführten Drogen bzw. deren Wirkstoffe und damit möglicherweise verbundener Problemstellungen. Im Mittelpunkt stand dabei insbesondere die Frage, ob und wenn ja, mit welchen weiteren Elementen die Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG fortgeschrieben werden könne – oder solle. Darüber hinaus stellten sich die Experten die Frage, ob es nicht sinnvoll oder gar erforderlich sei, Grenzwerte für die relative und absolute Fahrunsicherheit einzuführen, so wie sie beim Alkohol am Steuer auch gelten. Der Gesetzgeber hat sich für

die Vision „Zero“, also für keine Drogen im Straßenverkehr ausgesprochen. Das sei grundsätzlich auch richtig so. Allerdings sei diese harte Haltung durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts (1 BvR 2652/03 v. 21. 12. 2004 [BA 2005, 156 ff. m. Anm. v. SCHEFFLER/HALECKER]) insoweit abgeschwächt worden, als dass eine Einschränkung der Fahrtüchtigkeit durch den Genuss THC-haltiger Drogen eingetreten sein müsse. Ein Lichtblick, der von zeitaufwändigen und oft problematischen Beweisführungen absehe, bilde die Rechtsprechung des Bayerischen Obersten Landesgerichts, das – im Falle von THC – die Beeinträchtigung der Verkehrstauglichkeit bei 1 ng/ml (Nanogramm pro Milliliter) als möglicherweise gegeben ansehe. Zusätzliche Probleme in der Praxis gebe es hinsichtlich der Erkennbarkeit von Symptomen. Daher sei unabdingbare Voraussetzung für das schnelle und sichere Feststellen eines Anfangsverdachts, dass Polizisten, die Fahrzeuge kontrollieren, dahingehend geschult werden. Im nächsten Schritt wäre zu hinterfragen, ob die derzeit vorhandenen Vortestmöglichkeiten ausreichend sind, um den Anfangsverdacht so weit zu erhärten, damit der letzte Schritt zur Beweisführung unternommen werden kann – die Blutprobe. Die Blutentnahme zur Beweisführung einer Drogenfahrt unterliege denselben verfahrensrechtlichen Vorschriften, wie die einer Trunkenheitsfahrt und kenne damit die gleichen Probleme wie Richtervorbehalt, Freiheitsbeschränkung und den Eingriff in die körperliche Unversehrtheit. Daher richte sich auch bei den Drogen der Fokus auf Möglichkeiten, mit anderen – einfacheren – Methoden gerichtsverwertbare Beweise sichern zu können.

Der *Arbeitskreis II* sprach abschließend folgende Empfehlungen aus:

Das Führen von Fahrzeugen unter der Wirkung von psychoaktiven Substanzen birgt ein hohes Gefahrenpotential.

1. „Legal Highs“ sollten durch die Unterstellung von Stoffgruppen im BtMG aufgenommen werden.
2. Die Nachweisbarkeit dieser „legal Highs“ durch Untersuchungslabore und die Herstellung und Erprobung von einfach handhabbaren und praktikablen Schnelltests sollte vorangetrieben werden.
3. Die Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten in der Erkennung von Fahrzeugführern unter der Wirkung von psychotropen Substanzen sollte bundesweit einheitlich auch unter Einbindung neuer Medien (Extrapol) weiter verstärkt werden.
4. Verpflichtende Präventionsarbeit in Bezug auf die Folgen des Konsums und die Auswirkung von psychotropen Substanzen bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen (insbesondere in Fahrschulen).

„Medikamente im Straßenverkehr“ hatte der *Arbeitskreis III* unter Leitung von Kriminalhauptkommissar BERNHARD ARNOLD, Leiter Zentrum Polizeiliche Prävention Polizeipräsidium Westpfalz, Kaiserslautern, zum Gegenstand. Während bei Drogen gemäß der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG grundsätzlich der 0-Grenzwert gilt, dürfen Medikamente – theoretisch unbegrenzt – eingenommen werden, sofern dies medizinisch indiziert ist. Die „Begründung“ hierzu besagt, dass der Wirkstoffgehalt in Medikamenten weit geringer sei, als der klassischer Drogen. Das mag in manchen Fällen durchaus auch so sein. Allerdings gebe es auch Medikamente, die eine höhere Wirkstoffkonzentration aufweisen als eine „schwache“ Droge. Was gelte nun in solchen Fällen? Dieser Frage ging der Arbeitskreis nach. Der Hinweis des Arztes reiche demnach nicht aus, um den Patienten aus seiner Verantwortung zu entlassen. Denkbar sei, dass der Apotheker bei der Abgabe nochmals ausdrücklich auf die Beeinträchtigung der Fahruntüchtigkeit hinweist oder dem Patienten eine

Unterschrift abverlangt. Ein weiterer, begleitender Schritt könne darin bestehen, Medikamente mit solch einem Wirkstoff auf der Packung so eindeutig zu kennzeichnen, dass die potenzielle Gefahr sofort augenscheinlich wird. Möglich wäre auch im Bereich der Medikamente zumindest für bestimmte Wirkstoffe einen Grenzwert einzuführen. Würde ein Medikament einen drogenrelevanten Wirkstoff enthalten, könne beispielsweise die Verpackung mit einem roten Warndreieck versehen werden.

Der *Arbeitskreis III* kam zu folgenden Empfehlungen:

Angesichts der zu erwartenden Zunahme der Morbidität in allen Altersgruppen und der steigenden therapeutischen Möglichkeiten nimmt ein größer werdender Teil der Bevölkerung Medikamente ein. Angesichts der Bedeutung von Mobilität in der Gesellschaft birgt dies die Gefahr von Beeinträchtigungen im Straßenverkehr. Es darf nicht Ziel sein, die Medikamenteneinnahme durch Verkehrsteilnehmer generell zu kriminalisieren. Hauptziel ist die Verkehrsunfallprävention. Ein wirkungsvoller Umgang mit der Thematik erfordert ein koordiniertes Herangehen durch eine Vielzahl von Akteuren, wovon die Polizei nur einer ist.

1. Quantifizierung des Problems: Analyse und Bewertung analog der Drogenproblematik vor 15 Jahren.
2. Klassifizierung von Medikamenten in verschiedene Gefährdungsstufen (unbedenklich, Verkehrstüchtigkeit kann eingeschränkt sein, Autofahren nur nach ärztlicher Rücksprache, Autofahren ist nicht mit der Medikamenteneinnahme vereinbar) und deren deutliche Kennzeichnung (Bsp.: Ampelsystem auf Packung). Erstellung von Wirkstofflisten analog DRUID-Studie. Arzt entscheidet ggf. über Fahrtüchtigkeit.
3. Änderung des § 24a Abs. 2 StVG. Überprüfbarkeit einer „nicht bestimmungsgemäßen Einnahme“ ist derzeit schwer möglich. Derzeit ist der Paragraf nur auf Drogenkonsum ausgelegt. Ergänzung um eine Anlage: Liste Verkehrstüchtigkeit einschränkender Wirkstoffe.
4. Erstellung eines Leitfadens für Polizeibeamte vor Ort, Verdachtsparameter definieren: Wann ist eine Überprüfung der Fahrtüchtigkeit infolge von Medikamenteneinnahme angezeigt generelle Bereitstellung von Medikamentenschnelltests.
 - 5.1 Bewusstsein schaffen in der Bevölkerung, dass eingeschränkte Fahrtüchtigkeit unter Medikamenteneinfluss die gleichen Gefährdungen und Konsequenzen mit sich bringt wie Trunkenheit am Steuer. In der Fahrschulausbildung muss analog zum Konsum von Alkohol und Drogen eine Schulung über Medikamente erfolgen. Kampagnenarbeit, z. B. an Schulen, Fachpresse, Medien.
 - 5.2 Verpflichtung zur Aufklärung und deren Dokumentation durch Ärzte und Apotheker. Einführung von gleichmäßigen Standards, insbesondere Regelungen für Versandapotheken.

Der *Arbeitskreis IV*, unter Leitung von Polizeidirektor JOHANN-MARKUS HANS, Polizeitechnisches Institut, Deutsche Hochschule der Polizei, Münster, beschäftigte sich mit dem „Problem Beweisführung“. Die meisten in Alkohol, Drogen und Medikamenten enthaltenen Wirkstoffe würden derzeit nach der GC/ADH-Methode, also im Labor unter Verwendung einer Blutprobe, festgestellt. Vor der Entnahme der Blutprobe erfolge die Feststellung des Anfangsverdachts, die Anordnung durch den Richter oder den Staatsanwalt bzw. seiner Ermittlungsbeamten und letztendlich der Eingriff in die körperliche Unversehrtheit und Freiheit. Umgangen werden könnten diese Probleme, wenn die Geräte zur Messung der Alkoholbestandteile in der Atemluft geeignet wären, beweiskräftige Feststellungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie im Strafverfahren zu liefern. Eine entsprechende

technische Weiterentwicklung der Geräte wäre wünschenswert, würde sich dadurch nicht nur das Richtervorbehaltsproblem in Wohlgefallen auflösen. Denn auch der zeitliche Verlust geriete in Wegfall, der durch den Transport des Probanden vom Ort der Feststellung zur nächsten Polizeiwache oder zum nächstgelegenen Krankenhaus entstehe. Bei einem mittleren Abbauwert des Alkohols im Blut von ca. 0,1 Promille pro Stunde würde manche Straftat eine solche bleiben und nicht auf dem Rücksitz des Streifenwagens zur Ordnungswidrigkeit degenerieren oder gar dem Grenzwert der Nichtigkeit entgegen konvergieren.

Der *Arbeitskreis IV* fasste die nachfolgenden Empfehlungen:

1. Fahren unter Alkoholeinfluss ist nach wie vor eine der Hauptunfallursachen im Straßenverkehr und für jeden zehnten Verkehrstoten verantwortlich.
2. Die GdP fordert eine deutliche Intensivierung effizienter und effektiver Alkoholkontrollen im Straßenverkehr.
3. Die mangelnde Personalausstattung lässt eine Steigerung der Überwachungsaktivitäten nicht realistisch erscheinen. Die derzeitige Praxis bei der Entnahme von Blutproben ist zudem extrem zeitaufwändig. Deshalb ist die Anerkennung der beweissicheren Atemalkoholprobe auch im Strafrechtsbereich (§ 315c, § 316 StGB) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unerlässlich und sicherzustellen.
4. Für die Anerkennung der beweissicheren Atemalkoholanalyse fordert die GdP den Gesetzgeber auf, entsprechende Werte für die Fahrbeeinträchtigung in Korrelation zu Atemalkoholkonzentrationen festzusetzen bzw. durch entsprechende wissenschaftliche Forschung zu ermitteln.
5. Die GdP fordert die Einführung von verdachtsfreien Kontrollen hinsichtlich Alkohol und anderer berauschender Mittel.
6. Die GdP fordert die Abschaffung des Richtervorbehaltes für Blutentnahmen im Bereich von Verkehrsstraftaten. Sie fordert den Bundestag auf, den hierzu vorliegenden Gesetzesentwurf schnellstmöglich umzusetzen.

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

ETSC Policy paper: Drink Driving – Towards Zero Tolerance^{*)}

In 2010, nearly 31.000 people were killed in the European Union as a consequence of road collisions. Up to 2 % of km driven in the EU are associated with an illegal Blood Alcohol Concentration. Drink driving is one of the three main killers. According to the European Commission's estimates 25 % of all road deaths across the EU are alcohol related. If so, ETSC estimates that 6.500 deaths would have been prevented in 2010 if all drivers had obeyed the law on drink driving.

The ETSC's Drink Driving Policy Network aims at contributing to the reduction of alcohol-related road deaths and injuries through the identification and promotion of best practice. It focuses particularly on gathering and disseminating information on EU Member States' performance in reducing deaths from drink driving and presenting good practice examples from those countries that have showed a strong commitment in tackling one of the main killers on the roads.

This ETSC policy paper ["Drink Driving – Towards Zero Tolerance"] provides an overview of the drink driving situation in the European Union (Chapter 1) and measures taken at the EU level to curb drink driving deaths (Chapter 2). ETSC calls on Member States and the European Institutions to adopt a zero tolerance for drink driving. Other ETSC recommendations to Member States and the European Union are also included in Chapter 3.

Chapter 4 looks at countries' progress in reducing road deaths attributed to drink driving between 2001 and 2010. Road deaths attributed to alcohol have been cut by 53 % between 2001 and 2010 in these countries, while other road deaths decreased by 47 %. Ireland achieved impressive reductions in cutting alcohol related deaths from 124 in 2003 to 48 in 2007. Slovakia cut drink driving deaths from 50 in 2001 to an average of 15 per year in 2008-2010. Latvia, Bulgaria, Hungary, Sweden, Slovenia, Lithuania, Germany, Belgium, Greece and Austria also reduced drink driving deaths faster than other road deaths.

Chapter 5 presents a case study of four European countries: the Czech Republic, Ireland, Norway and Sweden. Successes and shortcomings of drink driving policies are discussed with national experts from these four countries. The implementation of alcohol interlocks in Norway, the adoption of a lower BAC limit in Ireland or the effect of zero tolerance for drink driving in the Czech Republic and the impact of Vision Zero to support the fight against drink driving in Sweden are among the good practices implemented in those countries.

(Auszug aus dem Policy paper of the European Transport Safety Council, ETSC, vom 24. April 2012)

^{*)} Das ETSC Policy paper, geschrieben von Francesca Podda, ETSC project Officer, ist vollständig einzusehen unter http://www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf.

„Führerscheintourismus“ – Siebte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung*)

– Auszug –

Artikel 1

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. Januar 2011 (BGBl. I S. 3) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

8. § 28 Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

c) Die folgenden Nummern 7 und 8 werden angefügt:

„7. die auf Grund einer Erlaubnis eines Drittstaates zum Führen eines Kraftfahrzeuges, der nicht in der Anlage 11 aufgeführt ist, prüfungsfrei umgetauscht worden ist, oder die auf Grund eines gefälschten Führerscheins eines Drittstaates erteilt wurde, oder

8. die zum Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis eines Drittstaates, die in eine ausländische EU- oder EWR-Fahrerlaubnis umgetauscht worden ist, oder zum Zeitpunkt der Erteilung der EU- oder EWR-Fahrerlaubnis auf Grund einer Fahrerlaubnis eines Drittstaats ihren Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie die ausländische Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Absatz 2 in eine ausländische EU- oder EWR-Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts umgetauscht haben.“

11. § 47 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Nach einer Entziehung oder der Feststellung der fehlenden Fahrberechtigung wird auf dem Führerschein vermerkt, dass von der Fahrerlaubnis im Inland kein Gebrauch gemacht werden darf.“

b) Folgende Sätze werden angefügt:

„Erfolgt die Entziehung durch die erteilende oder eine sonstige zuständige ausländische Behörde, sind ausländische und im Ausland ausgestellte internationale Führerscheine unverzüglich der Fahrerlaubnisbehörde vorzulegen und dort in Verwahrung zu nehmen. Die Fahrerlaubnisbehörde sendet die Führerscheine über das Kraftfahrt-Bundesamt an die entziehende Stelle zurück.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Die Artikel 2, 3 und 4 treten am 19. Januar 2013 in Kraft. Im Übrigen tritt diese Verordnung am Tag nach der Verkündung in Kraft.

*) Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesrats-Drucksache 245/12 vom 02. Mai 2012. Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006 S. 18) und der Richtlinie 2011/94/EU der Kommission vom 28. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 314 vom 29.11.2011, S. 31). Sie bedarf noch der Zustimmung des Bundesrates gemäß Art. 80 Abs. 2 GG.

Begründung

I. Allgemeines

Da bei den Fahrerlaubnisbehörden vermehrt Bürgerinnen und Bürger den prüfungsfreien Umtausch eines EU/EWR-Führerscheins beantragen, der durch einen anderen Mitgliedstaat ohne genaue Prüfung auf Grund der Vorlage eines Drittstaaten-Führerscheins ausgestellt wurde, ist es notwendig geworden, Maßnahmen gegen diesen Führerscheintourismus zu ergreifen.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 8 (§ 28 Absatz 4)

Mit dieser Änderung werden die Möglichkeiten des Artikels 8 der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (2. Führerscheinrichtlinie) zur Bekämpfung des Führerschein-Tourismus ausgeschöpft. Dabei sollen jedoch nicht generell alle aus Drittstaaten umgetauschten EU-/EWR-Fahrerlaubnisse abgelehnt werden. Vielmehr sollen EU-/EWR-Fahrerlaubnisse, die auf Grund eines Umtauschs eines in einem der in Anlage 11 aufgeführten Drittstaaten ausgestellt wurden, anerkannt werden. EU-EWR-Führerscheine, die auf Grund eines gefälschten Führerscheins umgetauscht wurden, sollen generell nicht anerkannt werden.

Zu Nummer 11

Zu a) (§ 47 Absatz 2 Satz 2)

Diese Änderung ist erforderlich, da die ausländische Fahrerlaubnis nicht insgesamt ungültig wird.

Zu b) (§ 47 Absatz 2 Sätze 6 und 7 neu)

Die Regelung dient der Klarstellung für Fälle, in denen eine ausländische Fahrerlaubnis durch die erteilende oder eine sonstige zuständige ausländische Behörde wieder entzogen wird, der Betroffene aber im Inland wohnt und die inländische Fahrerlaubnisbehörde gem. § 73 FeV (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr) zuständig ist.

Mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis durch die (ausländische) ausstellende Behörde hat ein Betroffener (auch) sein Recht verloren, im Inland ein fahrerlaubnispflichtiges Fahrzeug zu führen. Gem. § 2 Absatz 1 Satz 2 StVG (Straßenverkehrsgesetz) und § 4 Absatz 2 Satz 1 FeV wird die Fahrerlaubnis durch einen Führerschein nachgewiesen. Somit könnte mit einem Führerschein, der sich weiterhin im Besitz eines Betroffenen befindet, trotz zuvor erfolgtem Entzug der falsche Eindruck erweckt werden, dass der Betroffene noch am Straßenverkehr teilnehmen darf, obwohl bei Teilnahme mit einem fahrerlaubnispflichtigen Kfz am Straßenverkehr eine Straftat gem. § 21 StVG vorliegt.

Dies gilt insbesondere auch im EU-Ausland, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht bekannt ist.

Gem. Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (RiLi 91/439/EWG) sind die Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Anerkennung der von ihnen ausgestellten Führerscheine verpflichtet.

Der Gefahr für die Verkehrssicherheit und damit für die öffentliche Sicherheit und Ordnung in ihrem Geltungsbereich, die von einem ungültigen Führerschein ausgeht, begegnet die RiLi 91/439/EWG im dortigen Artikel 8 Absatz 2, wonach ein Mitgliedstaat seine innerstaatlichen Vorschriften auf einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein – insbesondere nach Entzug der Fahrerlaubnis – anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen kann. Der „Umtausch“ eines Führerscheins setzt die Verpflichtung einer Abgabe bzw. Vorlage bei einer Behörde voraus.

Zur Vermeidung von Gefahren für die Verkehrssicherheit und damit für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, die von einem ungültigen Führerschein ausgehen, und zur Umsetzung der vorgenannten Richtlinie regelt § 3 Absatz 2 Satz 3 Alternative 1 StVG, dass ein Betroffener zur Abgabe eines im EU-Ausland ausgestellten Führerscheins – nach dortigem Entzug der Fahrerlaubnis – verpflichtet ist. Die Klarstellung in § 47 FeV soll die weitere Verfahrensweisen ausdrücklich regeln und vereinheitlichen.

Reform des Fahrlehrerrechts – Evaluierung und Vereinheitlichung der Aufbauseminare nach §§ 2a, 4 StVG

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder hat die Bundesregierung mit Beschluss vom 05./06. Oktober 2011, TOP 6.11, aufgefordert, eine umfassende Reform des Fahrlehrerrechts in Angriff zu nehmen und noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen. Mit der Reform des Fahrlehrerrechts sollen u.a. die Aufbauseminare für punkteauffällige Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen (ASP) wissenschaftlich überprüft und einheitlich gesetzlich geregelt werden. Dies ergibt sich aus einem Eckpunktepapier vom 22. Februar 2012^{*)}, das eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Federführung Baden-Württembergs zur Reform des Fahrlehrerrechts erarbeitet hat. Darin heißt es u. a.:

7. Aufbauseminare nach §§ 2a und 4 StVG für Fahranfängerinnen/Fahranfänger und für Punktetäterinnen / Punktetäter

- a) Die Pflicht zur Anerkennung von Schulungskonzepten für Aufbauseminare ist gesetzlich zu fixieren. Die Voraussetzungen und die räumliche Reichweite einer Anerkennung sowie die Bedeutung des Schulungskonzepts für die Seminarüberwachung sind zu regeln.
- b) Die Seminarerlaubnis nach § 31 FahrIG ist an die Verwendung eines bestimmten, gemäß oben a) anerkannten Schulungskonzepts zu binden.
- c) Die Wirksamkeit der Aufbauseminare für die Verkehrssicherheit ist wissenschaftlich zu evaluieren.
- d) Die Vorschläge a) bis c) stehen unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der derzeit parallel statt findenden Beratungen zur Reform des Punktsystems.

Das vorgelegte Eckpunktepapier wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vollinhaltlich mitgetragen. In seinem Bericht vom 22. Februar 2012^{**)} zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2012 in Großräschen und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel nimmt es zu den vorgeschlagenen Änderungen u. a. wie folgt Stellung:

zu Punkt 7: Aufbauseminare nach §§ 2a und 4 StVG für Fahranfängerinnen/Fahranfänger und für Punktetäterinnen/-täter

Die hier vorgeschlagenen Änderungen stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der derzeit stattfindenden Beratungen zur Reform des Punktesystems [Die Reform sieht u. a. ein neues Interventionssystem für besonders auffällige Kraftfahrer/Kraftfahrerinnen vor. Diese sollen künftig in Kleinstgruppen mit 2 bis 3 Teilnehmern/

^{*)} Eckpunktepapier der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Reform des Fahrlehrerrechts“, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Abt. 3, Az. 3-3854/780, vom 22. Februar 2012; vollständig einzusehen unter <http://bdfu.org/wp-content/uploads/120306-FahrIG-Reform-Arbeitsgruppe-Eckpunktepapier-Endfassung.pdf>.

^{**)} Der Bericht des BMVBS ist vollständig einzusehen unter <http://www.bundesrat.de/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/12-04-18-19-VMK/12-04-18-19-bericht-bmvbs-6-2.templateId=raw.proper-ty=publicationFile.pdf/12-04-18-19-bericht-bmvbs-6-2.pdf>.

Teilnehmerinnen auch Seminarstunden bei Verkehrspsychologen/Verkehrspsychologinnen absolvieren müssen. Die Abgeltung von Punkten im Verkehrszentralregister durch den Besuch solcher Seminare soll hingegen entfallen. Siehe hierzu die Informationsbeiträge „Neues zweiteiliges Fahreignungsseminar“ in diesem Heft und „Reform des Punktesystems und des Verkehrszentralregisters“ in BA 2012, 95, 97 f.). Die derzeitige rechtliche Situation zur Anerkennung von Schulungskonzepten für Aufbau Seminare führt zu Rechtsunsicherheiten und bedarf daher einer eindeutigen gesetzlichen Regelung. Dies gilt insbesondere auch für die Geltung, Anerkennung und Überwachung in allen Bundesländern. Um eine effektive Kontrolle ausüben zu können, ist es zudem erforderlich, dass die Seminarerlaubnis an ein bestimmtes und anerkanntes Schulungskonzept gebunden wird. Schließlich ist es im Sinne der Verkehrssicherheit unerlässlich, dass die Wirksamkeit der Aufbau Seminare wissenschaftlich evaluiert wird.

Die zwischenzeitlich am 18./19. April in Kassel stattgefundene Verkehrsministerkonferenz hat sich zu dieser Thematik wie folgt positioniert:

Punkt 6.2 der Tagesordnung: Reform des Fahrlehrerrechts^{*})**

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), auf der Grundlage des Eckpunktepapiers der Bundesländer-Arbeitsgruppe alsbald eine umfassende Reform des Fahrlehrerrechts in Angriff zu nehmen mit dem Ziel, die Reform noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen.
2. Das BMVBS wird gebeten, über den Stand der Reformberatungen in der Herbstsitzung 2012 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Die Schriftleitung

^{***}) Auszug aus der Sammlung der zur Veröffentlichung freigegeben Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz am 18./19. April 2012 in Kassel vom 25. April 2012, vollständig einzusehen unter <http://www.bundesrat.de/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/12-04-18-19-VMK/12-04-18-19-beschl.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/12-04-18-19-beschl.pdf>. Siehe hierzu auch die kleine Anfrage der Abgeordneten Stepahn Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – BT-Drucksache 17/9632 – vom 11. Mai 2012 sowie die Antwort der Bundesregierung – BT-Drucksache 17/9839 – vom 30. Mai 2012. Die Antwort mit Fragetext ist vollständig einzusehen unter <http://dipbt.bundestag.de/dip21/td/17/098/1709830.pdf>.

Reform des Punktesystems – Neues zweiteiliges Fahreignungsseminar

Im Rahmen der Reform des Punktesystems konzipierte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Interventionsmaßnahme für Punkteauffällige neu. Am 21. Mai 2012 informierten sich Vertreter des Bundes, der Länder und der Praxis im Rahmen einer Informationsveranstaltung bei der BASt in Bergisch Gladbach über den Stand der Arbeiten.

Mehrfach Verkehrsauffällige sollen zukünftig bei einem Punktstand von sechs oder sieben an dem neu konzipierten Fahreignungsseminar teilnehmen. Das Seminar wird aus zwei Teilen bestehen: einem Informationsteil, der von Fahrlehrern durchgeführt wird und einem Beratungsteil, der von Verkehrspsychologen geleitet wird.

Im Informationsteil sollen durch speziell geschulte Fahrlehrer beispielsweise Verkehrsregeln, Sinnhaftigkeit von Regeln und Risikoinformationen bei Nichteinhaltung der Regeln vermittelt sowie das Gefahrenbewusstsein verbessert werden. Dieser Teil des Seminars soll zwei Sitzungen von jeweils 90 Minuten umfassen und in Kleingruppen mit höchstens drei Teilnehmern stattfinden. Zwischen beiden Sitzungen soll ein Zeitraum von mindestens einer Woche liegen.

Im Beratungsteil des Fahreignungsseminars sollen mit Hilfe von Verkehrspsychologen individuelle Wege zur Veränderung des riskanten Fahrverhaltens aufgezeigt werden. Diese persönlichen Strategien sollen dann im Alltag erprobt und die damit verbundenen Erfahrungen mit dem Verkehrspsychologen besprochen werden. Dieser Teil des Seminars soll aus drei Einzelsitzungen von jeweils 60 Minuten Dauer bestehen.

Geplant ist, dass die Teilnahme am Fahreignungsseminar von der zuständigen Führerscheinstelle angeordnet wird. Wenn die Anordnung der Teilnahme nicht befolgt wird, soll die Fahrerlaubnis so lange entzogen werden, bis die Teilnahmebescheinigung bei der Behörde vorgelegt wird.

(Aus der Pressemitteilung Nr.: 09/2012 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom 22. Mai 2012)

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. 48/2011

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH
Grapengießstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Drogen- und Suchbericht 2012^{*)}

– Auszug –

B Aktuelle Daten zu Drogen und Sucht

1 Alkohol

1.1 Situation in Deutschland

In Deutschland werden pro Jahr durchschnittlich pro Kopf zehn Liter reiner Alkohol konsumiert. Etwa 9,5 Millionen Menschen trinken Alkohol in gesundheitlich riskanter Form. Etwa 1,3 Millionen gelten als alkoholabhängig und jedes Jahr sterben über 73.000 Menschen an den Folgen ihres Alkoholmissbrauchs. Zwar ist die Tendenz gegenüber den Vorjahren leicht rückläufig. Dennoch liegt Deutschland im internationalen Vergleich unverändert im oberen Drittel der Statistik. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Alkohol betragen laut Jahrbuch Sucht der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen (DHS) jährlich 26,7 Milliarden Euro.

3 Medikamente

3.1 Situation in Deutschland: Medikamentenmissbrauch und -abhängigkeit

Abhängigkeit und riskanter Konsum von Medikamenten sind in Deutschland weit verbreitet. Schätzungen gehen von 1,4 bis 1,5 Millionen, zuweilen sogar von 1,9 Millionen medikamentenabhängigen Menschen in der Erwachsenenbevölkerung aus. Problematischer Medikamentengebrauch ist im Unterschied zu anderen Substanzen ein Phänomen, das hauptsächlich ältere Personen und mehr Frauen als Männer betrifft. Etwa 4 bis 5 Prozent aller häufig verordneten Arzneimittel besitzen ein eigenes Missbrauchs- und Abhängigkeitspotenzial. Die größte Suchtgefahr geht dabei von Schlaf- und Beruhigungsmitteln und ähnlich wirkenden Arzneien aus. Diese können schon nach kurzer Anwendungsdauer und bereits bei geringer Einnahmedosis eine Sucht auslösen. Eine weitere große Gruppe suchtauslösender Medikamente sind Schmerzmittel.

Die größte Gruppe unter den Medikamenten mit einem Missbrauchspotenzial bleiben die sogenannten Benzodiazepine, die angstlindernd, beruhigend und muskelentspannend wirken. Zwar werden immer weniger Benzodiazepine verordnet, allerdings steigt der Konsum von ähnlich wirkenden Arzneien, etwa den sogenannten Z-Drugs, wie Zolpidem. Zunächst war hierbei ein geringes Suchtpotenzial erwartet worden. In der Zwischenzeit hat die WHO das Missbrauchs- und Abhängigkeitspotenzial jedoch auf die gleiche Stufe wie jenes für Benzodiazepine gestellt. Medikamentenabhängigkeit, besonders von Schlaf- und Beruhigungsmitteln, nimmt mit steigendem Alter zu. Viele Betroffene sind sich ihrer Abhängigkeit selbst nicht bewusst. Betroffene nehmen selten Hilfe in Anspruch und sind kaum bereit zu Verhaltensänderungen. Deswegen bleiben Menschen mit Medikamentenabhängigkeit lange Zeit unauffällig.

Medikamentenmissbrauch wird auch in Zusammenhang mit medikamentöser Leistungssteigerung diskutiert. Davon betroffen sind Leistungs- und Breitensportler sowie Menschen, die ihre geistige Leistungsfähigkeit steigern wollen. Die jüngste Befragung zeigt, dass Erwachsene mit einem Anteil von 0,9 Prozent nur wenig Doping-Mittel neh-

^{*)} Drogen- und Suchbericht, Mai 2012, Herausgeber: Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, Bundesministerium für Gesundheit (BMG), <http://www.drogenbeauftragte.de>.

men, über 45-jährige Frauen und Männer verwenden sie praktisch gar nicht. Am häufigsten nehmen die 18- bis 29-Jährigen leistungssteigernde Mittel ein (ca. 2 Prozent). Allerdings gaben etwa 6 Prozent aller Befragten an, in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal ohne medizinische Notwendigkeit verschreibungspflichtige Mittel verwendet zu haben.

4 Illegale Drogen

4.1 Situation in Deutschland

Die Konsumsituation illegaler Drogen in Deutschland ist weiterhin stabil. Jeder vierte in Deutschland lebende Erwachsene (26,5 Prozent) im Alter von 18 bis 64 Jahren hat schon einmal eine illegale Droge probiert, die Mehrheit Cannabisprodukte. 7,4 Prozent der Erwachsenen haben Erfahrung mit dem Konsum anderer illegaler Substanzen, wie Heroin, Kokain oder Amphetaminen. Deutlich seltener konsumierten Erwachsene diese Substanzen in den vergangenen 30 Tagen. Nur 0,6 Prozent gaben dies an. Jüngere Erwachsene unter 30 Jahren konsumieren häufiger illegale Substanzen als ältere Erwachsene (ESA 2009). Besorgniserregend ist der sich fortsetzende Trend zu polyvalentem Konsum, also der gleichzeitige Konsum von mehreren illegalen Drogen oder von illegalen Drogen zusammen mit Alkohol. Eine weitere Problematik stellen die neuen psychoaktiven Substanzen dar, die oft legal als Düngemittel, Badesalze oder Räuchermischungen angepriesen werden. Nach dem Eurobarometer 2011 berichten 3,7 Prozent der 15- bis 24-Jährigen, bereits eines dieser Produkte konsumiert zu haben. Die gesundheitlichen Risiken, die durch den Konsum dieser Produkte eingegangen werden, sind nicht kalkulierbar.

1,2 Prozent der 18-64-jährigen deutschen Bevölkerung (525.000-750.000 Personen) weisen mindestens einen problematischen Cannabiskonsum, 0,4 Prozent (etwa 220.000 Personen) eine Cannabisabhängigkeit auf. Entsprechend ist die Anzahl von Personen, die sich deswegen in Behandlung begibt, weiterhin hoch. Im Jahr 2010 waren es 23.349 Personen, die wegen einer cannabisbezogenen Störung eine ambulante oder stationäre Therapie machten (DSHS 2011). Etwa 200.000 Personen in Deutschland konsumieren risikohaft andere illegale Substanzen. 30.651 Patienten waren 2010 wegen einer opioidbezogenen Störung in einer ambulanten oder stationären Einrichtung in Behandlung, gefolgt von etwas über 9.800 Patienten mit kokain- und stimulanzenbezogenen Störungen. Neben der Hauptdiagnose bestehen häufig andere substanzbezogene Störungen durch legale und/oder illegale Substanzen.

C Schwerpunkte der Drogen- und Suchtpolitik

3 Gesetzliche Regelungen und Rahmenbedingungen

3.2 Suchtstoffspezifische Regelungen und Rahmenbedingungen

3.2.4 Illegale Drogen

3.2.4.1 Änderungen des Betäubungsmittelrechts

Betäubungsmittel-Binnenhandelsverordnung: Um den Betäubungsmittelverkehr zu überwachen und zu kontrollieren, übermitteln diejenigen, die Betäubungsmittel abgeben – besonders Hersteller und Großhändler – jährlich rund sieben Millionen Abgabemeldungen an das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM). Dies geschieht inzwischen auch über das Internet: Das ermöglicht die „1. Verordnung zur Änderung der Betäubungsmittel-Binnenhandelsverordnung“ (BtMbinHV) vom 17. August 2011, die am

2. September 2011 in Kraft getreten ist (BGBl I S. 1754). Die Verordnung erlaubt auch, Lieferscheine, Empfangsbestätigungen oder Lieferscheindoppel elektronisch zu übermitteln. Das baut Bürokratie ab und spart jährlich Kosten von ca. 120 Millionen Euro ein.

3.2.4.2 Stoffgruppenregelungen im Betäubungsmittelgesetz (BtMG)

Das BMG hat ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das Wege aufzeigt, wie neuen psychoaktiven Substanzen effektiver entgegengetreten werden könnte. Das Gutachten schlägt eine Unterstellung von Stoffgruppen unter das BtMG vor. Außerdem ist darin die Schaffung eines neuen Straftatbestandes vorgesehen, um die erforderliche strafrechtliche Kontrolle zu gewährleisten. Um mit dem Verbot ganzer Stoffgruppen Forschung und Therapie nicht zu beeinträchtigen, wird die Einführung eines einschränkenden subjektiven Tatbestandsmerkmals „zu Missbrauchszwecken“ vorgeschlagen. Das Gutachten wurde am 11. Oktober 2011 auf der Jahrestagung der Drogenbeauftragten der Bundesregierung vorgestellt. Die Bundesregierung prüft zurzeit die darin getroffenen Annahmen und Vorschläge. Im Hinblick auf die Komplexität des Themas wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen.

3.2.4.3 Grundstoffüberwachung

Eine Evaluierung der EU-Vorschriften in den vergangenen Jahren hat ergeben, dass es im europäischen Grundstoffrecht Schwachstellen gibt. Die Mitgliedstaaten haben Vorschläge gemacht, die Verordnungen (EG) Nr. 273/2004 und (EG) Nr. 111/2005 zu ändern. Die EU-Kommission hat auf dieser Grundlage mögliche Änderungen vorgelegt. Hierzu laufen derzeit Folgeabschätzungen. Im Vordergrund steht dabei zu verhindern, dass besonders Essigsäureanhydrid – notwendig, um Heroin herzustellen – aus dem EU-Binnenhandel abgezweigt wird. Außerdem soll der Drittlandshandel von ephedrin- und pseudoephedrinhaltigen Zubereitungen und Arzneimitteln, die für die Herstellung von Methamphetamin missbraucht werden können, stärker kontrolliert werden. Diese Evaluierung dauert noch an. In ihrer Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat kündigt die Kommission „Eine entschlossenerere europäische Reaktion auf das Drogenproblem“ (KOM(2011) 689endg) an. Hierzu will sie außerdem die internationale Zusammenarbeit intensivieren. Zum Beispiel soll in den nächsten Monaten ein Abkommen mit Russland über Drogenausgangsstoffe unterzeichnet werden (Stand April 2012). Auch mit den lateinamerikanischen Ländern und China will man intensiver kooperieren.

In dem am 27. Oktober 2011 angenommenen „Europäischen Pakt gegen synthetische Drogen“ befasst sich auch der Rat „Justiz und Inneres“ auf europäischer Ebene mit dem Thema. Er betont, wie bedeutend die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, europäischen Behörden und Drittstaaten sind. Zudem gelte es, dem Trend entgegenzuwirken, dass Hersteller illegaler Drogen auf Vorstoffe von Drogenausgangsstoffen zurückgreifen, um die Vorschriften und Kontrollen zu umgehen.

3.2.4.4 Schnelltest: Drogennachweis im Speichel

Seit mehreren Jahren steht der deutschen Polizei ein biotechnologischer Schnelltest zur Verfügung, mit dem sich zehn verschiedene Rauschmittel nachweisen lassen. Dieser wurde nun im Rahmen einer Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) weiterentwickelt: Statt einer aufwändigen Blutuntersuchung genügt ein Speichelabstrich, um die Konzentration der Rauschmittel im Körper zu bestimmen.

Nach Abschluss des Forschungsprojekts funktioniert die quantitative Bestimmung schon für Kokain, THC und einige Opiate. Bis Herbst 2012 will das geförderte baden-württembergische Unternehmen die Entwicklung fortsetzen und den kompletten Test für bis zu zehn Rauschmittel auf den Markt bringen.

4 Internationales

4.1 Europäische und internationale Alkoholpolitik

4.1.1 Situation in Europa

Europa ist der Kontinent mit dem höchsten Pro-Kopf-Alkoholkonsum sowie der höchsten Mortalität und Morbidität infolge von Alkoholmissbrauch. Bei rund einem Fünftel der erwachsenen Bevölkerung ist ein starkes episodisches Trinken verbreitet. Unter drei von zehn Personen gibt es eine Person im nahen Lebensumfeld, die stark trinkt. 40 Prozent aller Erkrankungen und vorzeitigen Todesfälle können auf drei vermeidbare Risikofaktoren zurückgeführt werden: Rauchen, Alkoholmissbrauch und (häufig alkoholbedingte) Verkehrsunfälle. Das wirkt sich insgesamt negativ auf Beschäftigung und Produktivität aus: Nach Schätzungen belaufen sich die direkten und indirekten Kosten von alkoholbezogenen Schäden in der EU auf rund 1,3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts.

4.1.2 EU-Alkoholstrategie

Seit 2006 bildet die „EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedsstaaten bei der Verringerung alkoholbedingter Schäden“ den Rahmen für Aktivitäten und Maßnahmen der Kommission gegen Alkoholmissbrauch. An den dort festgelegten Schwerpunkten wird bis Ende 2012 gearbeitet. Die Umsetzung betrifft folgende vier Bereiche:

- Zusammenarbeit mit den Mitgliedsländern im Komitee für nationale Alkoholpolitik mit Vertretern der Ministerien
- Zusammenarbeit mit Interessenvertretern im „Europäischen Forum Alkohol und Gesundheit“ (EAHF) (nicht-staatliche Interessenvertreter: Fachverbände aus den Bereichen Medizin und Soziales sowie Industrie und gewerbliche Fachverbände)
- EU-Sektorenübergreifende Zusammenarbeit zwischen den Generaldirektionen Verkehr, Bildung/Jugend, Forschung, Agrarwirtschaft, Steuern
- Zusammenarbeit mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Das EAHF soll bestehende Maßnahmen vergleichen und bewährte, erfolgreiche Verfahren herausfiltern. Zugleich sollen Bereiche identifiziert werden, in denen weitere Fortschritte erzielt werden können. Zudem sollen die EU-Mitgliedsstaaten darin unterstützt werden, ihre Potenziale im Hinblick auf effektive alkoholpolitische Maßnahmen auszuschöpfen.

Im Jahr 2011 beschäftigte sich das Forum hauptsächlich mit dem Thema „Reduzierung alkoholbedingter Schäden am Arbeitsplatz“. Die wissenschaftliche Gruppe des Forums hat 2011 einen Bericht zu Produktivitätsverlusten durch Alkoholmissbrauch vorgelegt: Die alkoholbedingten Schäden am Arbeitsplatz sind erheblich: Die betroffenen Mitarbeiter fehlen, es passieren Fehler und die Produktivität sinkt. Die Forscher raten daher zu einer verstärkten Integration von Suchtprävention in die betriebliche Gesundheitsförderung. Weitere Diskussions- und Aktionsfelder waren „Alkohol und Krebs“, „Einflussfaktoren der Trinkumgebung auf den Konsum“, „Alkoholprobleme und Familie“ sowie „Reduzierung des jugendlichen Alkoholkonsums“. Für das Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Aktivitäten des Forums und der Selbstverpflichtungen der Mitglieder geplant.

In den Rahmen der EU-Strategie gehört auch der Ausschuss „Nationale Alkoholpolitik“, in dem Fachvertreter aller Mitgliedstaaten vertreten sind. Sie sammeln nationale Erfahrungen der Alkoholpolitik und diskutieren sie. Im Jahr 2011 präsentierte dort unter anderem die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) ihre Jugendkampagne „Alkohol? Kenn dein Limit“. Sie stieß auf großes Interesse und gilt als international herausragendes Beispiel.

Obwohl Fortschritte erreicht wurden, sehen viele Mitgliedstaaten den Bedarf, an den Schwerpunkten der bisherigen EU-Strategie weiterzuarbeiten. Die Kommission wird eine unabhängige Institution beauftragen, dies zu bewerten. Anschließend diskutieren die Mitgliedstaaten, wie die Kommission nach 2012 die Mitgliedstaaten unterstützen könnte. Zahlreiche Staaten setzen sich für eine neue umfassende EU-Strategie ab 2013 ein.

8. GEMEINSAMES SYMPOSIUM

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)
UND DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

SCHIRMHERRIN

JANA SCHIEDEK
SENATORIN FÜR JUSTIZ UND GLEICHSTELLUNG DER FREIEN HANSESTADT
HAMBURG

Tagungsort

Universität Hamburg, Hauptgebäude • Agathe-Lasch-Hörsaal (ESA B)
Edmund-Siemers-Allee 1 • 20146 Hamburg

Tagungspräsident/Wissenschaftliches Komitee

Prof. Dr. med. Klaus Püschel
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum • Hamburg-Eppendorf

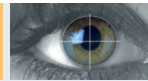
Prof. Dr. med. Volker Dittmann
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Prof. Dr. rer. nat. Wolfgang Schubert
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Schwerpunktthemen

- Fahrunsicherheit • Unfallvermeidung • Verkehrstoxikologie
- Unfallrekonstruktion • Rehabilitation Fahreignung • Schifffahrtsmedizin
- Freie Themen

Detaillierte Informationen zum Programm, den Referenten sowie
Hotelreservierungen u. v. m. entnehmen Sie bitte der Kongresshomepage.



7.-8. SEPTEMBER 2012

HAMBURG



www.mediaserver.hamburg.de

www.verkehr-symposium.de

Rechtsprechung

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

44. 1. Bei der Messung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät „Draeger Alcotest 7110 Evidential“ ist der Messablauf gerätetechnisch fest programmiert und läuft automatisch ab, die Einhaltung der Anforderungen der einschlägigen DIN-Norm DIN VDE 0405 ist grundsätzlich sichergestellt (im Anschluss an Senat Beschluss vom 01.12.2003 – 3 Ss OWi 658/03).

2. Bei Verhängung der Regelgelddußen nach der BKatV sind – unabhängig von der Bußgeldhöhe im Einzelfall – grundsätzlich keine näheren Ausführungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen in den Urteilsgründen erforderlich. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht nur dann, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse außergewöhnlich gut oder schlecht sind (Festhaltung an Senat, NZV 1996, 246). Die Mitteilung in den Urteilsgründen, dass der Betroffene Rentner ist, ist kein Anhaltspunkt für außergewöhnlich schlechte wirtschaftliche Verhältnisse.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 20. März 2012
– III-3 RBs 440/11 OLG Hamm –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den zur Tatzeit 75 Jahre alten und bereits wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr vorbestraften Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,25 mg/l zu einer Geldbuße von 1.000 € verurteilt sowie ein Fahrverbot für die Dauer von drei Monaten angeordnet. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt, ist unbegründet.

Aus den Gründen:

1. Die Nachprüfung des Schuldspruches aufgrund der Beschwerderechtfertigung ergibt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen.

Das Amtsgericht hat insbesondere rechtsfehlerfrei festgestellt, dass aufgrund der Messung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät „Draeger Alcotest 7110 Evidential“ davon auszugehen ist, dass der Betroffene ein Kraftfahrzeug mit einer Atemalkoholkonzentration von (zumindest) 0,34 mg/l geführt hat. Bei dem genannten Messgerät ist der Messablauf gerätetechnisch fest programmiert und läuft automatisch ab, die Einhaltung der Anforderungen der einschlägigen DIN-Norm DIN VDE 0405 ist grundsätzlich sichergestellt (vgl. Senat, BeckRS 2010, 06349). Das Amtsge-

richt hat sich in den Urteilsgründen in rechtlich nicht zu beanstandender Weise mit den Einwendungen des Betroffenen gegen den Messvorgang und das Messergebnis auseinandergesetzt. Die von dem Betroffenen hierzu erhobenen Verfahrensrügen (Aufklärungsrügen) sind nicht ordnungsgemäß ausgeführt und daher unzulässig (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO); der Betroffene hat insbesondere nicht nachvollziehbar dargelegt, welche konkreten Umstände das Gericht zu weiteren Ermittlungen – über die ausweislich der Urteilsgründe bereits erfolgten Ermittlungen hinaus – hätten drängen müssen (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 54. Aufl. <2011>, § 244 Rdnr. 81).

2. Entgegen der Auffassung der Generalstaatsanwaltschaft weist auch der Rechtsfolgenausspruch keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen auf.

Das Amtsgericht hat die in Nr. 241.1 des Bußgeldkatalogs zur BKatV festgelegte Regelgeldduße von 1.000 € und das dort festgelegte Regelfahrverbot von drei Monaten verhängt und rechtsfehlerfrei dargelegt, dass kein Grund besteht, von diesen Regelfolgen abzuweichen. Das Amtsgericht war nicht gehalten, in den Urteilsgründen nähere Ausführungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen zu machen. Nach der Rechtsprechung des Senats sind Ausführungen im Urteil zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen bei der Verhängung der Regelgelddußen nach dem Bußgeldkatalog – unabhängig von ihrer Höhe im Einzelfall – grundsätzlich nicht erforderlich (Senat, NZV 1996, 246). Eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht nur dann, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse außergewöhnlich gut oder schlecht sind. Die Feststellung des Amtsgerichts, dass der Betroffene Rentner ist, ist kein Anhaltspunkt dafür, dass seine wirtschaftlichen Verhältnisse außergewöhnlich schlecht sind.

45. Beschränkt sich das erstinstanzliche Urteil auf Feststellungen zum reinen Schuldvorwurf nach §§ 316 StGB, 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG, ohne auf die auch für die Rechtsfolgenbemessung wesentlichen Begleitumstände der Tat (Anlass und Motiv, Fahrtstrecke, Verkehrsumstände zur Tatzeit) einzugehen, ist eine nach § 318 StPO erklärte Beschränkung der Berufung auf die Rechtsfolgen unwirksam und das die Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung zugrunde legende Berufungsurteil unterliegt aufgrund der erhobenen Sachrüge schon aus diesem Grunde der Aufhebung (im

Anschluss an die ständige Senatsrechtsprechung StraFo 2008, 210).

Oberlandesgericht München,
Beschluss vom 08. Juni 2012 – 4 StRR 97/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Viechtach hat den Angeklagten mit Urteil vom 20. April 2011 der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis schuldig gesprochen. Zum Schuldspruch hat das Gericht des ersten Rechtszugs folgenden Sachverhalt festgestellt:

„Der Angeklagte fuhr am 18. November 2010 gegen 19.40 Uhr mit dem Pkw Audi A 4, amtliches Kennzeichen xxx, auf der H. Straße in xxx, obwohl er infolge vorangegangenen Alkoholgenußes fahruntüchtig war.

Eine bei dem Angeklagten am 18.11.2010 um 20.08 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,15 ‰.

Seine Fahruntüchtigkeit hätte der Angeklagte bei kritischer Selbstprüfung erkennen können und müssen. Außerdem hatte der Angeklagte, wie er wusste, nicht die erforderliche Fahrerlaubnis. Der Führerschein war seit 05.08.2010 nach § 94 StPO sicher gestellt gewesen.

Durch die Tat hat sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.“

Unter Einbeziehung der (viermonatigen) Freiheitsstrafe aus dem Urteil des Amtsgerichts Viechtach vom 01. Dezember 2010 und Verhängung einer sechsmonatigen Einzelstrafe hat das Amtsgericht Viechtach eine Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten verhängt, deren Vollstreckung es zur Bewährung ausgesetzt hat. Zudem hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Die Staatsanwaltschaft Deggendorf hat dieses Urteil mit der Berufung angefochten und das Rechtsmittel auf das Strafmaß beschränkt. Am 29. Februar 2012 hat die Strafkammer des Landgerichts Deggendorf das Urteil des Amtsgerichts dahin abgeändert, dass der Angeklagte unter Einbeziehung der Strafe aus dem vorgenannten Urteil zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten verurteilt worden ist. Dem Angeklagten ist die Fahrerlaubnis entzogen, der Führerschein eingezogen worden. Die Berufungskammer hat die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von achtzehn Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Im Übrigen hat das Berufungsgericht die Berufung als unbegründet verworfen.

Gegen dieses in seiner Anwesenheit verkündete Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt, die er begründet und auf die ausgeführte Sachrüge gestützt hat, mit der er eine Verletzung des § 56 StGB rügt.

Aus den Gründen:

Die nach § 333 StPO statthafte, im Übrigen nach §§ 337, 341 Abs. 1, 344, 345 StPO zulässige Revision

erweist sich aufgrund der erhobenen Sachrüge als begründet.

Auf die Sachrüge hin prüft das Revisionsgericht nicht nur, ob das materielle Recht rechtsfehlerfrei auf den Urteilssachverhalt angewendet worden ist, sondern darüber hinaus von Amts wegen auch, ob Prozessvoraussetzungen gegeben sind oder Prozesshindernisse entgegenstehen. Zu dieser Prüfung zählt auch die Frage, ob eine vor dem Berufungsgericht erklärte Rechtsmittelbeschränkung nach § 318 StPO wirksam ist (OLG München Beschluss vom 10.08.2011, 4 StRR 127/11). Denn die Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung ist eine Frage der Teilrechtskraft. Gerade bei Beschränkungen der Berufungen auf das Strafmaß umfasst diese Prüfung auch, ob der vom Amtsgericht festgestellt Sachverhalt auch in Hinsicht auf die Rechtsfolgen tragfähig ist oder insoweit Lücken aufweist (Senatsbeschluss vom 19. August 2010 – Aktenzeichen: 4 StRR 118/10, S. 3 f.).

Das Landgericht ist vorliegend davon ausgegangen, dass die Staatsanwaltschaft das erstinstanzliche Urteil wirksam nur in Hinsicht auf das Strafmaß angefochten habe; im Übrigen, was die Feststellungen zur Schuld anbelangt, sei das Urteil des ersten Rechtszugs in Rechtskraft erwachsen. Das ist von Rechts wegen zu beanstanden.

Insbesondere zu den Verkehrsdelikten nach §§ 316 StGB, 21 StVG hat der Senat in ständiger Rechtsprechung, an der festzuhalten ist, erkannt, dass der Tatrichter sich nicht auf Feststellungen beschränken darf, die nur die reine tatbestandsmäßige Schuldform betreffen. Vielmehr ist der Tatrichter wegen der Bedeutung für die Rechtsfolgen gehalten, Feststellungen auch zur Motivation der Tat, den konkreten Verkehrsverhältnissen bei Tatbegehung, insbesondere zu möglichen Gefährdungen anderer Straßenverkehrsteilnehmer, und zum Anlass der Tat zu treffen. Beschränkt sich das Erstgericht auf die Feststellungen allein zur Schuldform und unterlässt es die weiteren Feststellungen, ist eine Beschränkung des Rechtsmittels nach § 318 StPO unwirksam und der Berufungsrichter gehalten, den Sachverhalt unter Beachtung der revisionsrechtlichen Vorgaben vollumfänglich festzustellen (OLG München Beschluss vom 04. April 2012 – Aktenzeichen: 4 StRR 046/12, S. 4 f.; Beschluss vom 18. Februar 2008 – Aktenzeichen: 4 StRR 207/07 = OLG München StraFO 2008, 210; Beschluss vom 10. August 2011 – Aktenzeichen: 4 StRR 127/11; Beschluss vom 19. August 2010 – Aktenzeichen: 4 StRR 118/10, S. 4).

Die vom Amtsgericht Viechtach getroffenen Feststellungen betreffen nur die reine Schuldform. Das Urteil des ersten Rechtszugs teilt nichts zur gefahrenen Fahrtstrecke, zum Anlass der Fahrt und zu den zur Tatzeit herrschenden Verkehrsumständen, damit zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, mit. Mithin war das Urteil lückenhaft und einer Beschränkung der Berufung nach § 318 StPO nicht zugänglich. Das hat die Berufungskammer verkannt.

Der Fall, dass das Revisionsgericht ausnahmsweise von der Aufhebung des Urteils absehen kann, wenn

das Landgericht trotz des Irrtums über die Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung die vollständigen Feststellungen selbst nachgeholt hat (Hanack in LR-StPO 25. Aufl. § 337 Rdn. 55), liegt nicht vor. Denn das Berufungsurteil teilt dem Revisionsgericht nichts mit, was über die Feststellungen des Amtsgerichts hinausgeht.

Auf diesem Rechtsfehler beruht das angegriffene Urteil (§ 337 Abs. 1 StPO) und ist daher gemäß § 353 Abs. 1 StPO i. V. m. § 349 Abs. 4 StPO samt den ihm zugrunde liegenden Feststellungen (§ 353 Abs. 2 StPO) aufzuheben.

46. *) 1. Ein Antrag auf Vernehmung eines Entlastungszeugen darf in der Regel nicht abgelehnt werden, sondern die Aufklärungspflicht gebietet seine Anhörung, wenn sein unter Beweis gestelltes Wissen den Bekundungen eines einzigen Belastungszeugen gegenüber steht und seine Benennung das Ziel hat, dessen Aussage zu widerlegen. Das gilt auch für die Fälle, in denen – wie hier – nicht ein einzelner Zeuge den Betroffenen belastet (hier: des Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG), sondern zwei durch eine gemeinsame Diensthandlung verbundene Polizeibeamte ausgesagt haben.

2. Der Ablehnungsgrund der verspäteten Antragstellung gemäß § 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG setzt voraus, dass die beantragte Beweiserhebung zu einer Aussetzung der Hauptverhandlung führen müsste. Darunter ist nur die Aussetzung gemäß § 228 StPO mit der Folge, dass die Hauptverhandlung neu durchgeführt werden muss, nicht auch eine Unterbrechung der Hauptverhandlung i. S. d. § 229 StPO gemeint.

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 05. Dezember 2011

– 3 Ws (B) 560/11, 3 Ws (B) 560/11-2 Ss 305/11 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen einer fahrlässigen Zuwiderhandlung gegen § 24a Abs. 1 StVG zu einer Geldbuße von 575 Euro verurteilt und nach § 25 StVG ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet, dessen Wirksamkeit werden sich nach § 25 Abs. 2a StVG richtet. Gegen dieses Urteil hat der Betroffene Rechtsbeschwerde eingelegt, mit der er das Verfahren beanstandet und die Verletzung sachlichen Rechts rügt. Das Rechtsmittel hat (vorläufigen) Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt:

„1. § 77 Abs. 2 Nr. 1 OWiG bestimmt, dass ein Beweisantrag auch abgelehnt werden kann, wenn das Gericht den Sachverhalt nach dem bisherigen Ergebnis der Beweisaufnahme für geklärt und die weitere Beweiserhebung nach pflichtgemäßem Er-

messen zur Erforschung der Wahrheit nicht für erforderlich hält. Danach gilt das Verbot einer dem Betroffenen ungünstigen Vorwegnahme der Beweiswürdigung zwar nicht uneingeschränkt. Jedoch wird ein Antrag auf Vernehmung eines Entlastungszeugen in der Regel nicht abgelehnt werden können, sondern die Aufklärungspflicht gebietet seine Anhörung, wenn sein unter Beweis gestelltes Wissen den Bekundungen eines einzigen Belastungszeugen gegenüber steht und seine Benennung das Ziel hat, dessen Aussage zu widerlegen (vgl. OLG Düsseldorf, NStZ 1991, 542, 543 und NStZ-RR 1999, 183, 184; OLG Köln, VRS 88, 376, 377; OLG Karlsruhe, NStZ 1988, 226). Das gilt auch für die Fälle, in denen – wie hier – nicht ein einzelner Zeuge den Betroffenen belastet, sondern zwei durch eine gemeinsame Diensthandlung verbundene Polizeibeamte (vgl. OLG Köln a. a. O.) ausgesagt haben.

Dass zur Widerlegung der Aussagen einzelner Belastungszeugen benannte Entlastungszeugen zu vernehmen sind, ist jedoch kein ausnahmslos geltender Grundsatz, sondern es sind im Einzelfall das bereits gewonnene Beweisergebnis unter Berücksichtigung der Verlässlichkeit der Beweismittel und die beantragte Beweiserhebung gegeneinander abzuwägen. Auch hierbei ist entscheidend, ob die Beweisaufnahme sich aufdrängt oder zumindest nahe liegt (vgl. OLG Düsseldorf, NStZ 1991, 542, 543). Nach dieser Abwägung kann ein Beweisantrag auch mit der Begründung abgelehnt werden, dass es unwahrscheinlich oder nicht damit zu rechnen sei, das benannte Beweismittel könne die behauptete Tatsache erweisen (vgl. OLG Düsseldorf und OLG Köln, jeweils a. a. O.).

Nach diesen Grundsätzen war es zur Erforschung der Wahrheit notwendig, die von dem Betroffenen benannten Zeugen zu vernehmen, weil sie das Gegenteil der Behauptung des Zeugen PK Ba., der Betroffene habe auf dem Fahrersitz des LKW gesessen und sei bereits angefahren, und der Behauptung der Zeugin PK' in L., der Betroffene habe auf dem Fahrersitz gesessen und das Licht eingeschaltet, der Motor des LKW sei gelaufen, bekunden würden, nämlich dass der Betroffene den LKW weder gestartet, noch mit Motorkraft geführt habe. Es ist nicht ersichtlich, dass diese Zeugen die in ihr Wissen gestellten Tatsachen nicht bekunden würden, weil in dem Beweisantrag behauptet wird, die Zeugen hätten das Geschehen aufgrund ihres Standortes, der ihnen freie Sicht auf den Betroffenen und den LKW ermöglicht habe, gut beobachten können. Ob dies der Wahrheit entspricht oder nicht, muss in der Hauptverhandlung geklärt werden.

2. Auch der Ablehnungsgrund der verspäteten Antragstellung gemäß § 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG liegt nicht vor. Denn dieser setzt voraus, dass die beantragte Beweiserhebung zu einer Aussetzung der Hauptverhandlung führen müsste. Darunter ist nur die Aussetzung gemäß § 228 StPO mit der Folge, dass die Hauptverhandlung neu durchgeführt wer-

den muss, nicht auch eine Unterbrechung der Hauptverhandlung i. S. d. § 229 StPO gemeint (vgl. OLG Hamm NZV 2008, 161, 161; Seitz in Göhler, OWiG 15. Aufl., § 77 Rdn. 20). Der Richter muss sich deshalb vor der auf § 77 Abs. 2 Satz 2 OWiG gestützten Ablehnung eines Beweisantrages Gewissheit darüber verschaffen, ob die Hauptverhandlung mit der beantragten Beweiserhebung innerhalb der Frist des § 229 Abs. 1 StPO fortgeführt werden kann. Ohne eine solche Prüfung, die sich vorliegend weder aus dem Hauptverhandlungsprotokoll noch aus den Urteilsgründen, die sich mit der Behauptung, eine Aussetzung der Hauptverhandlung sei bei Stattgabe des Beweisantrags des Betroffenen notwendig, begnügen, ergibt, durfte der Beweisantrag nicht gemäß § 77 Abs. 2 Nr. 2 OWiG zurückgewiesen werden. Die Erforderlichkeit einer Aussetzung der Hauptverhandlung liegt vorliegend auch nicht auf der Hand. Vielmehr ist angesichts dessen, dass der Betroffene in seinem Beweisantrag die Namen und Anschriften der drei Zeugen angegeben hat, die Zeugen in Berlin geladen werden können, davon auszugehen, dass die beantragte Beweiserhebung binnen drei Wochen und damit innerhalb der Frist des § 229 Abs. 1 StPO durchgeführt werden können (vgl. OLG Hamm a. a. O.).“

Diese zutreffenden Ausführungen macht sich der Senat zu Eigen, hebt, ohne dass es auf das weitere Rügevorbringen ankommt, das angefochtene Urteil auf und verweist die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung – auch über die Kosten der Rechtsbeschwerde – an das Amtsgericht zurück.

47. Für die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nach dem Konsum von Drogen (hier: Amphetamin und Cannabis) hat die Rechtsprechung Wirkstoffgrenzen wie beim Konsum von Alkohol bislang nicht. Die Fahrtüchtigkeit [i. S. d. § 316 StGB] ist daher anhand einer umfassenden Würdigung sämtlicher Beweisanzeichen konkret festzustellen.

Landgericht Waldshut-Tiengen,
Beschluss vom 04. Juni 2012 – 4 Qs 12/12 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Angeklagten gegen den Beschluss vom 14. 05. 2012, durch den ihm vom Amtsgericht Waldshut-Tiengen wegen des im Strafbefehl vom selben Tag erhobenen Vorwurfs, am 18. 02. 2012 auf der S. Straße in W.-T. unter dem Einfluss von THC und Amphetamin ein Kraftfahrzeug geführt und sich hierdurch wegen „fahrlässigen Berauschtseins im Straßenverkehr“ strafbar gemacht zu haben, gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen und die Beschlagnahme seines Führerscheins angeordnet worden ist, ist zulässig und begründet. Nach derzeitigem Stand der Ermittlungen liegen keine dringenden Gründe für die Annahme vor, dass der Angeklagte in der verfahren-

rensbeendenden gerichtlichen Entscheidung aufgrund des ihm zur Last gelegten Verhaltens wegen einer Straftat nach § 316 Abs. 1 und 2 StGB (die gemäß § 260 Abs. 4 S. 2 StPO entsprechend der gesetzlichen Überschrift dieser Norm als „fahrlässige Trunkenheit im Verkehr“ bezeichnet werden sollte, auch wenn die dem Angeklagten zur Last gelegte Fahruntüchtigkeit – entgegen der Tatbestandsbeschreibung im Strafbefehl – nicht auf vorangegangenen Alkoholenuss, sondern auf den Konsum von Drogen zurückzuführen sein soll) verurteilt werden wird. Die Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG, derentwegen gegen den Verurteilten durch – offenbar rechtskräftigen – Bußgeldbescheid der Stadt W.-T. vom 26. 04. 2012 wegen derselben Tat bereits eine Geldbuße von 500 € und ein einmonatiges Fahrverbot verhängt worden ist, rechtfertigt keine Maßnahme nach § 111a StPO. Daher ist der angefochtene Beschluss rechtswidrig und folglich aufzuheben.

1. Aufgrund der toxikologischen Untersuchung der dem Angeklagten am 18. 02. 2012 um 20.36 Uhr entnommenen Blutprobe besteht zwar der dringende Verdacht, dass der Angeklagte kurz vor der Fahrt auf der S. Straße in T. in Richtung L., bei der er am Steuer seines Pkw um 19.05 Uhr in eine polizeiliche Verkehrskontrolle geriet, erhebliche Mengen an Amphetamin und Cannabisprodukten eingenommen hat. Dies allein begründet jedoch noch nicht den Verdacht, dass er bei dieser Fahrt aufgrund der berauschtenden Wirkungen der konsumierten Drogen im Sinne des § 316 StGB fahrtüchtig war.

Denn Wirkstoffgrenzen, die – wie beim Konsum von Alkohol eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ – eine absolute Fahrtüchtigkeit belegen, hat die Rechtsprechung für die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nach dem Konsum von Amphetamin und Cannabis bislang nicht festgelegt (vgl. zuletzt wieder BGH, B. v. 21. 12. 2011 – 4 StR 477/11 – [BA 2012, 163]). Vielmehr ist die Fahrtüchtigkeit anhand einer umfassenden Würdigung sämtlicher Beweisanzeichen konkret festzustellen. Dabei muss die sichere Feststellung getroffen werden, dass zur Tatzeit eine aktuelle Rauschmittelwirkung vorlag, wobei die Anforderungen an Art und Ausmaß hierfür sprechender Ausfallerscheinungen umso geringer sind, je höher die festgestellte Wirkstoffkonzentration ist. Es bedarf jedoch regelmäßig außer einem positiven Blut-Wirkstoffbefund weiterer aussagekräftiger Beweisanzeichen, um eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit festzustellen. Dabei müssen sich die rauschmittelbedingten Ausfallerscheinungen zwar nicht unbedingt in Fahrfehlern ausgewirkt haben, sondern können sich auch aus dem Zustand und dem Verhalten des Fahrzeugführers bei einer Kontrolle ergeben. Dies setzt aber Auffälligkeiten voraus, die sich unmittelbar auf eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit beziehen, etwa schwerwiegende Einschränkungen der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit, mangelnde Ansprechbarkeit, die Unfähigkeit zu koordinierter Bewegung oder eine extrem verlangsamte Reaktion (vgl. BGHSt 44, 219 [= BA 1999, 61] und die weiteren Rechtsprechungs-

nachweise bei Fischer, StGB, 59. Aufl., § 316 Rdnr. 39 f.). Allgemeine Merkmale eines Drogenkonsums wie gerötete Augen, erweiterte Pupillen, verwaschene Aussprache oder eine verlangsamt Motorik reichen hierfür hingegen in der Regel nicht aus.

2. Vorliegend hat der Angeklagte bei seiner ärztlichen Untersuchung vor der Blutentnahme überhaupt keine Ausfallerscheinungen gezeigt. Hierauf weist der Verteidiger in der Beschwerdebegründung zutreffend hin. Fahrfehler wurden ebenfalls nicht festgestellt. Dem kontrollierenden Polizeibeamten fiel lediglich ein starkes Lidflattern und eine fehlende Pupillenreaktion auf. Beides stellt jedoch keinen ausreichenden Beleg für eine drogenbedingte Fahruntüchtigkeit dar (vgl. BGHSt 44, 219; OLG Saarbrücken, B. v. 28. 10. 2010 – Ss 104/2010 – [BA 2011, 41]). Zumindest lässt sich ohne sachverständige Bewertung des Zustands des Angeklagten hieraus kein tragfähiger Schluss auf die fehlende Fahrtüchtigkeit des Angeklagten ziehen.

3. Dringende Gründe für die Annahme, dass der Angeklagte wegen einer Straftat nach § 316 StGB verurteilt werden wird, bestehen nach derzeitigem Sachstand daher nicht. Vielmehr spricht alles dafür, dass die Tat vom 18. 02. 2012 durch den – von der Staatsanwaltschaft bei Stellung ihres Strafbefehlsantrags offenbar völlig außer Betracht gelassenen – Bußgeldbescheid der Stadt W.-T. vom 26. 04. 2012 zutreffend lediglich als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG geahndet worden ist. Dass es in der verfahrensbeendenden Entscheidung, die das Amtsgericht Waldshut-Tiengen auf den vom Angeklagten gegen den Strafbefehl vom 14. 05. 2012 eingelegten Einspruch zu treffen haben wird, stattdessen zur Anordnung einer Maßregel nach § 69 StGB kommen wird, ist hingegen unwahrscheinlich. Dann ist die angefochtene vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis des Angeklagten nach § 111a Abs. 1 S. 1 StPO jedoch ebenso unzulässig wie die damit nach § 111a Abs. 3 StPO kraft Gesetzes verbundene Beschlagnahme seines Führerscheins.

4. Der Führerschein des Angeklagten ist zwar auch aufgrund des im Bußgeldbescheid vom 26. 04. 2012 gegen ihn verhängten einmonatigen Fahrverbots in amtliche Verwahrung zu nehmen. Da hierfür jedoch nicht die Strafjustiz zuständig ist und umstritten ist, ob die Verbotsfrist auch mit der Verwahrung durch eine unzuständige Behörde zu laufen beginnt (bejahend Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 25 StVG Rdnr. 31), wird der Angeklagte zu entscheiden haben, ob sein Führerschein an die Bußgeldbehörde übersandt werden soll oder er von seinem Wahlrecht nach § 25 Abs. 2a StVG Gebrauch machen will. Ferner wird zu prüfen sein, ob die Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 25 Abs. 6 S. 1 StVG auf das Fahrverbot anzurechnen ist.

48. Drohende wirtschaftliche Konsequenzen sind zwar ein Umstand, der im Rahmen der nach § 69a Abs. 2 StGB zu treffenden Entscheidung über

das Ausnehmen einzelner Fahrzeugarten von der Sperre eine Rolle spielen kann – für eine ausreichende Abschirmung der Gefährdung des Maßregelzwecks müssen jedoch weitere abschirmende Gesichtspunkte hinzutreten.

Amtsgericht Lüdinghausen,

Urteil vom 27. März 2012 – 16 Cs-82 Js 9592/11-13/12 –

Aus den Gründen:

Am 04.11.2011 befuhr der Angeklagte gegen 23:35 Uhr mit einem Personenkraftwagen als Fahrzeugführer in alkoholbedingtem Zustand unter anderem die Bundesstraße 235. Die Untersuchung der ihm am 04. 11. 2011 um 23:58 Uhr entnommenen Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,65 ‰. Der Angeklagte hatte mehrere Flaschen Bier getrunken. Genaue Trinkmengen und Trinkzeitpunkte waren nicht mehr feststellbar, sodass das Gericht von den festgestellten 1,65 ‰ ausgegangen ist, soweit es die Fahrtüchtigkeit anging. Bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte der Angeklagte erkennen können und müssen, dass er fahrtüchtig war. Er wusste, dass er ein Fahrzeug führte.

Der Angeklagte war geständig. Er hat eingeräumt, nach der Arbeit Alkohol in größeren Mengen getrunken zu haben. Am Tatabend habe er die Menge des genossenen Alkohols wohl unterschätzt und sei deshalb noch seinen PKW gefahren. Der Angeklagte bestätigte, dass ihm auf freiwilliger Basis eine Blutprobe entnommen wurde. Die Höhe der Blutalkoholkonzentration 1,65 ‰ um 23:58 Uhr hat das Gericht durch urkundsbeweisliche Verlesung des Blutalkoholbefundes der F von dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums M. vom 10. 11. 2011 feststellen können.

Der Angeklagte war dementsprechend wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB zu verurteilen. Eine verminderte Schuldfähigkeit des Angeklagten konnte ausgeschlossen werden, da selbst bei Rückrechnung mit maximalem Sicherheitsaufschlag und maximalem Abbauwert von 0,2 ‰ pro Stunde für eine halbe Stunde Alkoholabbau 0,1 ‰ und als Sicherheitsaufschlag 0,2 ‰ auf die 1,65 ‰ aufzuschlagen wären, sodass der maximale Promillewert sich unterhalb von 2,0 ‰ befand.

Bei der Strafzumessung war zugunsten des Angeklagten dessen Geständnis zu werten. Auch fehlende Voreintragungen mussten sich zu seinen Gunsten auswerten. Letztlich war auch für ihn zu berücksichtigen, dass er seine Fahrerlaubnis seit dem 19. 12. 2011 entbehrt. Unter Berücksichtigung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände hat das Gericht daher in dem zu behandelnden Einzelfall eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 20,00 € für tat- und schuldangemessen erachtet. Die Höhe eines jeden Tagessatzes ergibt sich aus den wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnissen des Angeklagten.

Durch seine Tat hat sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Es lag durch die Trunkenheitsfahrt ein Regelfall des § 69

Abs. 2 StGB vor. Bei Bemessung der erforderlichen Sperrfrist hat das Gericht seine Erwägungen die fehlenden Vorbelastungen des Angeklagten eingestellt, die durchaus zeigen, dass der Angeklagte eine gereifte Persönlichkeit darstellt. Dies gilt umso mehr, als er als Berufskraftfahrer unterwegs ist und auch im Verkehrszentralregister keinerlei Punkte aufweist. Der Angeklagte schien noch beeindruckt durch das Verfahren und ihm drohenden Konsequenzen. Andererseits war zu berücksichtigen, dass eine Blutalkoholkonzentration von 1,65 ‰ durchaus eine Neigung zum Alkoholmissbrauch erkennen lässt, die es erforderlich macht, eine längere Sperre festzusetzen.

Unter Berücksichtigung aller für den Eignungsmangel maßgebenden Gesichtspunkte erschien dem Gericht eine Sperre von noch 6 Monaten für unerlässlich. Erst nach Ablauf dieser Sperrfrist kann der Angeklagte als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen werden. Der Verteidiger hat sich zudem für den Angeklagten darum bemüht, Fahrerlaubnisklassen aus der Sperrfristanordnung nach § 69a Abs. 2 StGB auszunehmen und darauf verwiesen, dass der Angeklagte als Berufskraftfahrer wieder tätig werden könnte, wenn er im Besitz zumindest einer eingeschränkten Fahrerlaubnis für LKW wäre. Das Gericht hat jedoch die Gefährdung des Maßregelzwecks im vorliegenden Falle nicht für ausreichend abgeschirmt gehalten. Drohende wirtschaftliche Konsequenzen haben dabei grundsätzlich mit dem Eignungsmangel, der die Fahrerlaubnisentziehung rechtfertigt nichts zu tun. Sie können freilich im Rahmen der Frage der Gefahrenabschirmung eine Rolle spielen, da sie unter Umständen tatsächlich neben anderen gefahrabschirmenden Umständen den ansonsten ungeeigneten Täter dazu veranlassen können, in Zukunft mit bestimmten Fahrerlaubnisarten von Trunkenheitsfahrten Abstand zu nehmen. Das Gericht hat aber keine weiteren gefahrabschirmenden Umstände feststellen können und zwar insbesondere keine objektiv gefahrabschirmenden Umstände. Dementsprechend musste die Sperrfrist alle Fahrzeugarten umfassen.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Lüdinghausen)

49. Zum Ausschluss der Berechtigung zur Nutzung einer tschechischen Fahrerlaubnis im Inland bei Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis (§ 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV).

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 22. Mai 2012 – 2 B 46/12 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller möchte erreichen, dass eine ihm in der Tschechischen Republik erteilte Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik als Berechtigung zum Führen von Personenkraftwagen im öffentlichen Straßenverkehr anerkannt wird.

Im November 2003 entzog das Amtsgericht Bremen dem Antragsteller die Fahrerlaubnis, weil er fahrlässig im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt hatte, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Die Entscheidung ist seit dem 04. 02. 2004 rechtskräftig.

Am 30. 08. 2004 wurde dem Antragsteller in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis ausgestellt. Auf der Fahrerlaubnis ist „Bremen“ als Wohnsitz des Antragstellers eingetragen.

Am 02. 11. 2010 stellte das Stadamt der Freien Hansestadt Bremen (Fahrerlaubnisbehörde) fest, dass die dem Antragsteller am 30. 08. 2004 erteilte tschechische Fahrerlaubnis keine Fahrberechtigung für die Bundesrepublik Deutschland entfalte.

Gegen diese Verfügung legte der Antragsteller mit Schreiben vom 14. 11. 2010 Widerspruch ein.

Am 08. 12. 2011 hat der Antragsteller Untätigkeitsklage vor dem Verwaltungsgericht erhoben und zur Begründung darauf verwiesen, dass seit mehr als 12 Monaten über seinen Widerspruch gegen die Verfügung vom 02. 11. 2010 nicht entschieden worden sei.

Außerdem hat er beim Verwaltungsgericht beantragt, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die Verfügung vom 02. 11. 2010 wiederherzustellen.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag mit Beschluss vom 07. 02. 2011 abgelehnt.

Gegen diesen Beschluss wendet sich der Antragsteller mit der Beschwerde.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die Verfügung des Stadtamts vom 02. 11. 2010 wiederherzustellen, zu Recht abgelehnt. Die im Beschwerdeverfahren vorgetragene Gründe, die das Oberverwaltungsgericht nach § 146 Abs. 4 S. 6 VwGO allein prüft, rechtfertigen keine abweichende Entscheidung.

Nach § 28 Abs. 1 S. 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz i. S. d. § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, – vorbehaltlich der Einschränkungen nach den Absätzen 2 bis 4 – im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen.

Gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis rechtskräftig von einem Gericht entzogen worden ist. So liegt es hier. Das Amtsgericht Bremen hat dem Antragsteller durch Strafbefehl vom 27. 11. 2003, der ausweislich des Vermerks des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle seit dem 04. 02. 2004 rechtskräftig ist, dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen. In der Folgezeit hat der Antragsteller in der Bundesrepublik keine Fahrerlaubnis erlangt. Einen Antrag auf Neuerteilung hat er am 10. 08. 2004 zurückgezogen.

Bereits wegen Erfüllung der Voraussetzung des § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV ist die Feststellung in der Verfügung vom 02.11.2010, dass die tschechische Fahrerlaubnis keine Fahrerlaubnis für die Bundesrepublik enthalte, zutreffend.

Im Übrigen ist nach summarischer Prüfung auch überwiegend wahrscheinlich, dass dem Begehren des Antragstellers, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug in der Bundesrepublik führen zu dürfen, der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV entgegensteht. Danach gilt die Berechtigung nach § 28 Abs. 1 FeV nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die „ausweislich des Führerscheins ... zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten“.

Hier ist auf dem am 30.08.2004 in der Tschechischen Republik ausgestellten Führerschein unstreitig „Bremen“ als Wohnsitz eingetragen.

Soweit der Antragsteller ausführt, diese Eintragung sei unzutreffend, vermag sein Vorbringen die Beweiskraft der urkundlichen Feststellung im Führerschein nicht glaubhaft zu entkräften.

Das Beschwerdevorbringen gibt keinen Anlass zu abweichender Einschätzung. Vor dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle hat der Antragsteller am 17.02.2012 erklärt, er habe sich im Mai 2004 bei einer Fahrschule in Kralovice angemeldet, die auf deutsche Führerscheinbewerber spezialisiert war. Da er damals noch keinen Wohnsitz in der Tschechei gehabt habe und die Fahrschule eine Wohnanschrift brauchte, habe er als Wohnsitz „Bremen“ angegeben. Die Fahrschule habe diese Angabe an die tschechische Führerscheinstelle weitergegeben.

Hiernach hat der Antragsteller die Eintragung des Wohnsitzortes „Bremen“ im Führerschein selbst (mit-)veranlasst. Dass sie zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins nicht der Wahrheit entsprach, ist nicht glaubhaft gemacht. Nach § 7 Abs. 1 S. 3 FeV, der die Regelung aus Art. 9 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG übernimmt, hat ein Bewerber, dessen persönliche Bindungen im Inland liegen, der sich aber aus beruflichen Gründen in einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum aufhält, seinen ordentlichen Wohnsitz i. S. d. § 7 FeV im Inland, sofern er regelmäßig hierin zurückkehrt. Hier war der Antragsteller nach seinem Vorbringen von Juli 2004 bis zum 01.04.2006 beruflich in der Tschechischen Republik für seinen Auftraggeber, die Firma D., tätig. Er mag auch in einer Wohnung der Firma B. gewohnt haben. Gleichwohl lagen seine persönlichen Bindungen nach Aktenlage in der Bundesrepublik. Seit Juni 2002 hat er eine in Bremen wohnende Lebensgefährtin, mit der er einen im August 2003 geborenen gemeinsamen Sohn hat. Seine Lebensgefährtin und seinen Sohn hat er auch während seines Aufenthalts in Tschechien besucht. Wie oft diese Besuche stattgefunden haben, lässt sich nach Aktenlage nicht hinreichend sicher feststellen. Selbst wenn man annähme, dass die Besuche im ersten Jahr des Auslandsaufenthalts – wie von der Lebensgefähr-

tin des Antragstellers erklärt – nur in größeren zeitlichen Abständen (6 bis 8 Wochen) stattgefunden haben, ergibt sich daraus nicht zwingend, dass der Antragsteller schon am 30.08.2004 seinen Wohnsitz nicht mehr in der Bundesrepublik hatte. Gegen den Antragsteller spricht auch deutlich, dass er nach der Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit vom 29.10.2010 in Tschechien nicht polizeilich gemeldet war und nach der Auskunft der gleichen Behörde vom 27.02.2009 weder im tschechischen Fremdenregister noch im tschechischen Einwohnerregister ein Eintrag zur Person des Antragstellers vorhanden ist.

Nach alledem ist jedenfalls nicht glaubhaft gemacht, dass es sich bei der Eintragung des Wohnortes „Bremen“ auf dem tschechischen Führerschein des Antragstellers um einen Fehler anlässlich der Führerschein-ausstellung handelt, so dass dem Begehren des Antragstellers bei summarischer Prüfung auch § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV entgegensteht.

50. *) Ist die für eine Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad maßgebliche Tüchtigkeitsfrist von 10 Jahren zum Zeitpunkt der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens noch nicht abgelaufen, so ist die Überprüfung von Einstellung und Verhalten des Betroffenen auch dann noch möglich und zumutbar, wenn seit der Alkoholfahrt gut 5 Jahre verstrichen sind.

Verwaltungsgericht Frankfurt (Oder),
Beschluss vom 23. April 2012 – 2 L 56/12 –

Aus den Gründen:

Der Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 27. September 2011 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg. Er ist unbegründet.

Die bezüglich der Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers erfolgte Anordnung der sofortigen Vollziehung erweist sich als rechtmäßig. Sie entspricht zunächst den formellen Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO. Der Antragsgegner hat das überwiegende Interesse am Sofortvollzug unter Bezugnahme auf den konkreten Sachverhalt und Hinweis auf die bei einer weiteren Verkehrsteilnahme des Antragstellers von diesem ausgehende Gefahr für ihn und die Allgemeinheit dargelegt. Ob diese Begründung durchgreift, ist bei der Entscheidung der Frage, ob die Anordnung den formellen Anforderungen des § 80 Abs. 3 VwGO genügt, unbeachtlich.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist nach Abwägung des öffentlichen Vollzugsinteresses gegen das Aussetzungsinteresse des Antragstellers unter Beachtung der Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens auch in materieller Hinsicht nicht zu beanstanden. Das private Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs muss hinter dem öffentlichen Interesse an der

sofortigen Vollziehung der angegriffenen Verfügung zurücktreten, da sich die angegriffene Ordnungsverfügung vom 27. September 2011 bei der hier nur möglichen und gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage als offensichtlich rechtmäßig erweist.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis sind im vorliegenden Fall § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV. Danach ist dem Inhaber einer Fahrerlaubnis diese zu entziehen, wenn er sich zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet erweist. Hier durfte der Antragsgegner gem. § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV aus dem Umstand, dass der Antragsteller das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Gutachten (vgl. § 11 Abs. 3 FeV) über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht innerhalb der vorgegebenen Frist beigebracht hat, auf dessen Nichteignung schließen und musste ihm zwingend die Fahrerlaubnis entziehen.

Zur Vorlage eines angeforderten Gutachtens und damit zur Mitwirkung im Verwaltungsverfahren ist der Betroffene dann verpflichtet, wenn die Voraussetzungen des § 46 Abs. 3 FeV i. V. m. den §§ 11 ff. FeV erfüllt sind und das dort beschriebene Verfahren eingehalten wurde (vgl. OVG Koblenz, Beschluss vom 10. August 1999 – 7 B 11398/99 –, DAR 1999, 518 [= BA 2000, 272]). Dies ist hier der Fall; es begegnet keinen rechtlichen Bedenken, dass der Antragsgegner den Antragsteller mit Schreiben vom 01. Juli 2011 zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aufgefordert hat.

Zunächst genügt die in Rede stehende Anordnung den in § 11 Abs. 6 FeV normierten formellen Anforderungen (vgl. dazu allgemein zu der Vorgängervorschrift § 15b Abs. 2 StVZO a. F. BVerwG, Urteil vom 05. Juli 2001 – 3 C 13.01 –, NJW 2002, 78 = DÖV 2002, 125 [= BA 2002, 133]; zur gegenwärtig geltenden Vorschrift: VGH Mannheim, Beschluss vom 05. November 2001 – 10 S 1337/01 –, zitiert nach Juris [= BA 2002, 141]). Danach ist dem Betroffenen mitzuteilen, welches die Gründe für die Zweifel an seiner Eignung sind. In der Anordnung vom 01. Juli 2011 wird auf die Trunkenheitsfahrt vom 07. Mai 2006 und die hierzu ergangene Entscheidung des Amtsgerichts Strausberg hingewiesen. Die Anordnung enthält auch den nach § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV erforderlichen Hinweis auf die sich aus einer Nichteinreichung des erbetenen Gutachtens ergebende Annahme der fehlenden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sowie die in einem solchen Fall zu veranlassende Entziehung der Fahrerlaubnis. Die mit der Anordnung gesetzte Frist von gut 2 Monaten ist nicht zu beanstanden.

Auch materiell ist die Anordnung zur Beibringung des Gutachtens nach summarischer Prüfung rechtmäßig. Für den Fall, dass Zweifel an der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges im Hinblick auf eine möglicherweise bestehende Alkoholproblematik bestehen, trifft § 13 FeV eine differenzierte Regelung darüber, wann ein ärztliches und wann ein medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen ist oder ein-

geholt werden kann. Gemäß § 13 Nr. 2 c) ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch dann anzuordnen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde.

Der Antragsteller hat – unstreitig – am 07. Mai 2006 mit einer festgestellten Blutalkoholkonzentration von 2,55 Promille ein Fahrrad und damit ein Fahrzeug im Sinne des § 13 Nr. 2 c) FeV (vgl. ständige Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg, stellvertretend Beschlüsse vom 21. August 2009 – 1 N 90.08 – und vom 29. September 2008 – 1 N 80.07 –, beide zitiert nach juris [Ersterer = BA 2009, 405]) geführt. Damit liegen bezüglich seiner Person Zweifel an der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges im Hinblick auf eine möglicherweise bestehende Alkoholproblematik vor, was Anlass zur Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gibt.

Entgegen der Rechtsauffassung des Antragstellers steht der Anforderung des Gutachtens auch nicht die bis zu diesem Zeitpunkt seit der Alkoholfahrt verstrichene Zeit von gut 5 Jahren entgegen. Wie die Kammer insoweit bereits im Beschluss vom 14. September 2011 zum Eilrechtsschutzverfahren des Antragstellers ausgeführt hat, hat der Gesetzgeber selbst Fristen festgelegt, nach deren Ablauf Taten der hier in Rede stehenden Art einem Verwertungsverbot unterliegen (vgl. hierzu ausführlich BVerwG, Urteil vom 9. Mai 2005 – 3 C 21/04 –, zitiert nach juris [= BA 2006, 52]). Die vorliegend maßgebliche Frist von 10 Jahren war zum Zeitpunkt der Anforderung des Gutachtens noch nicht abgelaufen, so dass die Überprüfung von Einstellung und Verhalten des Antragstellers nach wie vor im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung möglich und auch zumutbar ist. Der Hinweis auf die verkehrsrechtliche Unauffälligkeit des Antragstellers über eine geraume Zeit ändert hieran nichts, da die Kontrolldichte im Straßenverkehr relativ gering ist und belastbare Anknüpfungspunkte dafür fehlen, dass der Antragsteller innerhalb dieses Zeitraumes seinen Alkoholkonsum zu steuern gelernt hat.

Mithin durfte der Antragsgegner den Antragsteller zur Vorlage des Gutachtens auffordern, um dessen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären, und war der Antragsteller zur Mitwirkung verpflichtet. Ermessensfehler sind insoweit nicht ersichtlich. Der Antragsgegner hat das ihm eingeräumte Ermessen ausgeübt und dabei keine erkennbar sachwidrigen Erwägungen angestellt.

Aus dem Umstand, dass der Antragsteller das von ihm zu Recht geforderte Gutachten über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht innerhalb der vorgegebenen Frist beigebracht hat, konnte der Antragsgegner nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf dessen Nichteignung schließen und musste ihm zwingend die Fahrerlaubnis entziehen. Ein Ermessen bei dieser Entscheidung bestand insoweit nicht.

Das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der rechtmäßigen Entziehungsverfügung ist ebenfalls gegeben. Wenn sich ein Kraftfahrer als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen er-

weist, muss dies nicht nur zur Entziehung der Fahrerlaubnis, sondern in aller Regel auch dazu führen, dass diese Anordnung sofort vollzogen wird, um den ungeeigneten Führerscheininhaber unverzüglich von der weiteren Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen, da ein berechtigtes Interesse der Allgemeinheit daran besteht, dass die Gefahren, die von ungeeigneten Kraftfahrern für ihre Sicherheit ausgehen, nicht länger hingenommen werden (vgl. OVG Bautzen, Beschluss vom 23. Februar 1993 – 3 S 2/93 –, LKV 1994, 224).

51. Der Versicherer kann bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer in Ausnahmefällen die Leistung vollständig versagen (hier: Kürzung auf Null bei absoluter Fahruntüchtigkeit). Dazu bedarf es der Abwägung der Umstände des Einzelfalles.

Bundesgerichtshof (IV. Zivilsenat),
Urteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger macht gegen die Beklagte Ansprüche aus einer seit Mai 2008 bestehenden Fahrzeugvollversicherung für seinen PKW geltend. Das Fahrzeug wurde bei einem Verkehrsunfall am 13. Juli 2008 gegen 7.15 Uhr beschädigt, als es in einer leichten Linkskurve nach links von der Fahrbahn abkam und gegen einen Laternenpfahl prallte.

Eine dem Kläger um 8.40 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2,70 Promille. Im Strafverfahren wurde der Kläger wegen fahrlässigen Vollrauschs verurteilt. Er ließ das Fahrzeug reparieren und nimmt die Beklagte abzüglich der Selbstbeteiligung von 300 € auf Zahlung von 6.422,43 € nebst außergerichtlicher Rechtsanwaltskosten sowie Zinsen in Anspruch. Er behauptet, er könne sich nicht mehr an den Vorfall erinnern und wisse nicht, ob er das Fahrzeug geführt habe. Jedenfalls sei er schuldunfähig gewesen. Auch komme eine vollständige Leistungskürzung nach § 81 Abs. 2 VVG nicht in Betracht.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Zahlungsbegehren weiter.

Aus den Gründen:

Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

II. 1. Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht sich die Überzeugung gebildet, dass der Kläger den Unfall als Fahrer des PKW selbst herbeigeführt hat. [wird ausgeführt]

2. Demgegenüber hält die weitere Auffassung des Berufungsgerichts, der Kläger habe den Unfall grob fahrlässig herbeigeführt, rechtlicher Überprüfung nicht stand.

a) Zutreffend geht das Berufungsgericht zunächst davon aus, dass das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand grundsätzlich objektiv und subjektiv als grob fahrlässig anzusehen ist (Senatsurteil vom 22. Februar 1989 – IVa ZR 274/87, VersR 1989, 469 unter 4). Auch im Versicherungsvertragsrecht gilt, dass ein Kraftfahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille und höher absolut fahruntüchtig ist (Senatsurteil vom 09. Oktober 1991 – IV ZR 264/90, VersR 1991, 1367 unter II 3).

aa) Richtig wird ferner erkannt, dass die Regelung des § 827 Satz 1 BGB entsprechend anzuwenden ist, den Versicherungsnehmer also die Darlegungs- und Beweislast für eine behauptete Unzurechnungsfähigkeit im Zeitpunkt der Herbeiführung des Versicherungsfalles trifft. Das entspricht bereits der Rechtsprechung des Senats zu § 61 VVG a. F. (Senatsurteile vom 29. Oktober 2003 – IV ZR 16/03, VersR 2003, 1561 unter II 2 a; vom 22. Februar 1989 a. a. O. unter 3; vom 23. Januar 1985 – IVa ZR 128/83, VersR 1985, 440 f.).

Entsprechendes gilt auch für die Neuregelung des § 81 VVG, der an die Stelle von § 61 VVG a. F. getreten ist und lediglich das Alles-oder-Nichts-Prinzip im Falle der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles abgeschafft hat (MünchKommVVG/Looschelders, § 81 Rn. 90; Bruck/Möller/Baumann, VVG 9. Aufl. § 81 Rn. 53; Schwintowski/Brömmelmeyer/Kloth/Neuhaus, VVG 2. Aufl. § 81 Rn. 89 f.; Looschelders/Pohlmann/Schmidt-Kessel, VVG § 81 Rn. 39; a. A. Prölss in Prölss/Martin, VVG 28. Aufl. § 81 Rn. 34).

bb) Fehlerhaft ist hingegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger habe nicht den ihm obliegenden Beweis geführt, dass er das Kraftfahrzeug in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustand krankhafter Störung der Geistestätigkeit geführt hat. Hierbei hat es den wesentlichen Vortrag des Klägers sowie in Betracht zu ziehende Indizien nicht berücksichtigt. Der Kläger hat mehrfach unter Beweistritt eines Sachverständigengutachtens vorgetragen, er habe im Unfallzeitpunkt eine Blutalkoholkonzentration von 3,18 Promille aufgewiesen. Das Berufungsgericht legt nicht dar, aufgrund welcher ihm zukommender Sachkunde es davon ausgeht, dass die Blutalkoholkonzentration deutlich niedriger gelegen hat; konkrete Werte werden von ihm nicht genannt. Auf das Gutachten des Sachverständigen Dr. P. im Strafverfahren kann es sich schon deshalb nicht stützen, weil Gutachten zur Berechnung eingeschränkter oder vollständiger Schuldunfähigkeit nach §§ 20, 21 StGB im Strafverfahren auf anderer Bewertungsgrundlage als im Zivilverfahren erstellt werden. Abgesehen davon hat auch der Sachverständige im Strafverfahren ausgeführt, beim Kläger habe eine Blutalkoholkonzentration von 2,70 Promille vorgelegen, was nach erfolgter Rückrechnung auf den Unfallzeitpunkt einen Wert von 3,18 Promille erbege.

cc) Dabei stellt eine Blutalkoholkonzentration ab 3,00 Promille lediglich ein Anzeichen für Schuldunfähigkeit dar (vgl. OLG Frankfurt VersR 2000, 883; OLG Köln VersR 1995, 205; OLG Hamm VersR 1992,

818 f.; Halm/Kreuter/Schwab/Stomper, AKB 2008 Rn. 1310). Einen allgemeinen Wert für eine Schuldunfähigkeit infolge Alkoholkonsums gibt es nicht (vgl. BGH, Urteil vom 17. November 1966 – II ZR 156/64, VersR 1967, 125 unter IV bei Werten von 2,5 Promille und weniger). Vielmehr sind sämtliche Indizien zu berücksichtigen wie Angaben des Fahrers gegenüber der Polizei und dem Arzt anlässlich der Blutentnahme, Alkoholgewöhnung, physische und psychische Konstitution des Fahrers, die an den Tag gelegte Fahrweise, Zeit, Menge und Art der Nahrungsaufnahme.

Diesem umfassende Würdigung hat das Berufungsgericht unterlassen. Es hat ohne nähere Erläuterung angenommen, der Sachverständige habe der Schuldunfähigkeit entgegenstehende Anhaltspunkte gewonnen.

Der Gutachter hat im Strafverfahren ausgeführt, die Blutalkoholkonzentration von 3,18 Promille weise auf eine hochgradige alkoholische Beeinflussung zum Unfallzeitpunkt hin. Das werde auch dadurch bestätigt, dass der Kläger sich nach dem Unfall ausschließlich für den Schaden an seinem Auto interessiert habe. Lediglich der Umstand, dass der Kläger nach Angaben der Zeugin S. am Unfallort telefonierte, kann nach Auffassung des Sachverständigen gegen einen Vollrausch sprechen. Er ist dann zu dem Ergebnis gekommen, ein Vollrausch könne nicht ausgeschlossen werden. Das war für die Feststellungen im Strafverfahren und eine Verurteilung wegen Vollrauschs nach § 323a StGB ausreichend, kann aber für das zivilrechtliche Verfahren nicht genügen.

Deshalb wäre das Berufungsgericht verpflichtet gewesen, dem Beweisantrag des Klägers hinsichtlich seiner Schuldunfähigkeit im Unfallzeitpunkt nachzugehen, da eine Reihe weiterer – vom Berufungsgericht nicht in Erwägung gezogener – Indizien vorliegt, die Anhaltspunkte für eine derartige Schuldunfähigkeit begründen können. So wird in dem Blutentnahmeprotokoll vom 13. Juli 2008 der – nach eigenen Angaben nicht alkoholgewöhnte – Kläger mit näherer Begründung als deutlich unter Alkoholeinfluss stehend beschrieben. Weiter hat der Polizeibeamte H. vor dem Strafgericht ausgesagt, der Kläger sei schwer zu verstehen gewesen und habe erheblich unter Alkohol gestanden. Der Polizeibeamte N. hat angegeben, der Kläger sei aus seiner Sicht als volltrunken und „direkt als hilflos“ zu bezeichnen gewesen.

b) Das Berufungsgericht ist anders als das Landgericht und ohne weitere Begründung davon ausgegangen, grob fahrlässiges Handeln des Klägers liege noch nicht darin, dass er keine hinreichenden Maßnahmen getroffen habe, um sich selbst eine Fahrt in alkoholisiertem Zustand unmöglich zu machen. Sollte das Berufungsgericht nach durchgeführter Beweisaufnahme zu dem Ergebnis kommen, dass der Kläger im Unfallzeitpunkt schuldunfähig war, so wird es erneut zu prüfen haben, ob der Kläger den Versicherungsfall durch ein zeitlich früheres Verhalten grob fahrlässig herbeigeführt hat, als er sich noch in schuldfähigem Zustand befand. Da die Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 81 Abs. 2 VVG lediglich an einen Erfolg, nämlich die Herbeiführung des Versicherungsfalles, nicht da-

gegen an ein bestimmtes Verhalten, etwa das Führen des Kraftfahrzeuges in alkoholisiertem Zustand, anknüpft, kann auf ein zeitlich vorangehendes Verhalten des Versicherungsnehmers abgestellt werden, durch das der Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt wird (vgl. auch BGH, Urteil vom 22. August 1996 – 4 StR 217/96, BGHSt 42, 235, 236 f. für den Fall der fahrlässigen Tötung im Straßenverkehr).

Rechnet der Versicherungsnehmer schon vor Trinkbeginn oder jedenfalls in einem noch schuldfähigen Zustand damit, dass er später unter Alkoholeinfluss mit seinem Kraftfahrzeug fahren und dabei möglicherweise einen Unfall herbeiführen werde, oder musste er damit rechnen und verschließt er sich dem grob fahrlässig, so setzt der Vorwurf der schuldhaften Herbeiführung des Versicherungsfalles bereits zu diesem früheren Zeitpunkt ein. Dazu bedarf es weder des Rückgriffs auf die Rechtsfigur der *actio libera in causa* (so noch Senatsurteil vom 22. Februar 1989 – IVa ZR 274/87, VersR 1989, 469 unter 4; OLG Hamm r+s 2001, 55 f.; MünchKomm-VVG/Looschelders a. a. O. Rn. 90-92; Staudinger/Oechsler, BGB <2009>, § 827 Rn. 27) noch des Rechtsgedankens des § 827 Satz 2 BGB (BGH, Urteil vom 06. Juli 1967 – II ZR 16/65, VersR 1967, 944 unter III; OLG Köln VersR 1995, 205; Bruck/Möller/Baumann a. a. O. Rn. 53; Looschelders/Pohlmann/Schmidt-Kessel a. a. O. Rn. 39; Veith, VersR 2008, 1580, 1581 f.; vgl. ferner Halm/Kreuter/Schwab/Stomper a. a. O. Rn. 1309).

Maßgeblich ist vielmehr, ob und welche Vorkehrungen ein Versicherungsnehmer, der mit einem PKW unterwegs ist und beabsichtigt, Alkohol zu trinken, getroffen hat, um zu verhindern, dass er eine Fahrt in alkoholisiertem Zustand antritt oder fortsetzt, in dessen Verlauf es später zum Eintritt des Versicherungsfalles kommt (vgl. OLG Hamm VersR 1988, 369 f.; Staudinger/Oechsler a. a. O. Rn. 24). Hierzu wird unter anderem der Vortrag des Klägers zu berücksichtigen sein, er habe auf dem Musikfestival in dem PKW schlafen wollen, weshalb er auch Schlafzeug mitgenommen sowie die Rücksitze umgeklappt habe. Weiter wird im Rahmen eines derartigen Pflichtenverstoßes zu prüfen sein, ob der Kläger alle ihm zumutbaren Vorsichtsmaßnahmen ausgeschöpft hat.

c) Kann der Kläger den ihm obliegenden Beweis einer völligen Schuldunfähigkeit nicht führen, wird das Berufungsgericht ferner zu beachten haben, dass die Gründe für die erhebliche Beeinträchtigung des Bewusstseins noch unterhalb der Schwelle völliger Unzurechnungsfähigkeit, den Vorwurf grober Fahrlässigkeit jedenfalls im Sinne eines auch subjektiv unentschuldbaren Verhaltens entfallen oder zumindest abmildern lassen können (Senatsurteile vom 29. Oktober 2003 a. a. O. unter II 2 c; vom 22. Februar 1989 a. a. O. unter 4; vom 23. Januar 1985 a. a. O.). Den Versicherer trifft unbeschadet einer entsprechenden Anwendung des § 827 Satz 1 BGB die Beweislast auch für die subjektiven Voraussetzungen grober Fahrlässigkeit (Senatsurteile vom 29. Oktober 2003 und vom 23. Januar 1985 a. a. O.). Zwar kann diese trotz erheblich eingeschränkter Einsichts- und Hemmungsfähigkeit zu be-

jahren sein, wenn ganz elementare Verhaltensregeln verletzt werden, deren Einhaltung auch in diesem Zustand unbedingt erwartet werden muss. So verhält es sich in der Regel bei einer Trunkenheitsfahrt (Senatsurteil vom 22. Februar 1989 a. a. O.).

Allerdings können im Einzelfall Anhaltspunkte dafür gegeben sein, dass unterhalb der Schwelle völliger Unzurechnungsfähigkeit eine erhebliche Beeinträchtigung des Bewusstseins im Sinne einer Verminderung der Einsichts- oder Hemmungsfähigkeit vorgelegen hat, die den Vorwurf grober Fahrlässigkeit entfallen lässt.

3. Sollte der Kläger nach den noch zu treffenden Feststellungen den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt haben, so findet für den Umfang des Anspruchs § 81 Abs. 2 VVG Anwendung. Diese durch das Gesetz über den Versicherungsvertrag vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631) zum 01. Januar 2008 eingeführte Bestimmung besagt, dass der Versicherer bei grober Fahrlässigkeit des Versicherungsnehmers berechtigt ist, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Anders als die Regelung des § 61 VVG a. F., wonach der Versicherer sowohl bei vorsätzlicher als auch bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles vollständig von der Leistung befreit ist, differenziert § 81 VVG nunmehr zwischen vorsätzlichem und grob fahrlässigem Verhalten des Versicherungsnehmers. Während es nach § 81 Abs. 1 VVG im Falle des vorsätzlichen Verhaltens bei der völligen Leistungsfreiheit des Versicherers bleibt, ist bei grober Fahrlässigkeit nach § 81 Abs. 2 VVG das bisherige Alles-oder-Nichts-Prinzip zugunsten einer Quotierung abgeschafft worden.

a) Umstritten ist, ob der Versicherer berechtigt ist, seine Leistung auf Null zu kürzen, oder ob dem Versicherungsnehmer in jedem Fall zumindest ein quotaler Anspruch zusteht. Die hierzu bisher ergangene Rechtsprechung der Instanzgerichte lässt eine vollständige Leistungskürzung seitens des Versicherers auch bei grober Fahrlässigkeit in Einzelfällen zu und nimmt dies überwiegend bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit an (OLG Stuttgart NJW-RR 2011, 185, 186 f. [= BA 2011, 191]; OLG Hamm VersR 2011, 206; LG Münster VersR 2011, 487 f.; LG Oldenburg r+s 2010, 461, 462; LG Tübingen ZfS 2010, 394 f.; AG Bühl SVR 2009, 424 f.; AG Bitterfeld-Wolfen vom 19. August 2010 – 7 C 1001/09, juris).

Das entspricht der herrschenden Auffassung im Schrifttum (Münch-Komm-VVG/Looschelders a. a. O. Rn. 125; Bruck/Möller/Baumann a. a. O. Rn. 127; HK-VVG/Karczewski, § 81 Rn. 99; ders. in Festschrift 300 Jahre Oberlandesgericht Celle, 2011, S. 303, 313 f.; Looschelders/Pohlmann/Schmidt-Kessel a. a. O. Rn. 85; Schwintowski/Brömmelmeyer/Kloth/Neuhaus a. a. O. Rn. 62; Stiefel/Maier/Halbach, AKB 18. Aufl. § 81 Rn. 27; Chimikowski, Versicherungsvertragsrecht 4. Aufl. Rn. 266; Burmann/Heß/Stahl, Versicherungsrecht im Straßenverkehr 2. Aufl. Rn. 571; Nugel, Kür-

zungsquoten nach dem VVG Rn. 7; ders. MDR 2010, 597; jurisPR-Verkr 24/2010 Anm. 2 zum Berufungs-urteil des OLG Dresden vom 15. September 2010; anders noch in MDR 2008, 1320, 1323 f.; Rixecker, ZfS 2009, 5, 6 f.; 2007, 15, 16; Looschelders, VersR 2008, 1, 6; Veith, VersR 2008, 1580, 1583 f.; Franz, VersR 2008, 298, 304 f.; Weidner/Schuster, r+s 2007, 363, 364; Günther, r+s 2009, 492, 495 f.; Günther/Spielmann, r+s 2008, 133, 141 f.; Wenker, jurisPR-Verkr 5/2011 Anm. 2 zu LG Oldenburg, Urteil vom 24. September 2010; so auch Felsch, r+s 2007, 485, 492 zu § 28 VVG; ders. in HK-VVG § 28 Rn. 160). Auch der sogenannte „Goslarer Orientierungsrahmen“ geht für die Fälle alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit von einer Leistungskürzung um 100 % aus (ZfS 2010, 12, 14 [siehe hierzu auch Halecker/Nathow, BA 2009, 73 <74 f.>]).

b) Die Gegenansicht vertritt die Auffassung, bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles komme ein vollständiger Wegfall der Leistungspflicht des Versicherers nicht in Betracht (KG VersR 2011, 487; Marlow, VersR 2007, 43, 45; Marlow/Spuhl, Das Neue VVG kompakt 3. Aufl. S. 157 f.; Schimikowski/Höra, Das neue Versicherungsvertrags-gesetz S. 148; Rokas, VersR 2008, 1457, 1462; Kerst, VW 2010, 501; Halm/Kreuter/Schwab/Stomper a. a. O. Rn. 1096-1100). Der Begriff der Leistungskürzung in § 81 Abs. 2 VVG beinhalte, dass schon begrifflich ein gewisser Restanspruch des Versicherungsnehmers verbleiben müsse. Eine vollständige Leistungsfreiheit sei vom Gesetzgeber ausdrücklich nur für den Fall vorsätzlicher Herbeiführung des Versicherungsfalles in § 81 Abs. 1 VVG vorgesehen worden. Der Absicht des Gesetzgebers habe es gerade entsprochen, im Bereich der groben Fahrlässigkeit das Alles-oder-Nichts-Prinzip abzuschaffen. Dies dürfe nicht durch die Zulassung einer Leistungskürzung auf Null unterlaufen werden. In Ausnahmefällen, in denen das Verschulden des Versicherungsnehmers als vorsatznah zu bezeichnen sei, komme eine Leistungskürzung von 90 % oder mehr in Betracht.

c) Die überwiegende Auffassung trifft zu. § 81 Abs. 2 VVG steht einer vollständigen Leistungskürzung seitens des Versicherers in Einzelfällen nicht entgegen.

aa) Zunächst lässt sich aus dem Wortlaut des § 81 VVG nicht entnehmen, dass eine Leistungskürzung auf Null in Fällen grober Fahrlässigkeit nicht möglich wäre. Absatz 1 der Vorschrift bestimmt, dass der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet ist, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Versicherungsfall herbeigeführt hat. Nach Absatz 2 ist der Versicherer, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat, berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Die Vorschrift enthält mithin keine Regelung dahingehend, dass eine vollständige Leistungsfreiheit des Versicherers nur bei vorsätzlichem Handeln des Versicherungsnehmers möglich ist, bei grober Fahrlässigkeit dagegen immer mindestens eine Restquote zuzusprechen wäre.

bb) Auch die Entstehungsgeschichte von § 81 Abs. 2 VVG belegt nicht, dass ein vollständiger Wegfall der Leistungspflicht des Versicherers in Einzelfällen nicht in Betracht käme. So heißt es im Abschlussbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 19. April 2004 auf S. 70:

„Die Überlegungen, die Abschaffung des Alles-oder-Nichts-Prinzips führe zur Rechtsunsicherheit und sei mit dem Präventionsgedanken sowie den Interessen der sorgfältigen Mitglieder der Versicherungsgemeinschaft nicht vereinbar, sind im Ergebnis nicht durchschlagend. ... Dem berechtigten Interesse, das subjektive und das moralische Risiko zu begrenzen, wird schließlich dadurch Rechnung getragen, dass die Quotelung im Einzelfall auch zur vollständigen Leistungsfreiheit des Versicherers führen kann.“

Im Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 20. Dezember 2006 wird in der Begründung zwar diese Möglichkeit vollständiger Leistungskürzung nicht ausdrücklich erwähnt, wenn es dort heißt (BT-Drucks. 16/3945 S. 80):

„Bei grob fahrlässiger Herbeiführung des Versicherungsfalles soll wie in dem Fall einer grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung (§ 28 Abs. 2 VVG-E) oder Gefahrerhöhung (§ 26 Abs. 1 VVG-E) das Alles-oder-nichts-Prinzip durch eine Quotelung ersetzt werden, um im Einzelfall Entscheidungen zu ermöglichen, die den jeweiligen Schutzinteressen des Versicherungsnehmers Rechnung tragen ... Der Umfang der Leistungspflicht bestimmt sich daher nach dem Grad des Verschuldens. Für das Ausmaß der Leistungsfreiheit des Versicherers ist entscheidend, ob die grobe Fahrlässigkeit im konkreten Fall nahe beim bedingten Vorsatz oder aber eher im Grenzbereich zur einfachen Fahrlässigkeit liegt.“

Hieraus kann aber nicht entnommen werden, dass der Gesetzgeber anders als der Kommissionsbericht die Möglichkeit einer vollständigen Leistungskürzung bei grober Fahrlässigkeit ausschließen wollte.

cc) Vielmehr spricht umgekehrt die Systematik des Gesetzes dafür, dass der Gesetzgeber sich der Problematik bewusst war. So enthielt der Entwurf zu der Verletzung vertraglicher Obliegenheiten in § 28 Abs. 2 Satz 1 VVG zunächst die Regelung, dass der Versicherer bei Verletzung einer vom Versicherungsnehmer zu erfüllenden vertraglichen Obliegenheit „nur“ leistungsfrei ist, wenn der Versicherungsnehmer die Obliegenheit vorsätzlich verletzt hat. Aus dieser Formulierung hätte der Schluss gezogen werden können, dass im Falle einer grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung gemäß § 28 Abs. 2 Satz 2 VVG eine vollständige Leistungsfreiheit ausscheidet. Im Anschluss an Stellungnahmen im Gesetzgebungsverfahren ist sodann auf Initiative des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages das Wort „nur“ gestrichen worden.

Diesbezüglich heißt es in der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Rechtsausschusses (BT-Drucks. 16/5862 S. 99):

„Zu § 28 Abs. 2

Der Zusatz des Wortes ‚nur‘ ist überflüssig und soll deshalb gestrichen werden. Dies entspricht auch der Fassung des § 81 Abs. 1, der ebenfalls die Leistungsfreiheit des Versicherers betrifft. In Anbetracht der inhaltlichen Parallelen soll die Formulierung in beiden Bestimmungen weitgehend identisch sein.“

Das lässt allein den Schluss zu, dass der Gesetzgeber, da es an einer entsprechenden einschränkenden Regelung in § 81 Abs. 1 VVG fehlt, eine vollständige Leistungskürzung bei grober Fahrlässigkeit nicht ausschließen wollte (hierzu auch Bruck/Möller/Baumann a. a. O. Rn. 127; Nugel a. a. O. Rn. 10-12; Rixecker, ZfS 2009, 1, 6 f.).

dd) Auch der Sinn und Zweck der Abschaffung des Alles-oder-Nichts-Prinzips in § 81 Abs. 2 VVG zwingt nicht dazu, eine vollständige Leistungsfreiheit des Versicherers in Einzelfällen für nicht zulässig zu erachten. Das kommt insbesondere dann in Betracht, wenn der Schweregrad der groben Fahrlässigkeit sich dem Vorsatz annähert, so dass eine Leistungskürzung auf Null gerechtfertigt ist. Der Unterschied zur Leistungsfreiheit bei Vorsatz bleibt dennoch bestehen. Nach § 81 Abs. 1 VVG ist der Versicherer bei vorsätzlicher Herbeiführung des Versicherungsfalles kraft Gesetzes von der Verpflichtung zur Leistung frei. Bei grober Fahrlässigkeit ist demgegenüber eine Abwägung erforderlich, die zu unterschiedlichen Quotelungen, im Einzelfall auch zu einer Kürzung auf Null führen kann (Bruck/Möller/Baumann a. a. O. Rn. 127). Umgekehrt kann in besonders gelagerten Fällen eine Leistungskürzung vollständig entfallen (Bruck/Möller/Baumann a. a. O. Rn. 128; Nugel a. a. O. Rn. 16; Looschelders, VersR 2008, 1, 6).

ee) Die Gegenauffassung, die jede Kürzung auf Null selbst in gravierenden Fällen grober Fahrlässigkeit ablehnt, lässt ihrerseits Kürzungen bis 99 % zu (vgl. Halm/Kreuter/Schwab/Stomper a. a. O. Rn. 1097; Kerst a. a. O.; Marlow/Spuhl a. a. O. S. 158). Sie veranlasst damit die Praxis zu gekünstelt wirkenden Quotelbildungen, um das Verdikt einer vollständigen Leistungskürzung zu vermeiden.

ff) Eine Leistungskürzung des Versicherers auf Null ist allerdings nur in besonderen Ausnahmefällen möglich (Nugel a. a. O. Rn. 15; Münch-Komm-VVG/Looschelders a. a. O. § 81 Rn. 125; Rixecker, ZfS 2009, 5, 6 f.).

Das kann etwa in Betracht kommen bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles im Zustand absoluter Fahrtüchtigkeit, da sich derartige Fälle in der Regel im Grenzgebiet zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz bewegen (Rixecker a. a. O.). Das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt fahrtüchtigem Zustand gehört nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zu den schwersten Verkehrsverstößen überhaupt (Senatsurteile vom 22. Februar 1989 a. a. O. unter 4; vom 23. Januar 1985 a. a. O.). Bei den meisten Kraftfahrern pflegen die Einsichtsfähigkeit und die Fähigkeit, nach dieser Einsicht zu handeln, in Bezug auf die Trunkenheitsfahrt auch

bei einem hohen Grad der Alkoholisierung noch vorhanden zu sein. Entsprechend lagen den bisherigen Gerichtsentscheidungen zu § 81 Abs. 2 VVG, die eine vollständige Leistungskürzung gebilligt haben, durchweg Sachverhalte zugrunde, bei denen der Versicherungsfall durch den Versicherungsnehmer im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit herbeigeführt wurde (OLG Stuttgart NJW-RR 2011, 185; LG Münster VersR 2011, 487 f.; LG Tübingen ZfS 2010, 394 f.; LG Oldenburg r+s 2010, 461; AG Bühl SVR 2009, 424 f.; AG Bitterfeld-Wolfen a. a. O.).

Allerdings ist immer eine Abwägung der Umstände des Einzelfalles erforderlich, so dass nicht pauschal in jedem Fall absoluter Fahruntüchtigkeit eine Leistungskürzung auf Null vorzunehmen ist. Hat der Versicherungsnehmer entlastende Umstände vorgetragen, die den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit jedenfalls im subjektiven Bereich in milderem Licht erscheinen lassen und kann der Versicherer diese nicht ausräumen, so kommt nur eine anteilige Kürzung und keine vollständige Leistungsfreiheit in Betracht. Das wird das Berufungsgericht zu beachten haben, wenn nach Erhebung der erforderlichen Feststellungen zur Schuldfähigkeit des Klägers und zur groben Fahrlässigkeit der Umfang der Kürzung nach § 81 Abs. 2 VVG zu prüfen sein sollte.

52. Der Versicherer kann bei grob fahrlässiger Verletzung einer vertraglichen Obliegenheit durch den Versicherungsnehmer in Ausnahmefällen die Leistung vollständig versagen (hier: Kürzung auf null bei absoluter Fahruntüchtigkeit). Dazu bedarf es der Abwägung der Umstände des Einzelfalles (Fortführung von Senatsurteil vom 22. Juni 2011 – IV ZR 225/10, VersR 2011, 1037 [in diesem Heft]).

Bundesgerichtshof (IV. Zivilsenat),
Urteil vom 11. Januar 2012 – IV ZR 251/10 –

Zum Sachverhalt:

Der klagende Kfz-Haftpflichtversicherer nimmt seinen Versicherungsnehmer in Regress, nachdem er für ihn den anlässlich einer Trunkenheitsfahrt im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit entstandenen Schaden reguliert hatte.

Dem Versicherungsverhältnis liegen die AKB 2008 zugrunde. Gemäß D.2.1 AKB 2008 darf das Fahrzeug nicht gefahren werden, wenn der Fahrer durch den Genuss alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Unter D.3.1 AKB 2008 ist geregelt:

„Verletzten Sie vorsätzlich eine Ihrer in D.1 und D.2 geregelten Pflichten, haben Sie keinen Versicherungsschutz. Verletzten Sie Ihre Pflichten grob fahrlässig, sind wir berechtigt, unsere Leistung in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen. ...“

Der Beklagte fuhr am 12. April 2009 gegen 17.15 Uhr mit seinem PKW, ohne an der Einmündung am Ende der von ihm befahrenen Straße nach rechts oder

nach links abzubiegen, geradeaus und durchbrach die Grundstücksmauer des anliegenden Anwesens. Eine ihm um 18.27 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine mittlere Blutalkoholkonzentration von 2,10 Promille. Die Klägerin verlangt Erstattung des von ihr ersetzten Gesamtschadens in Höhe von 4.657,17 €. In diesem Betrag sind 702,04 € Kosten des vom Grundstückseigentümer beauftragten Gutachters enthalten, der den entstandenen Sachschaden mit 3.479 € beziffert hat.

Vor dem Amtsgericht hat der Beklagte einen Teilbetrag von 1.877,95 € anerkannt. Die weitere Zahlung hat er abgelehnt. Ihm könne keine vorsätzliche Trunkenheitsfahrt nachgewiesen werden und er habe wegen des Ausschlusses einer Leistungskürzung auf null bei § 28 Abs. 2 Satz 2 VVG für den Schaden nur zur Hälfte einzustehen. Weiterhin sei die Bestimmung in D.3.1 AKB 2008 intransparent. Schließlich müsse er für die Sachverständigenkosten nicht aufkommen.

Das Amtsgericht hat den Beklagten zur Zahlung in Höhe der Klageforderung verurteilt. Die Berufung ist ohne Erfolg geblieben. Mit seiner Revision verfolgt der Beklagte die Aufhebung des Berufungsurteils und Klageabweisung über den von ihm anerkannten Betrag hinaus.

Aus den Gründen:

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Das Berufungsgericht hat eine Regresspflicht des Beklagten in voller Höhe angenommen. Es hat in seinem Verhalten einen derart schwerwiegenden Obliegenheitsverstoß gesehen, dass ausnahmsweise eine Leistungskürzung auf null gerechtfertigt sei. Zu ersetzen seien auch die dem Geschädigten entstandenen Sachverständigenkosten.

II. Das hält rechtlicher Nachprüfung stand.

1. Für § 81 Abs. 2 VVG ist die Frage der Möglichkeit einer Leistungskürzung auf null in Ausnahmefällen durch Senatsurteil vom 22. Juni 2011 (IV ZR 225/10, VersR 2011, 1037 [in diesem Heft]) geklärt. Dort hat der Senat entschieden, dass die in § 81 Abs. 2 VVG geregelte Rechtsfolge, wonach der Versicherer berechtigt ist, „seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens des Versicherungsnehmers entsprechenden Verhältnis zu kürzen“, einer vollständigen Versagung der Leistung in Ausnahmefällen nicht entgegen steht. Es bedarf dabei stets einer Abwägung der Umstände des Einzelfalles. Weder der Wortlaut der Norm noch dessen Entstehungsgeschichte schließen eine Leistungskürzung auf null aus. Auch der mit der Abschaffung des Alles-oder-Nichts-Prinzips verfolgte Gesetzeszweck führt nicht zur Unzulässigkeit der vollständigen Leistungsfreiheit.

Dies gilt insbesondere in den Fällen, in denen sich der Schweregrad der groben Fahrlässigkeit dem Vorsatz annähert.

Diese Grundsätze treffen ebenso auf die Regelung des § 28 Abs. 2 VVG zu. Hinsichtlich der Rechtsfolge weisen beide Vorschriften einen identischen Wortlaut auf. Sie teilen dieselbe Entstehungsgeschichte. Der vom Gesetzgeber mit der Aufgabe des Alles-oder-Nichts-Prinzips verfolgte Gesetzeszweck ist bei bei-

den Normen der gleiche. Anhaltspunkte für den Ausschluss einer Leistungskürzung auf null gibt es nicht. Es ist auch nicht ersichtlich, dass in Rechtsprechung oder Literatur für § 28 Abs. 2 VVG und § 81 Abs. 2 VVG unterschiedliche Rechtsfolgen angenommen werden.

2. Der Einwand des Beklagten, die vertragliche Regelung über die Leistungskürzung bei Verletzung von Obliegenheiten in D.3.1 AKB 2008 sei wegen fehlender Transparenz gemäß § 307 Abs. 1 BGB unwirksam, greift nicht durch. Dieser Bestimmung, die sich im Kern lediglich dem Gesetzeswortlaut anschließt, kann der durchschnittliche Versicherungsnehmer entnehmen, dass eine Leistungskürzung auf null in Fällen grober Fahrlässigkeit nicht ausgeschlossen ist.

Zunächst bestimmt D.3.1 Satz 1 AKB 2008, dass bei vorsätzlicher Verletzung einer der in D.1 oder D.2 AKB 2008 geregelten Obliegenheiten kein Versicherungsschutz besteht. Nach D.3.1 Satz 2 AKB 2008 ist der Versicherer bei grob fahrlässiger Obliegenheitsverletzung durch den Versicherungsnehmer zu einer Leistungskürzung in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis berechtigt. Hieraus erschließt sich, dass es gerade nicht gewollt ist, ein voller Leistungsausschluss sei nur bei Vorsatz möglich und bei grober Fahrlässigkeit müsse stets eine Restquote verbleiben, selbst wenn die Schwere der Schuld dies nicht rechtfertige. Der durchschnittliche Versicherungsnehmer wird daher die Bestimmung des D.3.1 Satz 2 AKB 2008 nicht so verstehen, dass diese die Möglichkeit einer Leistungskürzung auf null ausschließt.

3. Beanstandungsfrei ist das Berufungsgericht bei seiner Abwägung aller Umstände des konkreten Falles zu einer Leistungskürzung auf null gelangt. Es hat insbesondere zutreffend zugrunde gelegt, dass der Beklagte deutlich über der Grenze der dafür maßgeblichen Grenze von 1,1 Promille absolut fahruntüchtig war und das Führen in einem alkoholbedingt fahr-

tüchtigen Zustand zu den schwersten Verkehrsverstößen überhaupt zählt (Senatsurteil vom 22. Juni 2011 a. a. O. Rn. 32 f.). Es hat weiterhin berücksichtigt, dass die alkoholbedingten Ausfallerscheinungen des Beklagten die alleinige Schadenursache waren. Entlastende Momente sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

4. Ohne Rechtsfehler hat das Berufungsgericht bei der Höhe der Regressforderung die Kosten für ein Sachverständigengutachten von 702,04 € berücksichtigt, die der Geschädigte zur Ermittlung seines Sachschadens aufgewendet hatte und die ihm von der Klägerin ersetzt worden waren.

a) Die Kosten eines Sachverständigengutachtens gehören zu den mit dem Schaden unmittelbar verbundenen und gemäß § 249 Abs. 1 BGB auszugleichen Vermögensnachteilen, soweit die Begutachtung zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs erforderlich und zweckmäßig ist (BGH, Urteile vom 30. November 2004 – VI ZR 365/03, NJW 2005, 356 unter II 5 a; vom 29. November 1988 – X ZR 112/87, NJW-RR 1989, 953 unter B). Dabei kommt es darauf an, ob ein verständig und wirtschaftlich denkender Geschädigter nach seinen Erkenntnissen und Möglichkeiten die Einschaltung eines Sachverständigengutachtens für geboten erachten durfte (BGH, Urteil vom 30. November 2004 a. a. O.). Dies ist dann anzunehmen, wenn der Geschädigte nicht allein in der Lage ist, seinen Schaden zu beziffern (OLG Jena MDR 2008, 211).

b) Auch der Angriff der Revision gegen die Sachverständigenkosten greift nicht durch. Zwar kann die Höhe des Sachschadens ein Gesichtspunkt bei der Beurteilung der Erforderlichkeit eines Sachverständigengutachtens sein. Der hier unstreitig eingetretene Schaden von 3.479 € bewegt sich aber außerhalb der sogenannten Bagatellfälle (vgl. BGH, Urteil vom 30. November 2004 a. a. O. unter II 5 c; Erman/Westermann, BGB 13. Aufl. § 249 Rn. 99; Greger, Haftungsrecht des Straßenverkehrs 4. Aufl. § 26 Rn. 4).

SYMPOSIUM DES B.A.D.S.

**„0,00 Promille am Steuer“
Wissenschaftliche Ergebnisse im Für und Wider von Experten**

08. Juni 2012

Leipzig

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

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Beiträge:	
<i>Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“</i> KURT RÜDIGER MAATZ , Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe	Sup 3
<i>Promillegrenze im Straßenverkehr – weniger ist mehr?</i> MINISTERIALRAT DETLEF-OTTO BÖNKE , Bundesministerium der Justiz, Berlin	Sup 12
<i>Null-Promille-Grenze – Für oder Wider? Wider!</i> PROF. DR. DR. UWE SCHEFFLER , Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)	Sup 15
<i>Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“</i> PROF. DR. HANSJÜRGEN BRATZKE , Direktor des Instituts für Rechtsmedizin, Frankfurt am Main	Sup 22
<i>Null Toleranz – kein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit</i> CHRISTIAN JANECEK , Fachanwalt für Verkehrs- und Strafrecht, Dresden	Sup 25
<i>Die Forderung nach einer Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr aus verkehrspsychologischer Sicht</i> DIPL.-PSYCH. DR. PAUL BRIELER , Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg	Sup 29

*

Nachlese des Moderators Kay Nehm,
Generalbundesanwalt a.D.,
Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, Karlsruhe

KURT RÜDIGER MAATZ

Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“

„Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) hat seine langjährige Forderung nach einem absoluten Alkoholverbot im Straßenverkehr bekräftigt.

„Trotz jahrzehntelanger Aufklärung über die Gefahren von Alkohol im Straßenverkehr sei immer noch ein erschreckend hoher Anteil an durch alkoholisierte Kraftfahrer verursachten Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Folgen zu verzeichnen“, sagte der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, am Rande einer Tagung der Organisation am Wochenende im bayerischen Bamberg. „Auf Grund der positiven Erfahrungen mit dem seit Jahren bestehenden Alkoholverbot für Fahranfänger erscheint es uns im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nunmehr geboten, das Verbot zukünftig generell für alle Kraftfahrer vorzuschreiben“, so GERHARDT weiter.

Die derzeitige Rechtslage mit einem abgestuften Sanktionskatalog bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten ist für den einzelnen Bürger kaum noch verständlich. Zudem verleiten die bisherigen Gefahrgrenzwerte (0,3/0,5/1,1 Promille) allzu sehr dazu, sich an diese Grenzwerte heranzutrinken.

Das vom B.A.D.S. deshalb geforderte generelle Alkoholverbot am Steuer schränkt den Einzelnen nicht unzumutbar ein. „Es geht nicht darum, den Alkoholgenuss zu ächten, vielmehr ist die Forderung nach einem generellen Alkoholverbot am Steuer das notwendige und eindeutige Signal, dass Alkohol und Fahren nicht miteinander vereinbar sind“, sagte der Präsident. Der B.A.D.S. verweist in diesem Zusammenhang auf die vor Jahren geführte Diskussion über die sanktionsbewehrte Regelung der Anschnallpflicht. Die auch damals als Eingriff in die freie Entfaltung der Persönlichkeit jedes Einzelnen scharf kritisierte Vorschrift ist inzwischen voll akzeptiert und hat zu einem deutlichen Rückgang von Toten und Verletzten im Straßenverkehr geführt.

Der Präsident des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr verwies darauf, dass schon jetzt Umfragen zeigten, dass man sich in Deutschland mit deutlicher Mehrheit für ein generelles Verbot von Alkohol am Steuer ausspreche. Nachdem mildere Maßnahmen bislang nicht ausreichende Wirkung gezeigt hätten, sei nunmehr der Gesetzgeber gefordert.“

So positionierte sich der B.A.D.S. zuletzt in einer Presseerklärung vom April 2011¹⁾.

Gleichermaßen forderte auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) durch Vorstandsbeschluss im Oktober 2011 die Einführung eines „absoluten Alkoholverbots am Steuer“²⁾. Schon zuvor hatte auch die Deutsche Verkehrswacht sich diese Forderung zu eigen gemacht. Und auch im politischen Raum ist diese Forderung – mit einem Antrag der GRÜNEN im Bundestag³⁾ – bereits angekommen. Sind dies alles „Experten“, die „Deutschland trockenlegen (wollen)“ und bloß „Gutmeinende“⁴⁾? Wohl kaum! Worum geht es?

„Vision Zero“ oder „Wer fährt, trinkt nicht, und wer trinkt, fährt nicht!“

Der – moderne, motorisierte – Straßenverkehr ist ein hoch komplexes System, das einerseits dem Mobilitätsbedürfnis des Menschen dient, andererseits aber – wie die Unfallstatistik auf beklemmende Weise ausweist – ein erhebliches Gefahrenpotenzial in sich birgt.

Gewährleistung der Mobilität einerseits und Beschränkung der (systemimmanenten) Gefahren andererseits sind gegeneinander abzuwägen und im Sinne praktischer Konkordanz miteinander in Einklang zu bringen. Denn jedermann will für sich die Freiheit der Ortswahl und Ortsveränderung, die ihm Mobilität verspricht, jedermann möchte aber auch sicher sein Ziel erreichen, ohne Schaden an Leib, Leben oder auch „nur“ an Sachwerten, ganz nach dem Motto: „Jeder kommt an, keiner kommt um“. Diese Abwägung zwischen Mobilität und Sicherheit muss die Gesellschaft – und für sie: die Politik – immerwährend neu vornehmen und sie tut es auch, indem sie durch ein ganzes Bündel verschiedener Maßnahmen das „System Straßenverkehr“ sicherer macht und damit auch der Schutzpflicht des Staates Rechnung trägt, ohne dabei die Mobilität „abzuwürgen“.

Kaum ein anderer Bereich des öffentlichen Lebens ist vor diesem Hintergrund im Sicherheitsinteresse so „durchgeregelt“ wie der Straßenverkehr; und zwar völlig zu recht. Denn es kann nicht dem Belieben des Einzelnen überlassen bleiben zu entscheiden, wie er von der Freiheit der Mobilität bei Teilnahme am Straßenverkehr Gebrauch macht – bzw. konkret: wie er sich im Straßenverkehr bewegt –, weil er damit zwangsläufig in Konflikt mit allen anderen Verkehrsteilnehmern geriete, die für sich das gleiche Recht in Anspruch nehmen, er m. a. W. mit den anderen Verkehrsteilnehmern im wahrsten Sinne des Wortes kollidieren würde. Nicht immer, aber doch gewöhnlich nehmen wir alle es deshalb auch hin, dass uns eine schier unendliche Flut von Ge- und Verboten allgemein – namentlich im StVG und insbesondere in der StVO – oder konkret vor Ort – in Form von Verkehrszeichen – vorschreibt, wie wir uns zu verhalten haben. Diese Einschränkung unserer allgemeinen Handlungsfreiheit ist der – allgemein akzeptierte – Preis, ohne den sicherer Straßenverkehr für jedermann nicht möglich ist.

Diese Einschränkung unserer allgemeinen Handlungsfreiheit betrifft – um auf das heutige Thema zu kommen – auch unseren Umgang mit Alkohol und „anderen berauschenden Mitteln“, wenn wir am Straßenverkehr teilnehmen (wollen). Dass Alkohol und Drogen mit ihrer substanztypischen Wirkung ein erhebliches Gefahrenpotential in sich tragen und sich deshalb mit der Forderung nach Sicherheit im Straßenverkehr nicht vertragen, ist so allgemeinkundig, dass es keiner weiteren Ausführung dazu bedarf.

Der gesetzgeberische Weg zu einem generellen „Alkoholverbot am Steuer“

Wenn es nunmehr um die Forderung nach einem generellen Alkoholverbot am Steuer geht, braucht der Gesetzgeber „lediglich“ das konsequent weiter zu verfolgen, was er spätestens seit 1973 im Straßenverkehrsrecht zur Bekämpfung der „Gefahr Alkohol“ unternommen hat:

Erst spät, nämlich 1973, hat der Gesetzgeber mit der Einführung des sog. „0,8 Promille Gesetzes“ in § 24a Abs. 1 StVG der Alkoholisierung von Kraftfahrern definitive Grenzen gesetzt. Angesichts der jedoch weiterhin unverändert hohen Zahl der Alkoholunfälle, zu denen mit steigender Tendenz auch Unfälle mit Drogenbeeinflussung hinzukamen (und immer noch hinzu kommen), sah sich der Gesetzgeber 1998 veranlasst, – dabei einer Forderung des Verkehrsgerichtstages 1993 folgend – mit § 24a Abs. 2 StVG ein bußgeldbewehrtes „absolutes Drogenverbot“ einzuführen, das allein an das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung“ der in der Anlage aufgeführten zentralwirksamen Substanzen anknüpft. Daneben senkte der Gesetzgeber in Absatz 1 der Vorschrift den Alkoholgrenzwert – 1998 zunächst neben 0,8 ‰ und sodann im Jahr 2001 allein – auf 0,5 ‰ ab.

Letzterer Gesetzesänderung von 2001 lag i.W. die folgende Erwägung zu Grunde⁵⁾:

- „Ziel der Änderung des § 24a StVG ist es, die gestaffelte Grenzwertregelung in § 24a Abs. 1 StVG zu vereinheitlichen, ...“
- „Indem das bisherige Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten [erg. 0,8 ‰ und 0,5 ‰] in § 24a Abs. 1 StVG beseitigt und eine klare und für den Normadressaten verständliche Regelung eingeführt wird, trägt die Änderung zur Vereinfachung und Rechtsklarheit bei. Auch aus diesem Grunde sind von der Änderung eine Erhöhung der Akzeptanz der Promilleregulierung in der Bevölkerung und positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesam zu erwarten.“

Bekanntlich bestehen nach ihrer amtlichen Begründung im Interesse eines optimalen Schutzes der Verkehrssicherheit seit jeher verkehrsrechtliche bereichsspezifische absolute Alkoholverbote für Berufskraftfahrer, und zwar für den Gefahrguttransport, die gewerbliche Personenbeförderung, und im gewerblichen Schienenverkehr, ebenso wie (international) für Piloten und Co-Piloten in der Luftfahrt. Tatbestandlich angelehnt an das bußgeldbewehrte „absolute Alkoholverbot am Steuer“ im Personenbeförderungsverkehr nach § 8 Abs. 3 Nr. 1 BOKraft⁶⁾ führte der Gesetzgeber schließlich auch im StVG durch Gesetz vom 19. Juli 2007 mit § 24c ein bußgeldbewehrtes „absolutes Alkoholverbot am Steuer“ ein, wenn auch beschränkt auf Fahranfänger:

„Ordnungswidrig handelt, wer in der Probezeit nach § 2a oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht.“

Soweit im heutigen Zusammenhang von Bedeutung, heißt es dazu in der Begründung des Regierungsentwurfs BT Drs. 16/5047⁷⁾:

- „Fahranfänger und Fahranfängerinnen brauchen das klare und verständliche Signal, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind.“
- „Dabei besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen unter 0,3 ‰ ein erhöhtes Unfallrisiko.“
- „In etlichen Staaten der EU existieren bereits für alle Kraftfahrer Null-Promille-Regelungen ... oder Promillengrenzen unter 0,5 ‰, so dass für gesonderte Bestimmungen für Fahranfänger kein Raum bleibt.“
- „Wird eine Atem- oder Blutprobe vom Betroffenen genommen, ist von einer ‚Wirkung‘ i. S. dieser Vorschrift nach derzeitigem wissenschaftlichem Erkenntnisstand erst ab einem Wert von 0,2 ‰ Alkohol im Blut oder 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft auszugehen, um Messwertunsicherheiten und endogenen Alkohol auszuschließen.“

Nicht ohne Interesse im Zusammenhang mit dem heutigen Thema ist auch die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf; darin heißt es u.a.:

„Die vom Bundesrat vorgeschlagene Anknüpfung allein an das Tatbestandsmerkmal ‚Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung von Alkohol‘ würde die von dem Alkoholverbot ... ausgehende Signalwirkung erheblich beeinträchtigen. Schon wegen etwaiger Messunsicherheiten kann eine Verwirklichung dieses Tatbestandsmerkmals erst angenommen werden, wenn bei einer Blutentnahme oder einem Atemalkoholtest mindestens 0,2 ‰ Alkohol im Blut oder 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft nachgewiesen werden. Bei alleinigem Abstellen auf das ‚Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol‘ würde vermittelt, ein ‚Herantrinken‘ an einen Grenzwert sei weiterhin möglich. Die klare Botschaft eines absoluten Verbots ..., alkoholisiert ein Fahrzeug zu führen, würde damit aufgeweicht.“⁸⁾

Die bisher mit dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger gemachten Erfahrungen sind überaus positiv. Bereits im ersten Jahr nach Einführung des § 21c StVG ist die Zahl der einschlägigen Alkoholverstöße der 18- bis 21-Jährigen um 17 Prozent zurückgegangen, während – zum Vergleich – der Rückgang bei den über 21-Jährigen nur 2,5 Prozent betrug.⁹⁾

Es spricht nichts dagegen, im Gegenteil vieles oder gar alles dafür, diese positive Wirkung eines allgemeinen „Alkoholverbots am Steuer“ auch bei Kraftfahrern aller Altersgruppen zu erwarten. Auch nach Auffassung des EU-Parlaments verspricht die Einführung eines „Alkoholverbots am Steuer“ einen deutlichen Rückgang der Zahl der Verkehrsunfälle (Empfehlung C48/2002). Jedenfalls wird die Diskussion über das Thema auch europaweit konstruktiv vorangetrieben.

Die (verfassungs)rechtlichen Grundlagen der gesetzlichen Regelung eines generellen „Alkoholverbots am Steuer“

Wie ein „generelles Alkoholverbot am Steuer“ gesetzestechnisch umzusetzen wäre, bedarf sicher noch weiterer Überlegungen. Entscheidend kann zunächst nur sein, dass die Zielrichtung klar ist. Dafür bedarf es m. E. nicht der Festlegung einer „0,0-Promille“-Grenze im StVG, wie sie in einem Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Bundestag in der 13. Wahlperiode gefordert worden war¹⁰⁾ und wie sie in einigen vor allem osteuropäischen Staaten¹¹⁾ Gesetz ist. Eine solche Festlegung wäre möglicherweise schon wissenschaftlich, etwa aus messtechnischen Gründen, aber auch rechtlich nicht haltbar. Es spricht aber nichts dagegen, im Gegenteil vieles oder gar alles dafür, für ein „generelles Alkoholverbot am Steuer“ an die bereits eingeführten „absoluten Verbote“ für Drogen und Alkohol am Steuer nach § 24a Abs. 2 und § 24c StVG anzuknüpfen und namentlich die für das für Fahranfänger geltende „Alkoholverbot am Steuer“ des § 24c StVG maßgebenden Erwägungen des Gesetzgebers entsprechend heranzuziehen. Ich sehe nämlich ein „generelles Alkoholverbot am Steuer“ auch dann verwirklicht, wenn – wie es nicht nur der B.A.D.S., sondern auch der Vorstand des DVR in Übereinstimmung mit dem DVW empfehlen – jedes Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung alkoholischer Getränke“¹²⁾ sanktioniert würde. Einer solchen Regelung stünden entgegen mancherlei Einwänden im Ergebnis keine durchgreifenden (verfassungs)rechtlichen Bedenken entgegen. Dabei dürfte über die verfassungsrechtlichen Grundlagen Einigkeit bestehen¹³⁾:

- Ein generelles Alkoholverbot am Steuer greift – allerdings im Grundsatz nicht anders als jede andere verkehrsregelnde Maßnahme – in das verfassungsrechtlich verbürgte Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit (Art. 2 Abs. 1 GG) ein.
- Dieses Grundrecht wird indes nicht schrankenlos gewährleistet, sondern findet seine Schranken nach Art. 2 Abs. 1 2. Halbs. GG – soweit hier von Interesse – insbesondere in den Rechten anderer.
- Im Spannungsverhältnis zwischen den Interessen des Einzelnen und denen der Gemeinschaft hat – nach der Rechtsprechung des BVerfG¹⁴⁾ – grundsätzlich das Gemeinschaftsinteresse Vorrang.
- Maßstab für die Zulässigkeit der Beschränkung der individuellen Handlungsfreiheit ist der Grad der Schutzwürdigkeit der dagegen abzuwägenden Interessen der anderen: Soweit es um die Gefahren des motorisierten Verkehrs geht, sind dies nach der Grundentscheidung des GG v. a. das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) und das Recht auf Eigentum (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG).
- Die Beschränkung der individuellen Handlungsfreiheit muss zur Erreichung des damit verfolgten Ziels geeignet sein und die Maßnahme darf den Einzelnen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht mehr als erforderlich und unzumutbar belasten.¹⁵⁾

Nach diesen Grundsätzen hat das Bundesverfassungsgericht in seiner (Kammer)Entscheidung vom 21. Dezember 2004¹⁶⁾ auch das „absolute Drogenverbot“ des § 24a Abs. 2 StVG geprüft und dabei vorgegeben, wie und mit welchen – verfassungsrechtlichen – Implikationen ein solches Verbot Bestand hat.

Wichtig ist vor allem:

- Die Vorschrift genügt dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 Abs. 2 GG; daran ändert nichts, dass das Tatbestandsmerkmal „Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung alkoholischer Getränke“ der – wie es in der Entscheidung heißt – „richterlichen Deutung“ bedarf.
- Die Vorschrift genügt auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG.
- Schließlich ist die Vorschrift auch mit der Garantie der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG vereinbar; der mit dem „absoluten Drogenverbot“ bewirkte Eingriff in dieses Grundrecht ist deshalb verfassungsrechtlich gerechtfertigt.

Zu Letzterem hat das BVerfG ausgeführt:

- Eignung: „Die Regelung ist zur Erreichung des [gesetzgeberischen] Ziels [nämlich Einführung eines abstrakten Gefährdungsdelikts, ‚das dazu beitragen soll, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, (und) damit dem Schutz wichtiger Rechtsgüter wie insbesondere Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer (dient)] geeignet, weil mit ihrer Hilfe der erstrebte Erfolg gefördert werden kann.“
- Erforderlichkeit: „Ein anderes, gleich wirksames und die Handlungsfreiheit der Betroffenen weniger einschränkendes Mittel ist ... nicht ersichtlich. Da die Grenze zwischen ungefährlichen und gefährlichen Wirkstoffmengen nach dem gegenwärtigen naturwissenschaftlichen Erkenntnisstand noch nicht mit der erforderlichen Genauigkeit gezogen werden kann, stehen dem Gesetzgeber derzeit exaktere und damit mildere Wege der Tatbestandsfixierung nicht zur Verfügung.“ sowie
- Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne: „... der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und damit dem Schutz insbesondere von Leib, Leben und Eigentum ... steht auf Seiten der von der Sanktionsnorm Betroffenen ‚nur‘ die allgemeine Handlungsfreiheit ... gegenüber. (...) Die mit § 24a StVG verbundene Belastung ist mit Rücksicht darauf grundsätzlich angemessen und für den, der sich ordnungswidrig verhält, zumutbar.“

Im Einzelnen folgt daraus für die Einführung eines generellen Alkoholverbots am Steuer:

- Legitimierender Anknüpfungspunkt für ein *generelles* „Alkoholverbot am Steuer“ ist die durch die Erkenntnisse der Rechts- und Verkehrsmedizin gestützte Gefahr jeglicher Alkoholisierung für die Verkehrssicher-

heit. HEIFER, einer der renommiertesten und einflussreichsten Forscher auf dem Gebiet der Alkoholauswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit, hat einst in einem Gutachten unmissverständlich klargemacht, es „dürfte wohl über dem Nüchternwert keine Blutalkoholkonzentration geben, die für die erforderliche Verkehrssicherheit als unerheblich anzusehen ist“, und angefügt, „dem könnte [ich ergänze: eigentlich] nur durch eine rigorose 0,0 ‰-Grenze Rechnung getragen werden“.¹⁷⁾ Auch für GERCHOW, wie HEIFER unangefochtene Autorität auf dem Gebiet der Alkoholforschung, liegt „eine für die Leistungsfähigkeit unerhebliche BAK – sofern es ein solche überhaupt gebe – jedenfalls unter 0,3 ‰“.¹⁸⁾ Diese Aussagen finden sich letztlich wieder in den Erwägungen im Regierungsentwurf zu § 24c StVG, soweit darin – für das „absolute Alkoholverbot für Fahranfänger“ – als Begründung auch angeführt wird, dass jedenfalls für diese Zielgruppe „bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen unter 0,3 ‰ (!) ein erhöhtes Unfallrisiko“ besteht¹⁹⁾. Diese – zutreffende – Aussage gilt aber allgemein und lässt schon deshalb auch Raum für den Gesetzgeber, im Rahmen seiner Gefahreinschätzungsprärogative den für alle geltenden „Gefahrgrenzwert“ von gegenwärtig 0,5 ‰ weiter abzusenken. Zur Wirkung von Alkohol hat der BGH bereits 1959 die (damaligen) medizinischen Forschungsergebnisse dahin wiedergegeben, dass „schon bei einem Blutalkoholgehalt von 0,3 ‰ außer den seelischen Enthemmungen Störungen des Raumsehens und Verlängerung der Reaktionszeit beginnen“.²⁰⁾ Deshalb beginnt auch nach immer noch aktueller Rechtsprechung selbst der Bereich möglicher – nach § 316 StGB strafbarer (!) – sog. „relativer“ Fahrsicherheit bereits bei einer solchen BAK.²¹⁾ Ist das aber der Fall, so gibt es nicht den geringsten Zweifel, dass der gegenwärtige Gefahrgrenzwert von 0,5 ‰ im Ordnungswidrigkeitenrecht die bei Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr von der Alkoholisierung ausgehende Gefahr nicht (mehr) adäquat erfasst und deshalb der Gesetzgeber in der in erster Linie ihm obliegenden Gefahreinschätzung eben auch nicht willkürlich handelte, wenn er die Gefahrgrenze weiter absenkte. Dem kann nicht mit dem Hinweis begegnet werden, „die meisten Unfälle, bei denen Alkohol im Spiel war, (seien) auf eine Alkoholkonzentration von mehr als 1,1 Promille zurückzuführen“²²⁾. Wäre dies der Maßstab, müsste konsequenterweise das „0,8-Promille-Gesetz“ des § 24a Abs. 1 StVG, schon gar aber die Absenkung des Gefahrgrenzwerts auf – nur noch – 0,5 Promille in Frage gestellt werden. Vor allem aber besagt dieser Einwand nicht das Geringste über die tatsächliche Prävalenz von Fahrten unter – sicherheitsgefährdendem – verkehrsrelevantem Alkoholeinfluss, wird doch die Dunkelziffer mit zwischen 50:1 und 600:1, vorsichtig jedenfalls mit 250:1 geschätzt²³⁾. Der Gesetzgeber geht – wie erwähnt – selbst davon aus, dass schon unter 0,3 ‰ ein erhöhtes Unfallrisiko bestehen kann. Anderenfalls, d. h. wenn nicht grundsätzlich jede Alkoholisierung im Kraftfahrzeugverkehr zumindest abstrakt gefährlich wäre und die allgemeine Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde, wäre auch das bereichsspezifische „absolute“ Alkoholverbot für Berufskraftfahrer sowie – wie zuletzt in § 24c StVG – für Fahranfänger schwerlich gerechtfertigt; denn auch diese Verbote schränken die allgemeine Handlungsfreiheit der davon Betroffenen ein und bedürfen deshalb der verfassungsrechtlichen Legitimation.

- Der Gesetzgeber ist, will er den Erkenntnissen der Rechts- und Verkehrsmedizin Rechnung tragen und im Interesse der Verkehrssicherheit der Alkoholisierung von Kraftfahrern weiter gehende Grenzen setzen, nicht darauf verwiesen, einen gegenüber § 24a Abs. 1 StVG neuen niedrigeren Gefahrgrenzwert – etwa wie in Europa gegenwärtig in Estland, aber, wie zu betonen ist, auch in Norwegen und Schweden (!), von 0,2 ‰ – gesetzlich zu bestimmen. Vielmehr kann – und wie ich meine: sollte – der Gesetzgeber gerade wegen der nach unten offenen Frage, bei welcher – niedrigsten – Alkoholbelastung auch bei Nicht-Fahranfängern noch verkehrssicherheitsrelevante Auffälligkeiten möglich sind, statt den Weg über einen „fixierten“ niedrigeren neuen Grenzwert zu gehen, an das allgemeine Verbot anknüpfen, Kraftfahrzeuge „unter der Wirkung“ von Alkohol zu führen.
- Einem solchermaßen auf das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung alkoholischer Getränke“ – bzw. noch weiter gefasst: „unter der Wirkung von Alkohol“ – abstellenden Tatbestand steht bzw. stünde das Gebot der Konkretheit der Norm des Art. 103 Abs. 2 GG nicht entgegen. Insbesondere würde eine solche Fassung in der forensischen Praxis nicht etwa den konkreten Nachweis der „Wirkung“ im Einzelfall erforderlich machen. Wie der Begriff der „Wirkung“ auszulegen ist, ist bereits im geltenden Recht im Zusammenhang mit §§ 24a Abs. 2, 24c StVG Sache der Rechtsprechung. Unter Zugrundelegung der zitierten Entscheidung des BVerfG²⁴⁾ zu § 24a Abs. 2 StVG ist das dort geregelte „absolute Drogenverbot“ bekanntlich mit Art. 2 Abs. 1 GG vereinbar, sofern eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch den Konsum als möglich erscheint. Dies entscheidet sich generell-abstrakt. Besteht bei Alkohol, wie ausgeführt, eine – mögliche – verkehrsrelevante „Wirkung“ ab zwischen 0,2 und 0,3 ‰²⁵⁾, könnte dies den Gesetzgeber allerdings unter Umständen hindern, eine „Nullwert-Grenze“ festzulegen²⁶⁾, die mir auch wissenschaftlich schon wegen des körpereigenen, endogenen Alkohols, aber auch aus messtechnischen Gründen, im Übrigen wegen der Wirkung des Verzehrs alkoholhaltiger Lebensmittel nicht problemfrei erschiene²⁷⁾. Doch darf der Gesetzgeber bei seiner Gefahreinschätzung berücksichtigen, dass die Grenzen alkoholtoxischer verkehrsrelevanter Beeinflussung fließend sind. Deshalb würde ein auf das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung“ alkoholischer Getränke resp. „von Alkohol“ abstellender Bußgeldtatbestand zwar im Ergebnis nach gegenwärtiger Erkenntnis erst ab einer BAK von $\geq 0,2$ ‰ greifen, wie es der Gesetzgeber für den Begriff der „Wirkung“ in § 24c Abs. 1 2. Alt. StVG ausdrücklich annimmt²⁸⁾. Das hinderte den Gesetzgeber

aber nicht, statt der Einführung eines neuen, weiteren Alkoholgrenzwerts bei dem Tatbestand an die „alkoholische Wirkung“ anzuknüpfen. Der Gesetzgeber überlässt es auch sonst der Rechtsprechung, unbestimmte Rechtsbegriffe wie etwa den der Fahrsicherheit (§ 316 StGB) oder den der „nicht geringen Menge“ im BtM-Strafrecht – notfalls durch verfassungskonforme Auslegung – zu konkretisieren und hat dies zuletzt ja auch mit der Verwendung des Begriffs der alkoholischen „Wirkung“ bei der Fassung von § 24c StVG wieder getan.

- An dieser Stelle ist vielleicht die Erinnerung an die Entstehung der Fassung des § 316 StGB hilfreich: Nachdem die Bundesregierung bereits in der 1. Wahlperiode die Einführung einer neuen Strafvorschrift vorgesehen hatte, die das Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss ohne Rücksicht auf die Herbeiführung einer Verkehrsgefahr anstelle des Übertretungstatbestandes des § 2 StVZO a. F. als Vergehen unter Strafe stellen sollte, gelang dies mit § 316 StGB tatsächlich erst 1964 in der 4. Wahlperiode mit der Verabschiedung des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs, dies allerdings auch erst wieder nach Überwindung weiterer Schwierigkeiten.²⁹⁾ Hintergrund dessen war, dass zwar das 2. Teilgutachten des Bundesgesundheitsamts (BGA) vorlag, demzufolge eine „absolute“ Fahrsicherheit schon bei einer BAK von 1,0 ‰ vorliegen und deshalb der Grenzwert einschließlich eines Sicherheitszuschlages von 0,15 ‰ auf 1,2 ‰ festzusetzen sein sollte, aber das 3. Teilgutachten des BGA, das die Differenz zwischen tatsächlicher und gemessener BAK und damit die Größenordnung des Sicherheitszuschlages bestätigen sollte, noch ausstand.³⁰⁾ Letztlich sah sich der Gesetzgeber dann aber „angesichts der ungeheuren Zahl von Trunkenheitsdelikten am Steuer“ zum Handeln gezwungen. Gemeinsam sprachen sich der Rechts- und der Verkehrsausschuss des Bundestages dafür aus, „die Festlegung einer bestimmten Promillegrenze bis zur Vorlage des Gesamtgutachtens zurück(zu)stell(en)“, aber „eine weitere Zurückstellung der Umwandlung des Alkohol-Übertretungs-Tatbestandes in ein Vergehen nicht verantworten zu können“.³¹⁾ Damit war der Weg für § 316 StGB in der immer noch geltenden Fassung frei. Mir geht es hier nur darum, daran zu erinnern, dass der Gesetzgeber damit sehenden Auges auf die von ihm selbst erwogene gesetzliche Festlegung eines strafbegründenden „als Gefahrengrenzwert verstandenen Blutalkoholwerts“³²⁾ verzichtet und damit diese Aufgabe notgedrungen der Rechtsprechung überlassen hat.

Die Rechtsprechung des BGH zur Grenzwertfestsetzung „absoluter“ Fahrsicherheit hat das Bundesverfassungsgericht auf Verfassungsbeschwerde hin gegen den Einwand, die richterrechtliche Festsetzung der Grenzwerte „absoluter“ Fahrsicherheit ermangele einer gesetzgeberischen Legitimation, ausdrücklich – als verfassungsgemäß – bestätigt.³³⁾ Zwar hat das BVerfG nicht darüber entschieden, ob der vom BGH angenommene Erfahrungssatz „zutreffend ermittelt worden“ ist, insbesondere ob er „eine hinreichend zuverlässige Grundlage in den wissenschaftlichen Erkenntnissen“ hat. Jedenfalls dürfte damit klar sein, dass die Festlegung der für § 316 StGB maßgebenden Alkohol-Grenzwerte durch die Rechtsprechung (des BGH) ein Akt legitimer richterrechtlicher Rechtsfortbildung ist³⁴⁾, so wie umgekehrt die Strafvorschrift des § 316 StGB mit dem „offenen Begriff“ der Fahrsicherheit danach nicht etwa deshalb verfassungsrechtlichen Bedenken unter dem Gesichtspunkt des Konkretheitsgebots begegnet, weil der Gesetzgeber davon abgesehen hat, den strafbegründenden Grenzwert in das Gesetz aufzunehmen, obwohl die Grundlagen hierfür – in den Gutachten des BGA – vorlagen.

- Davon ausgehend ist deshalb auch nicht zu erkennen, dass der Gesetzgeber von Verfassungs wegen gezwungen wäre, ein „absolutes Alkoholverbot“ im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht an einen ausdrücklich genannten tatbestandsbegründenden Grenzwert etwa von 0,2 ‰ zu knüpfen statt – wie vorgeschlagen – an den „offenen“, d. h. der Auslegung durch die Rechtsprechung überlassenen Begriff der – verkehrsrelevanten, toxischen – „Wirkung“. Hat das BVerfG ein solches Vorgehen des Gesetzgebers schon bei der Fassung des Straftatbestandes des § 316 StGB nicht beanstandet, ist erst recht nicht ersichtlich, dass dies im Zusammenhang mit einem bloß bußgeldbewehrten Verbot, wie es hier vorgeschlagen wird, anders sein sollte.
- Gegenteiliges lässt sich auch nicht daraus herleiten, dass das BVerfG in der zitierten sog. „1 ng-Entscheidung“ von Dezember 2004 zur Verhältnismäßigkeit des „absoluten Drogenverbots“ in der Fassung des § 24a Abs. 2 StVG – unter Hinweis auf einen Beitrag von BÖNKE – darauf verwiesen hat, „da die Grenze zwischen ungefährlichen und gefährlichen Wirkstoffmengen nach dem gegenwärtigen naturwissenschaftlichen Erkenntnisstand noch nicht mit der erforderlichen Genauigkeit gezogen werden kann, st(ü)nden dem Gesetzgeber derzeit exaktere und damit mildere Wege der Tatbestandsfixierung nicht zur Verfügung.“³⁵⁾ Die Entscheidung des BVerfG zeigt selbst, dass der Begriff der „Wirkung“ in § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2 StVG durch Übernahme der von der Grenzwertkommission für die einzelnen Drogensubstanzen empfohlenen analytischen Grenzwerte³⁶⁾ konkretisiert werden könnte. Eine solche „Fixierung“ auf einen gesetzlich festgelegten Grenzwert hätte aber zur Folge, dass damit für die Rechtsprechung kein Raum bliebe, weiter gehende Erkenntnisse der beteiligten Wissenschaften zu berücksichtigen, wonach im Einzelfall auch bereits bei geringeren Werten der abstrakte Gefährdungstatbestand als erfüllt anzusehen sein kann. Letzteres ist aber – zu Recht – zu § 24a Abs. 2 StVG unbeschadet der „1 ng-Entscheidung“ des BVerfG auch in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt.³⁷⁾ Damit bliebe ein auf einen Grenzwert „fixierter“ Tatbestand hinter den gesetzgeberischen Intentionen zurück. Eine derartige Beschränkung des gesetzgeberischen Entscheidungsspielraums ist von der Verfassung nicht vorgegeben, und zwar weder vom Konkretheitsgebot noch vom Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Norm.

- Mit einem generellen „Alkoholverbot am Steuer“, das auf das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung“ von Alkohol abstellt, anstatt einen – neuerlich abgesenkten – Grenzwert im Gesetz festzulegen, würde auch der Gefahr entgegen gewirkt, sich an Grenzwerte „heranzutrinken“. Eine solche Gefahr sieht der Gesetzgeber selbst. Er hat eben deshalb beim „absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger“ bewusst davon abgesehen, einen bestimmten Gefahrgrenzwert zu normieren, und stattdessen gegenüber dem Bundesrat bei der Fassung von § 24 c Abs. 1 StVG ausdrücklich darauf abgestellt, bei den Normadressaten den Eindruck zu vermeiden, „ein ‚Heranzutrinken‘ an einen Grenzwert sei weiterhin möglich“³⁸). Weshalb dieser Gesichtspunkt aber nur gegenüber Fahranfängern tragfähig sein und nicht auch für ein *generelles*, an den Wirkungsbegriff anknüpfendes Alkoholverbot streiten sollte, erschließt sich nicht. Es geht bei diesem Gesichtspunkt insbesondere nicht darum, um einer Minderheit willen, die der Gefahr erliegen, sich an Grenzwerte „heranzutrinken“, die Mehrheit durch ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer „zum Objekt eingreifender Maßnahmen der Gefahrenabwehr“ zu machen³⁹). Dieser aus anderweitiger Rechtsprechung des BVerfG hergeleitete Einwand könnte überhaupt nur greifen, wenn der Gesetzgeber angesichts einer solchen „Gefahr des Heranzutrinkens“ die Einführung eines „generellen Alkoholverbots am Steuer“ allein oder in erster Linie mit dem „Schutz vor sich selbst“ begründen würde. Der Einwand greift aber nicht, wenn lediglich bei der gesetzestechischen Umsetzung eines im Verkehrssicherheitsinteresse begründeten „generellen Alkoholverbots am Steuer“ durch eine Fassung der Vorschrift (des geänderten § 24a Abs. 1 StVG), die auf die alkoholische „Wirkung“ anstatt auf einen – neuerlich abgesenkten – Grenzwert abstellt, sozusagen als positiver Nebeneffekt auch einer mitunter zu beobachtenden Tendenz entgegen gewirkt würde, das Trennungsgebot von Alkoholkonsum und Fahren durch ein „Heranzutrinken“ zu unterlaufen.
- Ein *generelles* „absolutes Alkoholverbot am Steuer“ wäre auch kein Akt von bloßer „Symbolgesetzgebung“. Eine solche Regelung würde das strikte Trennungsgebot von Alkoholkonsum und Fahren nachhaltig unterstreichen. Gerade die Bußgeldbewehrung eines „absoluten Alkoholverbots“ dürfte in der Öffentlichkeit das Bewusstsein dafür schärfen, dass „jedes Glas Bier vor Fahrtantritt ‚eins zuviel‘“ sein kann. Auf eben ein solches „klares und verständliches Signal, dass Fahren und Trinken nicht miteinander zu vereinbaren sind“, hat der Gesetzgeber ausdrücklich – wie erwähnt – beim „absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger“ gesetzt.⁴⁰) Wie dort, wäre aber auch ein entsprechendes, unterschiedslos für *alle* Kraftfahrer geltendes Signal ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil ein *generelles* „Alkoholverbot am Steuer“ gegenüber der gegenwärtigen differenzierten Rechtslage mit ihren diversen „zulässigen Promillegrenzen“ („0,0“; 0,3; 0,5; 1,1), über die selbst bei Autofahrern mitunter eine erschreckende Unkenntnis besteht⁴¹), eine „klare und für den Normadressaten verständliche Regelung“ bedeuten würde. Diese trüge – nicht anders als die Beseitigung des Nebeneinanders von verschiedenen Alkohol-Grenzwerten in Absatz 1 des § 24a StVG durch die Änderung von 2001 – „zur Vereinfachung und Rechtsklarheit“ bei⁴²); sie könnte auch – wie dort und wie die bisherigen Umfrageergebnisse zum „absoluten Alkoholverbot“ mit Deutlichkeit zeigen – auf eine „Erhöhung der Akzeptanz in der Bevölkerung“ zählen und ließe darüber hinaus „positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt erwarten“⁴³). Ob demgegenüber, wie eingewandt wird, erst oder sogar besonders ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“ „die Dunkelziffer ins Unermessliche“ steigen ließe, erscheint schon von daher zweifelhaft. Jedenfalls lässt sich daraus kein tragfähiges Argument gegen ein striktes Trennungsgebot von Alkoholkonsum und Fahren herleiten. Dass die Kontrolldichte zu wünschen übrig lässt, ist dem Straßenverkehrsrecht allgemein nicht fremd und hindert auch sonst den Gesetzgeber nicht an dem Erlass – begründeter und verfassungsrechtlich zulässiger – bußgeldbewehrter Regelungen (Beispiele: die Gurtanlegepflicht [§§ 21a Abs. 1 Satz 1, 49 Abs. 1 Nr. 20a StVO] und das sog. „Handyverbot“ [§§ 23 Abs. 1a, 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO]). Davon unabhängig, würde vor dem Hintergrund der durch die Änderung von § 36 Abs. 5 Satz 1 StVO eröffneten Befugnis zur sog. anlasslosen Verkehrskontrolle⁴⁴) die eindeutige und klare Regelung eines „absoluten Alkoholverbots“ aber auch die Kontrolle und Erfassung von Alkoholfahrten erleichtern⁴⁵). Das könnte nicht nur das Dunkelfeld erhellen, sondern könnte auch präventiv wirken.
- Die Forderung nach einem sogenannten und in dem aufgezeigten Sinne „absoluten Alkoholverbot“ steht auch nicht in Widerspruch zum Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Das, was das BVerfG hierzu in der „Ingenieentscheidung“ zum „absoluten Drogenverbot“ ausgeführt hat⁴⁶), kann uneingeschränkt auch auf ein „absolutes Alkoholverbot“ übertragen werden. Bei den über die Bußgeldbewehrung als solche hinaus vorzusehenden weiteren Sanktionsfolgen könnte eine Abstufung erwogen werden, die etwa ein Fahrverbot erst – wie nach geltendem Recht, und zwar allgemein, d. h. auch bei Fahranfängern im Sinne von § 24c StVG⁴⁷) – bei BAKen ab 0,5 ‰ vorsieht. Jedenfalls mit einer solchen Abstufung dürfte auch Einwänden mangelnder Verhältnismäßigkeit begegnet werden. Insoweit mag daran erinnert werden, dass eine vergleichbare, auf das Übermaßverbot gestützte Abstufung einen Vorläufer seinerzeit 1998 bei der Einführung der 0,5 ‰-Grenze in § 24a Abs. 1 Nr. 2 StVG hatte, indem dort die Sanktion hierfür gegenüber der damals noch aufrecht erhaltenen 0,8 ‰-Grenze reduziert, und zwar der Bußgeldrahmen gesenkt und – hier von Interesse – ausdrücklich aus Gründen der Angemessenheit – von einem Fahrverbot abgesehen wurde⁴⁸).
- Ein „generelles Alkoholverbot am Steuer“, das als tatbestandsmäßiges Verhalten das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung alkoholischer Getränke“ resp. „unter der Wirkung von Alkohol“ erfasst, führte

schließlich im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht auch zu einer weiter gehenden Gleichbehandlung von Alkohol und den vom „absoluten Drogenverbot“ des § 24a Abs. 2 StVG erfassten Substanzen, wie dies im geltenden Recht bei der strafbewehrten Fahrsicherheit mit der Gleichsetzung von Alkohol und anderen berausenden Mitteln der Fall ist (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a, 316 StGB). Dem lässt sich nicht mit dem Einwand begegnen, der Gesetzgeber habe bei der Regelung des „absoluten Drogenverbots“ durch die Fassung des § 24a Abs. 2 StVG abweichend von der entsprechenden Regelung für Alkoholfahrten in Absatz 1 der Vorschrift – wie in der Entscheidung des BVerfG wiedergegeben – „auf exakte Grenzwerte verzichtet, weil bei den einzelnen Drogen im Vergleich zum Alkohol noch nicht die Möglichkeit einer Quantifizierung der Dosiswirkungsbeziehung bestehe.“ Denn dies ist zwar *ein* Grund dafür, dass der Gesetzgeber beim „Drogenverbot am Steuer“ mit der Fassung des § 24a Abs. 2 StVG nicht willkürlich gehandelt hat, schließt aber umgekehrt nicht aus, dass der Gesetzgeber im Rahmen des ihm vom BVerfG ausdrücklich eingeräumten „weiten Einschätzungsspielraums“ nunmehr die für den Umgang mit Drogen eingeführten Beschränkungen der allgemeinen Handlungsfreiheit auch auf den Umgang mit Alkohol am Steuer überträgt bzw. erstreckt.

- Soweit im Übrigen eingewandt wird, die Forderung nach einem „absoluten Alkoholverbot am Steuer“ vertrage sich nicht mit der Notwendigkeit einer europaweiten Harmonisierung des Verkehrsrechts, überzeugt dies schon deshalb nicht, weil sich auch und gerade Deutschland immer wieder auf nationalstaatliche eigene Regelungen und (Sicherheits)Standards besinnt, wo es politisch opportun erscheint. Der von der Bundesregierung im Alleingang beschlossene Ausstieg aus der Atomkraft ist dafür nur das letzte und augenfälligste Beispiel. Das gilt aber in gleicher Weise auch für das Verkehrsrecht, wo sich Deutschland nicht nur gegen alle europäischen Partner, sondern sogar „gegen den Rest der Welt“ stellt, indem es sich beharrlich – wider alle Bekenntnisse und Appelle zu mehr Sicherheit auf den Straßen – einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung widersetzt.

Ausblick

STEPHANE HESSEL, der „zornige alte Mann“ aus Frankreich („Empört Euch“; „Engagiert Euch“) äußerte einmal in einem ZEIT-Interview sinngemäß:

„Wer eine Vision hat, will etwas erreichen.

Wer etwas verhindern will, sucht dafür Gründe.“

Ich halte es in diesem Sinne mit der Vision: „Wer trinkt, fährt nicht“ und „Wer fährt, trinkt nicht“.

„Hauptursachen von Straßenverkehrsunfällen sind nach wie vor unangepasste Geschwindigkeiten und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Beide Ursachen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie besonders häufig mit schweren Folgen verbunden sind. Die Einführung von Tempolimits, die konsequentere Kontrolle und Ahndung von Regelverstößen sowie die Einführung eines allgemeinen Alkoholverbots am Steuer könnten dies verhindern.“^{4,5)}

Dieser – eher vorsichtig formulierten – Aussage („könnten verhindern“) aus dem Verkehrssicherheitsprogramm aus der Mitte des Bundestages wird man sich völlig unabhängig von der eigenen politischen Ausrichtung wohl kaum ernsthaft verschließen können. Ich gehe dabei nicht so weit zu behaupten, der Gesetzgeber müsste entsprechende Maßnahmen ergreifen. Ein solcher Zwang ergibt sich auch nicht etwa aus der allgemeinen Schutzpflicht des Staates für Leben, Gesundheit und Eigentum. Ob der Gesetzgeber einer solchen Anregung folgt, ist eine (gesellschafts)politisch zu entscheidende Frage. Jedenfalls wäre der Gesetzgeber von Verfassungs wegen nicht gehindert, der Anregung zu folgen und ein „allgemeines Alkoholverbot am Steuer“ einzuführen – und er sollte dies im Verkehrssicherheitsinteresse auch tun:

Die Einführung eines bußgeldbewehrten „absoluten“ Alkoholverbots am Steuer, das das Führen eines Kraftfahrzeugs „unter der Wirkung alkoholischer Getränke“ sanktioniert, unterstreicht das strikte Trennungsgebot von Fahren und Trinken; es ist eine geeignete Maßnahme, um der Unfallursache Alkohol zu begegnen, und dient damit der Sicherheit des Straßenverkehrs; angesichts der weiterhin hohen Zahl von Unfällen mit Alkoholbeteiligung liegt ein solches „Alkoholverbot“ auch im Rahmen des dem Gesetzgeber eröffneten Handlungsspielraums; es schränkt die Handlungsfreiheit des Einzelnen nicht unverhältnismäßig ein, sondern belässt jedermann die Freiheit zu entscheiden, ob er im Einzelfall dem Fahren oder dem Alkoholenuss Vorrang einräumt.

Fußnoten

¹⁾ Abgedruckt in BLUTALKOHOL 2011, 166 f.

²⁾ Abgedruckt in BLUTALKOHOL 2012, S. 25 f.

³⁾ Masterplan Straßenverkehrssicherheit BTDRs 17/7466.

⁴⁾ *Nehm* in Spiegel-online vom 29.11.2011: „Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr, Experten wollen Deutschland trocken legen“.

⁵⁾ Aus der Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung BTDRs. 14/4304 S. 8 u. 9.

⁶⁾ § 8 BOKraft Verhalten im Fahrdienst, (3) „Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist dem im Fahrdienst eingesetzten Betriebspersonal untersagt, 1. während des Dienstes und der Dienstbereit-

- schaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl es unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht, 2 ...“; vgl. dazu *Bidinger/Bidinger* BOKraft 5. Aufl. § 8 AmtlBegr. u. Anm. 7. u. 8; Hole BOKraft 16. Aufl. § 8 Anm. 3 u. 7; *Sellmann/Zuck* Personenbeförderungsgesetz 3. Aufl. BOKraft § 8 Rdn. 4 u. 11.
- ⁷⁾ Dort. S. 7/8.
- ⁸⁾ BT-Drs. a. a. O. S. 14.
- ⁹⁾ Vgl. u. a. Presseerklärung des DVR vom 25. Oktober 2011.
- ¹⁰⁾ BT Drs 13/8982; vgl. dazu BA2006, 481.
- ¹¹⁾ Rumänien, Slowakei, Tschechien und Ungarn.
- ¹²⁾ Weiter gehender Vorschlag: „unter der Wirkung von Alkohol“; dieser Fassungs-vorschlag würde auch die nicht im Konsum alkoholischer Getränke bestehende Applikation von Alkohol bzw. alkoholhaltigen Substanzen erfassen.
- ¹³⁾ Vgl. zur legitimen Beschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit durch den Gesetzgeber die einschlägige Kommentierung zu Art. 2 GG, u. a. *Schmidt-Bleibtreu/Klein* 11. Aufl. Rdn. 3 f., 8, 11 f., 23; *Jarass/Pieroth* 9. Aufl. Rdn. 3 ff, 18 ff, 31 f.
- ¹⁴⁾ BVerfG 4, 7, 15 f.
- ¹⁵⁾ BVerfG 7, 198, 200; 17, 306, 317.
- ¹⁶⁾ BVerfG, 2. Kammer des 1. Senats, 1 BvR 2652/03, NJW 2005, 349.
- ¹⁷⁾ *Heifer*, unveröffentlichtes Gutachten vor Einführung der „1,1 %-Grenze“ durch BGHSt 37, 89 im Jahre 1990.
- ¹⁸⁾ *Gerchow*, zitiert bei *Hentschel*, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 10. Aufl., Rdn. 183.
- ¹⁹⁾ BT Drs. 16/5047 S. 7, Hervorh. durch mich.
- ²⁰⁾ BGHSt 13, 83, 91.
- ²¹⁾ *Hentschel* Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. StGB § 316 Rdn. 15 m. N.
- ²²⁾ *Nehm* in Spiegel-online vom 29.11.2011: „Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr, Experten wollen Deutschland trocken legen“.
- ²³⁾ *Haffner/Detling* in *Haffner/Skopp/Graw* Begutachtung im Verkehrsrecht, Springer Verlag, 2012, S. 10.
- ²⁴⁾ BVerfG a. a. O.
- ²⁵⁾ Vgl. zu 0,3 Promille m. w. N. *Hentschel*, Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot, 10. Aufl., 2006, Rdn. 183.
- ²⁶⁾ *Nehm* in Spiegel-online vom 29.11.2011: „Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr, Experten wollen Deutschland trocken legen“.
- ²⁷⁾ Dazu näher *Haffner/Detling* in *Haffner/Skopp/Graw* Begutachtung im Verkehrsrecht, Springer Verlag, 2012, S. 38 f.
- ²⁸⁾ BT Drs. 16/5047 S. 9; so anerkannt jetzt auch in der Rspr., AG Langenfeld Urt. v. 4. April 2011, BA 2012 S. 115.
- ²⁹⁾ Vgl. BT Drucks. IV/651 S. 4.
- ³⁰⁾ Vgl. zu diesem Hintergrund der Entwicklung der Grenzwertfrage die Kommentierung von *Schwarz/Dreher* in der 27. Aufl. (1965; der ersten Aufl. nach Inkrafttreten des 2. Straßenverkehrssicherungsgesetzes) des Standardkommentars zum StGB (des Vorläufers des heutigen Fischer), § 316 Anm. 4 B.
- ³¹⁾ Zu BT Drucks. IV/2161 S. 5.
- ³²⁾ Zu BT Drucks. IV/2161 S. 1/2.
- ³³⁾ BVerfG NJW 1990, 3140; 1995, 125, 126.
- ³⁴⁾ Hierzu unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des BVerfG näher *Maatz* BA 2001 Suppl. S. 40, 44.
- ³⁵⁾ BVerfG NJW 2005 a. a. O. S. 350 mit Verweis auf *Bönke* NZV 1998, 393, 394.
- ³⁶⁾ Weiter ausführlich zu den einzelnen Substanzen *Haase/Sachs* NZV 2008, 221 ff.
- ³⁷⁾ OLG München v. 13. März 2006, BA 2006, 239, 241; *Berr/Krause/Sachs*, Drogen im Straßenverkehr (Heidelberg, 2007) Rdn. 525, 529 ff.; *Maatz* BA 2006, 451, 455 f.
- ³⁸⁾ BT Drs 16/5047 S. 9, 14.
- ³⁹⁾ So aber *Nehm* in Spiegel-online a. a. O.
- ⁴⁰⁾ BT Drs 16/5047 S. 7.
- ⁴¹⁾ Ergebnis einer Umfrage eines Autoversicherers, BA 2001, 117.
- ⁴²⁾ BT Drs 14/4304 S. 9.
- ⁴³⁾ BT Drs a. a. O.
- ⁴⁴⁾ ÄndVO vom 19. März 1992, VBl 1992, 187; § 36 Abs. 5 Satz 1 StVO: „Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit ... anhalten.“ Dazu die erg. Begr. des BR: „Die Änderung soll klarstellen, dass die Polizei berechtigt ist, auch ohne konkreten Anlass eine Verkehrskontrolle zu dem Zweck durchzuführen, die Fahrtüchtigkeit von Fahrzeugführern festzustellen.“
- ⁴⁵⁾ So auch die mit der Einführung des Alkoholverbots für Fahranfänger verbundene Erwartung; vgl. Stellungnahme des BR BT Drs 16/5047 S. 12 li.Sp.

-
- ⁴⁶⁾ BVerfG, Beschl. v. 21. Dezember 2004, a. a. O.: „Der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und damit dem Schutz insbesondere von Leib, Leben und Eigentum ... steht auf Seiten der von der Sanktionsnorm Betroffenen ‚nur‘ die allgemeine Handlungsfreiheit ... gegenüber. (...) Die mit § 24a StVG verbundene Belastung ist mit Rücksicht darauf grundsätzlich angemessen und für den, der sich ordnungswidrig verhält, zumutbar.“
- ⁴⁷⁾ Dazu BTDRs 16/5047 S. 9: „Ein Fahrverbot ist [bei einem Verstoß gegen das „absolute Alkoholverbot“ für Fahranfänger] nicht vorgesehen. Damit bleibt die Sanktion im untersten sanktionsrechtlichen Bereich.“
- ⁴⁸⁾ Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses, BTDRs 13/8917 S. 7.
- ⁴⁹⁾ Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/Die Grünen u. a., Masterplan Straßenverkehrssicherheit, BTDRs. 17/7466 S. 5.

Anschrift des Verfassers

Kurt Rüdiger Maatz
Richter am Bundesgerichtshof a. D.
Vorsitzender der B.A.D.S.-Landessektion Nordbaden
Grenadierstraße 1
76133 Karlsruhe
Email: ruedigermaatz@t-online.de

DETLEF OTTO BÖNKE

Promillegrenze im Straßenverkehrsrecht – weniger ist mehr?*)

Der Titel unseres Symposiums überrascht: „0,00 Promille“ heißt es dort, also mit der Null gleich zwei Stellen hinter dem Komma. Dies ist, das wissen natürlich auch die Veranstalter, bereits naturwissenschaftlich und messtechnisch unerreichbar und soll offensichtlich signalisieren, dass Alkohol und Fahren unvereinbar sind.

Es ist zutreffend: Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist eine höchst gefährliche Verhaltensweise. Die Bundesregierung, der Gesetzgeber, die Rechtsprechung und die Verkehrssicherheitsorganisationen bemühen sich daher seit langem um eine wirksame Bekämpfung dieses Problems und dies mit Erfolg:

Die Entwicklung der Alkoholunfälle im Straßenverkehr ist seit Jahrzehnten positiv. Seit 1975 liegen für Deutschland Daten zu Alkoholunfällen mit Personenschaden vor. Mit gewissen Schwankungen sind die Unfälle kontinuierlich bis zum Jahr 2010 gesunken. Insgesamt verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit 1975 von über 50.000 auf weniger als 15.000 im Jahre 2010. Die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen sank von 1975 bis 2010 von damals 3.641 auf 342 Personen.

Auch die Entwicklung der Promillegrenzen verfolgt einen kontinuierlichen Abwärtstrend:

Es ist zwischen gesetzlich normierten (§ 24a Absatz 1 StVG) und solchen Grenzwerten zu unterscheiden, die durch die Rechtsprechung festgelegt wurden (§§ 315c, 316 StGB). Im Strafgesetzbuch werden keine Grenzwerte normiert. Der Begriff der Fahrunsicherheit wurde durch die Rechtsprechung ausgefüllt, wobei die Entwicklung in drei Etappen verlief¹⁾:

In einer Grundsatzentscheidung des BGH von 1953 wurde die absolute Fahrunsicherheit des Kraftfahrers ab einem Wert von 1,5 Promille angenommen²⁾. 1966 hat der BGH bei Zugrundelegung des Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes den Grenzwert für Kraftfahrer auf 1,3 Promille herabgesetzt. Mit seiner „Pionier“-Entscheidung vom 28. Juni 1990 setzte er den Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit auf 1,1 Promille fest³⁾.

Auch im Rahmen der Ordnungswidrigkeit verlief die Entwicklung in drei Stufen: 1973 wurde die 0,8-Promille-Regelung gesetzlich eingeführt. Dann im Jahre 1998 gab es einen ersten zögerlichen Schritt in Richtung 0,5-Promille-Regelung – zunächst unter Beibehaltung der 0,8 Promillegrenze – mit einer abgestuften Sanktion. Im Jahre 2001 wurde dann die 0,8-Promille-Regelung ganz gestrichen.

Der Rückblick zeigt, dass die Promillegrenzen im Laufe der Jahre ständig verschärft wurden. Was läge also näher, als in einem weiteren Schritt die 0,5-Promille-Regelung zu beseitigen und sie durch ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr zu ersetzen?

Es würde zweifellos ein klares Signal an die Verkehrsteilnehmer sein, dass Alkohol im Straßenverkehr nicht geduldet wird. Es würde auch die Promille-Arithmetik entschärfen, die dazu auch dadurch noch komplizierter wird, dass unterhalb der 0,5-Promille-Regelung im Bereich des Strafrechts die 0,3-Promille-Grenze für relative Fahrunsicherheit anerkannt ist.

Hat denn der Gesetzgeber nicht selber dokumentiert, dass der Weg einer weiteren Reduzierung durchaus machbar und nur konsequent wäre? Hat er nicht ein absolutes Drogenverbot in § 24a Abs. 2 StVG normiert und auch den Alkohol bei jungen Fahrern in § 24c StVG komplett untersagt?

Die Gretchenfrage ist: Warum machen wir nicht endlich Schluss mit dem komplizierten gesetzgeberischen Instrumentarium im Bereich des Alkohols im Straßenverkehr und setzen die Grenze für alle auf „Null“?

Dafür gibt es ein ganzes Bündel von Antworten, die ich im Folgenden in der gebotenen Kürze ansprechen möchte:

1. Eine Null-Promille-Regelung wäre gesetzestechnisch nicht realisierbar, weil geringe endogene Alkoholwerte und Alkoholwerte, die aufgrund von Nahrungsmittelkonsum entstehen, und hinzu noch Mess-toleranzen berücksichtigt werden müssten. De facto käme demnach allenfalls eine 0,15- oder 0,2-Regelung in Betracht.
2. Nach gesicherter wissenschaftlicher Erkenntnis können Blutalkoholkonzentrationen (BAK) ab 0,3 Promille Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit bewirken. Derartige Erkenntnisse existieren für niedrigere Werte nicht. Ein bußgeldbewehrter Gefahrengrenzwert bedarf aber einer besonderen Begründung, weil er eine Sanktion unabhängig von persönlichen und situativen Gegebenheiten vorsieht. In seiner Entscheidung zum absoluten Drogenverbot hat das Bundesverfassungsgericht zum Ausdruck gebracht, dass eine bußgeldrechtliche Ahndung nur dann mit dem Grundrecht der Handlungsfreiheit vereinbar ist, wenn es zumindest möglich erscheint, dass die Fahrsicherheit des Kraftfahrzeugführers eingeschränkt ist. Von einer Null-Promille-Regelung würde aber ein Spektrum von Handlungen erfasst, die abstrakt völlig ungefährlich sind.

*) Der Vortragsstil wurde beibehalten.

3. Erhebliche Unfallrisiken gehen nicht von den Betroffenen mit geringen, sondern von Fahrern aus, die sich mit hohen Promillewerten hinter das Steuer setzen. Bei Verkehrsunfällen hatten 71 % der Fahrer einen BAK-Wert von mindestens 1,1 Promille, mehr als 20 % hatten sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille.
4. Eine Null-Promille-Regelung wäre kaum überwachbar. Wenn jede noch so geringe Alkoholbeeinflussung den Bußgeldtatbestand verwirklicht, würde die Dunkelziffer ins Unermessliche steigen. Dies hätte eine Überforderung der personellen Ressourcen zur Folge und würde mit einem Rückgang der dringend erforderlichen Kontrolle der Risikogruppe stark alkoholisierter Fahrer einhergehen. Ein Normbefehl, der nicht durchgesetzt werden kann, wird auch nicht ernst genommen und würde im Ergebnis zur Erosion der Alkoholprävention führen.
5. In der Europäischen Union hat die Mehrheit der Mitgliedstaaten (18) eine Promille-Regelung von 0,5 und darüber. Im Jahre 2001 hat die EU-Kommission eine nicht verbindliche Empfehlung erlassen, nach der 0,5 Promille für alle Kraftfahrer und 0,2 Promille für junge Kraftfahrer in den Mitgliedstaaten vorgesehen werden sollen. Dies entspricht der Gesetzeslage in Deutschland. Es ist weder ein Trend in Richtung einer niedrigeren Promillegrenze in der EU zu erkennen, noch gibt es eine entsprechende Empfehlung. In der Mitteilung der Kommission an den Rat zur Verkehrssicherheit von 2010⁴⁾ ist in keinem der sieben Ziele, die für die laufende Dekade benannt wurden, eine Absenkung der Promillegrenze vorgesehen.
6. Es ist zu bezweifeln, dass bei einem gesetzlichen Grenzwert von beispielsweise 0,2 Promille die erhoffte „Signalwirkung“ eines absoluten Verbots eintreten würde. Mit der „Signalwirkung“ ist die Erwartung verbunden, dass die Sanktionierung geringer Alkoholkonzentrationen das Auftreten hoher Alkoholkonzentrationen verringert (Warnschusstheorie). Dies lässt sich empirisch aber nicht belegen. Abgesehen davon kann allein die „Signalwirkung“ das Bedürfnis einer Herabsetzung des Promillegrenzwertes verfassungsrechtlich nicht legitimieren.
Es ist auch niemandem damit geholfen, dass – wie der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) es vorschlägt – nicht ein konkreter Grenzwert normiert würde, sondern wie im Falle von § 24c StVG verboten wird, ein KFZ „unter der Wirkung“ von Alkohol zu führen. In der Begründung zu § 24c StVG steht ja ausdrücklich, was damit gemeint ist: nämlich 0,2 Promille! Es wäre daher eine neue Grenze, die bei den Verkehrsteilnehmern ebenso schnell bekannt würde wie die Toleranzen bei der Geschwindigkeitskontrolle. Und was für ein Fortschritt wäre damit verbunden? Gegenüber der geltenden 0,3 Promillegrenze im Strafrecht wäre es ein Zugewinn von gerade mal 0,1 Promille. Ein „Ruck“ bei der Einstellung der Verkehrsteilnehmer wäre damit kaum verbunden.
7. Nun wurde allerdings mit § 24c StVG ein absolutes Alkoholverbot bei Fahranfängern eingeführt und die Befürworter einer generellen Null-Promille-Regelung weisen zu Recht nicht nur auf den Erfolg dieser Maßnahme (die Trunkenheitsfahrten in dieser Gruppe sind signifikant zurückgegangen), sondern auch darauf hin, dass der Gesetzgeber bei diesem Verbot keine rechtlichen Bedenken gehabt hat. Indes ist hier zu berücksichtigen, dass bei dieser Zielgruppe das Anfängerrisiko (gering ausgeprägte Wahrnehmungsstrategien und fehlende Automatismen der Fahrzeugbeherrschung) sowie bei den jungen Fahranfängern zusätzlich entwicklungsbedingte Besonderheiten („Jugendlichkeitsrisiko“) zu Buche schlagen. Nur durch diese Kombination besonderer Risikofaktoren (Anfängerrisiko, Jugendlichkeitsrisiko und Unfallrisiko) ist das weitgehende Alkoholverbot hier gerechtfertigt. Es kann daher nicht als Modell für ein absolutes Alkoholverbot bei den übrigen Verkehrsteilnehmern dienen.
8. Auch das absolute Drogenverbot des § 24a Abs. 2 StVG kann nicht Vorbild für ein Alkoholverbot sein. Bei den Drogen musste sich der Gesetzgeber zwangsläufig mit dieser Konstruktion behelfen, weil hier anders als beim Alkohol Grenzwerte nicht bestimmt werden können, ab denen es abstrakt gefährlich ist, ein Kraftfahrzeug zu führen. Dosis-Wirkungs-Beziehungen lassen sich derzeit noch nicht wissenschaftlich begründen. Beim Alkohol kann aber aufgrund langjähriger Forschung auf diesem Gebiet differenziert werden, ab wann eine Gefahr für den Straßenverkehr eintritt. Es hieße nun das Pferd von hinten aufzäumen, wollte man das über Bord werfen.
Es wäre darüber hinaus auch verfassungsrechtlich problematisch: Der Gesetzgeber muss sich nämlich bei abstrakten Gefährungsdelikten – also bei Normen, bei denen nicht einmal der Gegenbeweis zulässig ist, dass das verbotene Verhalten ungefährlich ist – fragen lassen, ob sein Verbot verhältnismäßig ist.⁵⁾ Zum einen geht es um das geschützte Rechtsgut und den Rang, den es in der Verfassung einnimmt. Zum anderen um die Frage, wie groß denn die Wahrscheinlichkeit ist, dass durch das verbotene Verhalten, also aus der abstrakten Gefahrensituation, tatsächlich eine Verletzung des geschützten Rechtsguts entstehen kann. Die Messlatte ist hier sicher nicht besonders hoch anzulegen, sind doch die genannten Rechtsgüter Gesundheit und Leben anderer Verkehrsteilnehmer von hohem Rang. Indes: Wenn die verbotene Handlung gar nicht geeignet ist, eine Verletzung herbeizuführen, stößt ein derartiger Deliktstatbestand auf verfassungsrechtliche Grenzen.
9. Alkoholisiertes Fahren wird bereits heute in der Gesellschaft negativ bewertet. Das zeigen auch die Umfragen zu einem absoluten Alkoholverbot wie sie etwa vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat durchgeführt wurden: 59 % der Befragten stimmten zu. Allerdings sind derartige Ergebnisse nicht zu überwerten, weil

sie lediglich Schlüsse auf die allgemeine Einstellung der Befragten zulassen. Ob Bürger für oder gegen ein absolutes Alkoholverbot sind, besagt nichts darüber, ob ein entsprechendes Verbot auch eingehalten würde. Zur Begründung eines gesetzgeberischen Handlungsbedarfs können Umfrageergebnisse ohnehin nicht ausschlaggebend sein. Vor einer Verschärfung geltender Straf- oder Bußgeldvorschriften ist vielmehr der Nachweis unerlässlich, dass die derzeitigen Bestimmungen nicht ausreichen. Derartiges belastbares rechtstatsächliches Material liegt für den angesprochenen Bereich nicht vor. Die Entwicklung der Alkoholfälle mit Personenschaden ist, wie eingangs gesagt, seit Jahrzehnten positiv. Alle verfügbaren Daten bestätigen diesen Trend: Nach der Strafverfolgungsstatistik sind allein die Verurteilungen wegen § 316 StGB in den Jahren 2006 bis 2010 um 19.000 zurückgegangen.⁶⁾ Auch die Eintragung von Alkoholdelikten im VZR verzeichnet in dieser Zeitspanne deutliche Rückgänge: Straftaten und Ordnungswidrigkeiten wegen Alkoholdelikten sind insgesamt um über 50.000 Fälle zurückgegangen.

10. Die Problematik wurde kürzlich in der Grenzwertkommission erörtert. Diese Kommission berät die Bundesregierung im Bereich von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Ihr gehören Vertreter der auf diesem Gebiet in Deutschland tätigen rechtsmedizinischen und toxikologischen Fachgesellschaften an. Die Grenzwertkommission kam zur Frage der Einführung eines absoluten Alkoholverbots im Straßenverkehr zu folgendem Schluss:

„Das jetzige Konstrukt, dass ab 0,3 Promille von einer Trunkenheitsfahrt ausgegangen werden kann, aber erst ab 0,5 Promille in jedem Fall eine Ordnungswidrigkeit vorliegt, entspricht der Kinetik und Dynamik des Alkohols. Die Wirkung des Alkohols kann in der Anflutungsphase bei 0,3 Promille deutlich, bei gleicher Konzentration mehrere Stunden nach einem Konsum aber nicht nachweisbar sein.“

Aber lassen Sie mich abschließend noch darauf hinweisen, dass wir nur auf empirischer Basis gesetzgeberisch aktiv werden können, und den Kriminologen PROF. DR. HEINZ SCHÖCH zitieren:

„Wenn alles in unserem Strafrecht so gut funktionieren würde wie die Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr, dann hätten wir so gut wie keine Sorgen. Kaum etwas war so erfolgreich wie die Bekämpfung der Alkoholdelikte im Verkehr.“⁷⁾

Diese Aussage stammt aus dem Jahre 1992. In den inzwischen vergangenen zwanzig Jahren hat sich ihre Richtigkeit bestätigt. Der Gesetzgeber wäre daher schlecht beraten, würde er von dem bewährten differenzierten Instrumentarium abrücken.

Eine effiziente Prävention von Alkohol im Straßenverkehr muss alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten umfassen und kann nicht allein mit dem Drehen an der Promilleschraube erreicht werden. Eine Verbesserung der Aufklärung, der Verkehrserziehung, der Kontrollmöglichkeiten und auch der Technik muss vor der Verschärfung von Sanktionsvorschriften stehen.

Fußnoten

¹⁾ Vgl. *König LK*, 11. Auflage, § 316, Anmerkung 59 f.

²⁾ BGHSt 5, 168.

³⁾ BGHSt 37, 89.

⁴⁾ „Mitteilung der Kommission an den Rat: Ein Europäischer Raum der Verkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ (KOM 2010) 389 endgültig.

⁵⁾ *Herzog*, VGT 1992, 29 f.

⁶⁾ 2006: 89.674, 2010: 70.572; Quelle Statistisches Bundesamt, Strafverfolgung, Tabelle 2.1.

⁷⁾ Triberger Symposium im Jahre 1992.

Anschrift des Verfassers

Detlef Otto Bönke
 Ministerialrat
 Bundesministerium der Justiz
 Mohrenstr. 37
 10117 Berlin
 Email: Boenke-De@bmj.bund.de

UWE SCHEFFLER

Null-Promille-Grenze – Für oder Wider? Wider!

Meine Damen und Herren*),

bitte lassen Sie mich mein Referat mit der Wiedergabe der Erklärung eines jungen Nachwuchspolitikers in einer Pressemitteilung beginnen¹⁾. Name und Parteizugehörigkeit spielen keine Rolle²⁾, denn man kann diese Aussage mit gleichem oder ähnlich gelagertem Inhalt fast täglich hören und lesen³⁾:

„Aufgrund von Alkoholfahrten verunglückten 2010 auf den Straßen 342 Menschen tödlich und ca. 5.000 Menschen wurden schwer verletzt ... Jeder Tote oder jeder Verletzte durch Alkohol im Straßenverkehr ist einer zu viel! Deshalb setzen wir uns für die Null-Promille-Grenze ein.“

Die Zahlen hat der junge Mann korrekt der Statistik „Alkoholunfälle im Straßenverkehr“ des Statistischen Bundesamtes für 2010 entnommen⁴⁾.

Doch was sagen uns diese Zahlen eigentlich bei näherer Betrachtung? Bedeuten sie wirklich, wie gemeinhin geglaubt wird, dass diese tödlich Verunglückten und Verletzten durch die Null-Promille-Grenze für Kraftfahrer, durch ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ hätten vermieden werden können? Schauen wir uns das einmal genauer an:

In der Vorbemerkung zur Statistik erklärt das Statistische Bundesamt einige Begrifflichkeiten, unter anderem auch den Terminus „Alkoholunfall“⁵⁾:

„Alkoholunfälle sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein *Unfallbeteiligter* unter Alkoholeinfluss gestanden hat.“

Richten wir unser Augenmerk zunächst auf den Begriff „Unfallbeteiligter“. Wer ist „Unfallbeteiligter“? Auch hier gibt uns das Statistische Bundesamt Aufschluss⁶⁾:

„Beteiligte sind alle Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.“

Torkelt also beispielsweise ein Betrunkener vor das Auto eines nüchtern Fahrenden, liegt nach der Statistik ebenfalls ein Alkoholunfall vor. Genauso, wenn ein alkoholisierte Radler auf einsamer Straße einen Laternenpfahl umfährt. Daraus folgt meine

1. These: Wer die statistisch ausgewiesenen Alkoholunfälle durch eine Absenkung der Promillegrenze eindämmen will, müsste konsequenterweise an die Einführung einer 0,0-Promille-Regelung für alle, die sich auf öffentlichen Straßen bewegen, also auch für Fußgänger und Radfahrer, denken.

Fußgänger und Radfahrer machen übrigens laut Statistik zusammen fast 30 % der alkoholisierten Verkehrsunfallbeteiligten aus⁷⁾.

Analysieren wir die Definition der „Alkoholunfälle“ weiter – dazu noch einmal die Definition des Statistischen Bundesamtes⁸⁾:

„Alkoholunfälle sind alle Unfälle, bei denen mindestens ein *Unfallbeteiligter* unter *Alkoholeinfluss* gestanden hat.“

„... unter Alkoholeinfluss gestanden hat“! Das bedeutet also nicht, dass der alkoholisierte Beteiligte der Auslöser des Unfalls gewesen sein muss. Und erst Recht nicht, dass die Alkoholisierung in irgendeiner Weise für den Unfall ursächlich geworden sein muss⁹⁾!

Ein Alkoholunfall liegt laut unserer Statistik demzufolge etwa auch dann vor, wenn ein nüchterner einem alkoholisierten Fahrzeugführer, der ordnungsgemäß vor einer Ampel auf „grün“ wartet, aus Unaufmerksamkeit hinten auffährt. Das führt zur

2. These: Soweit die Alkoholunfallstatistik auch die nicht alkoholbedingte Unfallverursachung ausweist, kann sie durch eine Null-Promille-Grenze ohnehin nicht positiv beeinflusst werden.

Überlegen wir weiter unter Zuhilfenahme der Erläuterungen unserer Alkoholunfallstatistik. Dort kann man lesen¹⁰⁾:

„... die Polizei ... kann ... Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von ... mindestens 0,3 Promille ... als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.“

Dementsprechend fordern die Richtlinien der Länder zur Feststellung zum Alkoholeinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, dass eine Blutentnahme in der Regel anzuordnen ist bei Personen, die verdächtig sind, ein Fahrzeug mit 0,3 Promille oder mehr Alkohol im Blut geführt zu haben¹¹⁾.

*) Der folgende Text gibt nahezu wörtlich das (lediglich um Fußnoten erweiterte) auf dem Symposium gehaltene Referat wieder; auch der Vortragsstil wurde übernommen.

Das heißt nichts anderes, als dass die in der Statistik ausgewiesenen Fahrzeugführer, die unter Alkoholeinfluss einen Verkehrsunfall verursacht haben, sich ohnehin wegen ihrer 0,3 Promille im Hinblick auf § 316 StGB zu verantworten haben. Also die

3. These: Auch für die eigentlichen Alkoholfahrer aus der Alkoholunfallstatistik bedarf es keiner 0,0-Promille-Regelung; denn ihnen droht schon heute sogar strafrechtliche Verfolgung wegen Trunkenheit im Verkehr.

Die Diskussion um eine „Null-Promille-Grenze“ reduziert sich deshalb auf die Frage, ob es Sinn macht, die in der Statistik nicht ausgewiesenen Fahrten mit weniger als 0,3 Promille zukünftig ebenfalls mit Bußgeld oder gar Strafe zu bedrohen.

Nun nehmen die Gerichte, anknüpfend an die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes¹²⁾, überwiegend an, dass eine Alkoholisierung unter 0,3 Promille die Fahrtüchtigkeit¹³⁾ des Fahrzeugführers „niemals“¹⁴⁾ berühren, also keine Verkehrsunfälle verursachen würde. „Nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen beginnt eine verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration ... von 0,3 ‰ bis 0,4 ‰“, formulierte es dementsprechend auch der Bundesrat vor einigen Jahren¹⁵⁾.

Im rechtsmedizinischen Schrifttum wird in letzter Zeit allerdings häufiger betont, dass – zumindest bei jungen Fahranfängern – erste verkehrsrelevante Ausfälle auch schon bei 0,2 Promille auftreten können¹⁶⁾.

Ich will mich als Nichtmediziner zu dieser Frage selbstverständlich nicht positionieren, zumal junge Fahranfänger ohnehin seit 2007 durch § 24c StVG einem weitergehenden Alkoholverbot unterliegen. Rein tatsächlich gesehen spielen durch solche geringen Alkoholisierungen ausgelöste Verkehrsunfälle, gar mit Toten oder Verletzten, jedenfalls keine Rolle¹⁷⁾. Herr NEHM hat diesen Aspekt vor kurzem deutlich folgendermaßen formuliert¹⁸⁾: „Dass Werte deutlich unter 0,5 Promille bei erfahrenen Fahrzeugführern nennenswerte Verkehrsgefahren hervorrufen, ist ... bislang nicht belegt.“ Pointiert: Im Vergleich zu Fahrten von Ungeübten oder Senioren, gegenüber Fahrten bei strömendem Regen oder bei dunkler Nacht¹⁹⁾ sind Fahrten mit den heute erlaubten Promillewerten deutlich weniger unfallträchtig. Und jene „riskanteren“ Fahrten will niemand allgemein verbieten ...

Halten wir also insoweit fest:

4. These: Eine 0,0-Promille-Grenze könnte jedenfalls *direkt* die Verkehrssicherheit nicht signifikant erhöhen, weil durch sehr geringe Promillewerte keine besonderen Verkehrsgefahren hervorgerufen werden; sie wäre lediglich geeignet, die Alkoholunfallstatistik aufzublähen.

Vielleicht würde ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ die Verkehrssicherheit aber wenigstens *indirekt* merklich steigern können. Dem möchte ich im Folgenden unter verschiedenen Ansatzpunkten nachgehen.

Zunächst einmal könnte eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dadurch bewirkt werden, dass der Fahrzeugführer mit „0,0“ eine klare Grenze hätte und sich nicht entgegen seinem eigentlichen Willen doch in höhere Promillebereiche als erlaubt trinkt. Diese Überlegung ist durchaus ernstzunehmen.

Zum einen sei an das erinnert, was der von mir hochverehrte Gründungsvater der Zeitschrift BLUTALKOHOL, Professor JOACHIM GERCHOW, 1968 in die Diskussion warf²⁰⁾: GERCHOW äußerte, die Promillegrenze müsse unabhängig von der Frage der Fahrtüchtigkeit gering genug festgelegt sein, dass der Trinkende noch „sein Befinden im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit beurteilen kann“; die Grenze müsste also so niedrig angesetzt werden, dass der Trinkende das ihm „zur Verfügung stehende Informationsmaterial“ – z. B. die Zahl seiner Getränke – „noch klar und kritisch auswerten kann“.

Als GERCHOW dies im Jahre 1968 schrieb, war allerdings die geltende Alkoholgrenze noch bei heute unvorstellbaren 1,3 Promille²¹⁾; eine niedrigere Grenze, die das Fahren unter Alkohol ausdrücklich untersagt, wurde erst im Juli 1973 mit dem „0,8-Promille-Gesetz“²²⁾ eingeführt.

Die Argumentation, jemand würde schon bei einer BAK von 0,1, 0,2, 0,3 oder 0,4 Promille die Übersicht über seine ein, zwei Getränke verlieren oder seine nüchtern durchaus vorhandene Selbstkontrolle einbüßen und enthemmt mit dem Trinken fortfahren, erscheint mir nun aber doch wohl mehr als zweifelhaft.

Ich belasse es hierbei und formuliere als

5. These: Es bedarf keiner 0,0-Promille-Regelung, damit ein Kraftfahrer die Selbstkontrolle behält, um rechtzeitig mit seinem Alkoholkonsum aufhören zu können.

Zum anderen wird aber auch das Argument vorgetragen, „0,0“ sei eine klare Grenze, die verhindert, dass sich ein Autofahrer an einen Grenzwert punktgenau herantrinken möchte²³⁾ und hierbei seinen Alkoholpegel zu niedrig berechnet.

Nun ist meine These dazu kurz die, dass aufgrund der allgemeinen Verkehrserziehung von der Fahrschule über Anzeigenkampagnen wie „Das zweite Glas kann schon zuviel sein“ bis zu in Zeitungen abgedruckten „Promille-tabellen“ umgekehrt jedermann eher annehmen muss, er habe höhere Promillewerte erreicht, als er tatsächlich hat. Ein „Verrechnen“ wird also in die umgekehrte Richtung geschehen! „Sicherheitszuschläge“ sowie die Vernachlässigung des Alkoholabbaus und von Resorptionsdefiziten sehe ich dafür als Hauptursachen.

Ich kann und möchte das heute nicht näher ausführen; es war hier an dieser Stelle vor zwei Jahren der zentrale Punkt meines Referats, übrigens nachzulesen im BLUTALKOHOL 2010²⁴⁾. Ich halte jedoch fest als

6. These: Es bedarf auch keiner 0,0-Promille-Regelung, um zu verhindern, dass ein Kraftfahrer „irrtümlich“ die heutigen Promillengrenzen überschreitet.

Nun verbleibt aber noch ein weiteres Argument: Eine 0,0-Promille-Regelung könnte dadurch „indirekt“ wirken, dass sie Alkoholfahrten derer verhindert, die heute unbekümmert betrunken fahren.

Die Idee wäre also, durch ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ ein „politisches Signal“ zu setzen mit dem Ziel der „Erhöhung der Akzeptanz der Promilleregulation in der Bevölkerung und positive[r] Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt“.

Diese Strategie der allgemeinen Bewusstseinsänderung formulierte vor über 10 Jahren der Gesetzgeber explizit schon bei der Herabsetzung der Promillengrenze im Ordnungswidrigkeitenrecht von 0,8 auf 0,5²⁵). Auch 2007 bei der Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger in § 24c StVG sprach er davon, Fahranfänger bräuchten „das klare und verständliche Signal, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind“²⁶).

Bei den fährerscheinlosen oder ohnehin niemals alkoholisiert fahrenden Bürgern ist dieser Versuch positiver Bewusstseinsänderung, so scheint es mir, zwar durchaus gut aufgenommen worden – bei denen braucht es jedoch zu überhaupt keinem Verhaltenswandel zu kommen²⁷)!

Gilt dies aber auch für das andere Extrem, die trinkenden Fahrer, gar die fahrenden Trinker jenseits der Grenze der sog. Absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille, die die Mehrzahl der Verkehrsunfälle mit schrecklichen Folgen verursachen²⁸)?

Ich glaube das nicht: Schluckspechte lassen sich bestimmt nicht davon beeindrucken, dass sie statt ihren üblichen drei, sechs oder acht Bier plötzlich nicht einmal mehr eines, sondern gar keines ohne einen ihre Fahrerlaubnis gefährdenden Gesetzesverstoß trinken dürfen; niemanden bringt es aus seiner Bierruhe, wenn er nunmehr sogar mit, sagen wir, rund 1,5 Promille zuviel anstatt wie zuvor mit gut 1 Promille über der erlaubten Grenze die Nachhausefahrt anzutreten hat²⁹). Deshalb lautet meine

7. These: Trinkende Fahrer („fahrende Trinker“) würden von einer 0,0-Promille-Regelung überhaupt nicht erreicht: Wer schon die heutigen Grenzen ignoriert, den lässt deren weitere Absenkung völlig kalt.

Aus rechtssoziologischer Perspektive erscheint es mir ohnehin mehr als fraglich, ob die Ausweitung eines Verbotes in das Vorfeld sozial unerwünschten Verhaltens tatsächlich zur gesteigerten allgemeinen Akzeptanz dieses Verbotes beiträgt. Wenn dies der Gesetzgeber einfach so meint, dürfte er sich und seinen öffentlichen Einfluss in Zeiten zunehmender Politikverdrossenheit wohl überschätzen³⁰).

Ob das auch bei unserem Thema wirklich zutrifft, kann ich natürlich nicht sicher belegen. Aber in Internetforen zum Thema „0,0 Promille“ kann man durchaus Beiträge dieser Art lesen³¹):

„Völliger Unsinn!! ... Man darf fahren mit schreienden Kindern im Fond, mit Husten und Schnupfen, mit Rockmusik oder Konzertsaal-Klassik, mit Liebeskummer, mit IQ von 70, bei 40 Grad ohne Klimaanlage, mit keifendem Partner auf dem Beifahrersitz, usw. Nur mit einem kleinen Bier soll man nicht mehr fahren? Einfach lächerlich.“

Es droht deshalb vielleicht sogar Umgekehrtes: Geht der Gesetzgeber mit Verbotsausdehnungen zu weit, werden sie als „lächerlich“, gar als „völliger Unsinn“ klassifiziert, berührt dies seine Autorität und kann so die Akzeptanz des gesamten Verbotes gleich mit in Frage stellen. So könnte die Einführung der 0,0-Promille-Regelung mit der nicht allgemein gebilligten Konsequenz, auf das Glas Wein zum Mittagessen, auf das „Feierabendbierchen“ verzichten zu sollen, vielmehr schon mit einem Schluck Alkohol den Führerschein zu riskieren, das Trinken über die bisherige, weitgehend respektierte Grenze sogar fördern³²). Nach ein, zwei Getränken einzuhalten, gäbe es ja dann keine Veranlassung mehr. Denn „Bestrafung“ droht eh.

Ich formuliere also als

8. These: Auch im Bereich der Promilleregulation kann der Grundsatz „Viel hilft viel“ leerlaufen und ein „Kein-Tropfen-Gesetz“ die weit verbreitete Akzeptanz der heute geltenden Alkoholgrenzen sogar beeinträchtigen.

Aber wen das alles nicht überzeugt: Jedenfalls ein straf- oder bußgeldbewehrtes allgemeines absolutes Alkoholverbot, das Kraftfahrer, die selbst nicht die Rechtsgüter anderer verletzen oder gefährden, in ihrer Handlungsfreiheit beschränkt, um für Dritte ein Signal zu setzen und sie von rechtswidrigem Tun abzuhalten, ist mit dem Grundgesetz nicht vereinbar:

Nach praktisch unbestrittener juristischer Ansicht unter Führung des Bundesverfassungsgerichts stellt es einen unzulässigen Verstoß gegen die Menschenwürde des Art. 1 Abs. 1 GG dar, den einzelnen über seine eigene Schuld hinaus zu bestrafen, um andere zu beeindrucken³³).

Das wird im allgemeinen für die Negative Generalprävention betont – es ist nicht zulässig, gegen einen kleinen Ladendieb fünf Jahre Freiheitsstrafe verhängen, um andere Langfinger abzuschrecken –, es muss aber genauso für die Positive Generalprävention gelten: Wir dürfen niemanden, soweit er durch sein Verhalten als Kraftfahrer keine Rechtsgüter beeinträchtigt, zur allgemeinen Hebung der Verkehrsmoral und als „politisches Signal“ für andere in seiner Handlungsfreiheit einschränken und mit Strafe oder Geldbuße bedrohen oder gar belegen³⁴).

Dazu die

9. These: Ob eine 0,0-, 0,3-, oder 0,5-Promille-Grenze im Straßenverkehrsrecht vorzusehen ist, hat sich aus verfassungsrechtlichen Gründen am Unrechtsgehalt und am Gefährdungspotential genau dieser Alkoholisierung zu orientieren und nicht an dem von anderen, volltrunkenen Autofahrern.

Die verfassungsrechtliche Problematik lässt sich auch so beschreiben: Nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB wird bestraft, wer fahruntüchtig andere verletzt oder konkret gefährdet. Nach § 316 StGB wird bestraft, wer fahruntüchtig andere abstrakt gefährdet. Nach § 24a Abs. 1 StVG, dem „0,5-Promille-Gesetz“, wird auch der geahndet, der fahruntüchtig mit einem Alkoholquantum fährt, bei dem jemand schon fahruntüchtig sein könnte. Das geht bereits ziemlich weit. Eine 0,0-Promille-Regelung hieße aber, dass keiner nach einem Alkoholkonsum fahren dürfte, der weder ihn noch irgendjemand anderen in seiner Fahrtüchtigkeit einschränken kann!

Das Bundesverfassungsgericht hat dazu passend vor einigen Jahren zu der Frage, ob auch schon Kleinstmengen des Cannabis-Wirkstoffes THC von unter einem Milliardstel Gramm (Nanogramm) pro Milliliter Blut nach § 24a StVG als Ordnungswidrigkeit eingestuft werden dürfen, ausgeführt³⁵):

„Festgestellt werden muss ... eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der ... Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.“

Herr NEHM, ich habe ihn heute schon einmal zitiert, schreibt dazu in aller Deutlichkeit: „Einer gesetzlichen Null-Promille-Grenze wäre nach der Entscheidung des BVerfG zum ‚Nullwert‘ für Drogen das entsprechende Verdikt sicher.“³⁶)

Ich komme also zu meinem

Ergebnis: „0,00 Promille am Steuer – Für oder Wider?“ Wider!

Fußnoten

¹) Pressemitteilung der *Jusos Mecklenburg-Vorpommern* vom 08.11.2011 (<http://jusos-mv.de/2011/11/08/jusos-mecklenburg-vorpommern-unterstutzen-die-forderung-nach-einer-null-promille-grenze-fur-fahrten-im-strassenverkehr>).

²) Es war der stellvertretende Juso-Landesvorsitzende von Mecklenburg-Vorpommern und Geschäftsführer der SPD-Bürgerschaftsfraktion Greifswald, *Philipp Klein*.

³) Siehe hierzu auch den Informationsbeitrag *Gesetzliches Alkoholverbot am Steuer* in BA 2012, 25.

⁴) „In Deutschland wurden im Jahr 2010 insgesamt 2,4 Millionen Unfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 39.345 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war. Dies waren 1,6 % aller polizeilich registrierten Unfälle ...

Von den Alkoholunfällen insgesamt waren 24.275 Unfälle mit nur Sachschaden ... Bei 15.070 Alkoholunfällen entstand Personenschaden ..., dabei wurden 13.873 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt ..., 5.001 schwer verletzt ... und 342 getötet ...

Alkoholeinfluss war 2010 bei 5,2 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Jedoch starben 9,4 % aller Verkehrstoten in Deutschland an den Folgen eines Alkoholunfalls, dies war also etwa jeder elfte Getötete.

Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 13 Getötete und 217 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei den entsprechenden Alkoholunfällen 23 Getötete und 332 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.“

Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle – Alkohol im Straßenverkehr 2010 vom 24.10.2011, S. 7 (online unter http://www.dvr.de/download/US_Alkoholunfaelle_2010.pdf).

⁵) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 4 – Hervorhebungen von hier.

⁶) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 5.

⁷) Fußgänger 6,9 %, Fahrradfahrer 22,9 %; *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 11.

⁸) Hervorhebungen wiederum von hier.

⁹) Das *Statistische Bundesamt*, a. a. O., S. 5 macht dies nochmals deutlich, indem es sorgfältig unterscheidet: „Der Hauptverursacher (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher.“ In der Statistik selbst werden hierfür leider keinerlei konkrete Zahlen ausgewiesen.

¹⁰) *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 4.

¹¹) Siehe Nr. 3.2.1 (Regelfälle für die Anordnung) der (im Wesentlichen bundesweit inhaltsgleichen) interministeriellen Richtlinien der Länder über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten; Sicherstellung und Beschlagnahme von Führerscheinen (RiBA):

„Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sind in der Regel anzuordnen bei Personen, die verdächtig sind, unter der Einwirkung von Alkohol ... eine Straftat begangen zu haben, namentlich ... ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt zu haben mit 0,3 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, wenn es infolge des Alkoholkonsums zu ... einem Verkehrsunfall gekommen ist ...“

Siehe auch Nr. 3.2.3 (Unklare Verdachtslage):

„Eine körperliche Untersuchung und eine Blutentnahme sind in der Regel auch anzuordnen ... bei unter Alkoholeinwirkung ... stehenden anderen Personen (z. B. Fußgänger oder Beifahrer), wenn sie im Verdacht stehen, den Straßenverkehr gefährdet zu haben und wenn dadurch andere Personen verletzt oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist ...“

Der Text der RiBA wird wiedergegeben von *König* im Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Aufl. 2008, bei Rn. 255 zu § 316 StGB sowie auf der Homepage des B.A.D.S. (<http://www.bads.de/media/54132/richtlinien.pdf>).

- ¹²⁾ *BGHSt* 13, 83 (89).
- ¹³⁾ Heute wird vielfach – ohne Unterschiede in der Sache – auch der Terminus „Fahrsicherheit“ verwendet.
- ¹⁴⁾ *OLG Köln*, NZV 1989, 357 (358).
- ¹⁵⁾ Begründung des Entwurfs des *Bundesrates* eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, BT-DrS 13/1439 vom 19.05.1995, S. 4.
- ¹⁶⁾ Siehe etwa die *Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin*, BA 2007, 169 mit Hinweis auf eine Studie von *Krüger et al.*: siehe auch *OLG Saarbrücken*, BA 2000, 115; *OLG Hamm*, BA 2004, 357. Gelegentlich wird auch auf eine US-amerikanische Studie hingewiesen, der zufolge Blutuntersuchungen von insgesamt fast 200.000 tödlich verunglückten Fahrern in den USA gezeigt haben, dass schon eine Blutalkoholkonzentration von nur 0,1 % bei jungen Fahranfängern zu einem 25 %igen Anstieg des Risikos führe, im Straßenverkehr zu verunglücken (siehe *Janker* in *Burmam/Heß/Jahnke/Janker*, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. 2012, § 24c StVG Rn. 13).
- ¹⁷⁾ Ohne dies hier zu vertiefen: Dieser Umstand mag jede Herabsetzung der Promillegrenze nicht nur weitgehend sinnlos im Hinblick auf das sehr geringe Gefährdungspotential des Fahrzeugführers machen, sondern weckt sogar verfassungsrechtliche Zweifel. Das *BVerfG* hat in seiner Entscheidung zur Ahndbarkeit nach § 24a Abs. 2 StVG bei sehr geringer THC-Konzentration im Blut ausgeführt: „Art. 2 I GG gewährleistet die allgemeine Handlungsfreiheit im umfassenden Sinne. Erfasst ist auch das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr. Die Handlungsfreiheit ist aber nicht unbegrenzt garantiert. Zum Schutz eines kollidierenden Rechtsguts dürfen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Beschränkungen vorgenommen werden. Sie sind verfassungsmäßig, wenn sie zur Zielerreichung nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgutgefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen (vgl. *BVerfG* [1. Kammer des Ersten Senats], NJW 2002, 2378 m. w. N.).“ *BVerfG (Kammer)*, BA 2005, 156 (157) mit Anm. *Scheffler/Halecker* – Hervorhebungen von hier.
- ¹⁸⁾ *Nehm*, LTO (Legal Tribune Online) vom 03.11.2011 (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).
- ¹⁹⁾ Siehe zu Letzterem *Der Spiegel* 11/2012: „Längere Nachtfahrten mit dem Auto beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit genauso stark wie Alkoholgenuß. Zu diesem Ergebnis kommen Forscher aus den Niederlanden und Frankreich, die männliche Autofahrer mittleren Alters zwischen 21 Uhr und 5 Uhr jeweils zwei, vier oder acht Stunden lang auf die Autobahn schickten. Eine Videokamera registrierte dabei zehnmal pro Sekunde, wie häufig der Wagen vom rechten Seitenstreifen abwich. Den Messungen zufolge schlingerten die Fahrer schon nach zwei Stunden ähnlich stark durch die Nacht, als hätten sie einen Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille. Nach drei Stunden entsprachen die Kursabweichungen 0,8 Promille – dieser Wert nahm allerdings auch bei längerer Fahrtdauer kaum noch weiter zu.“
- ²⁰⁾ *Gerchow*, BA 1968, 621 ff.
- ²¹⁾ Seit 1966 (*BGHSt* 21, 157); vorher (seit 1953) galt sogar ein Grenzwert von 1,5 % (*BGHSt* 5, 168).
- ²²⁾ Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 20.07.1973 (BGBl. I S. 870).
- ²³⁾ Siehe hierzu etwa die Argumentation der *Bundesregierung* zur Rechtfertigung der Regelung in § 24c Abs. 1 Alt. 1 StVG, wonach Fahranfängern und jungen Fahrern bis 21 Jahre die Aufnahme alkoholischer Getränke beim Führen eines Kraftfahrzeuges untersagt ist: „Bei alleinigem Abstellen auf das ‚Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung von Alkohol‘ würde vermittelt, ein ‚Herantrinken‘ an einen Grenzwert sei weiterhin möglich.“ Gegenäußerung der *Bundesregierung* zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 237), S. 14. Warum das bloße Herantrinken an einen Grenzwert *rechtlich* bedenklich sein soll und deshalb durch den Gesetzgeber zu bekämpfen sei, wird übrigens von der Bundesregierung genauso wenig wie auch sonst anderswo erklärt!
- ²⁴⁾ *Scheffler/Halecker*, BA 2010, Sup 19 ff.
- ²⁵⁾ Siehe *Scheffler*, BA 2002, 177 mit Hinweis u.a. auf die Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG), BT-DrS 14/4304 vom 12.10.2000 (auszugsweise abgedruckt in BA 2000, 223 ff.), S. 9 sowie *Ferner* (SPD), BT-Plenarprotokoll 13/204 vom 14.11.1997, S. 18479.
- ²⁶⁾ Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 162 ff.), S. 8.

- ²⁷⁾ Deshalb sollte man es nicht überbewerten, dass sich in neueren Umfragen eine deutliche Mehrheit der Befragten für eine 0,0-Promille-Regelung ausgesprochen haben.
(Nach einer 2011 durchgeführten Emnid-Umfrage im Auftrag der Bild am Sonntag befürworten 77 Prozent der Befragten eine Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr [<http://www.merkur-online.de/nachrichten/deutschland/umfrage-mehrheit-null-promille-steuer-zr-1429101.html>]; laut einer Umfrage der GfK Marktforschung aus dem gleichen Jahr für die Apotheken Umschau sind 72,5 Prozent dafür, die Promille-Grenze beim Autofahren auf Null zu setzen [<http://www.apotheken-umschau.de/Alkoholismus/Umfrage-Null-Promille-fuer-Autofahrer-145339.html>]; in einer Ipsos-Umfrage im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrates [DVR] sprachen sich 2010 59,4 Prozent für ein absolutes Alkoholverbot für Kraftfahrer aus [<http://www.autobild.de/artikel/alkohol-am-steuer-dvr-umfrage-1325077.html>].)
Solche Umfrageergebnisse sind deshalb kritisch zu hinterfragen, weil wir offenbar schnell dazu neigen, all das, was wir ohnehin nicht tun, für jedermann als verboten deklarieren zu wollen. Bayerische Nichtraucher etwa kämpften für ein Rauchverbot in geschlossenen Raucherclubs, in die sie sowieso nie einen Fuß setzen wollten. Ist Missgunst eine verbreitete Charaktereigenschaft?
Wer kein Auto hat oder ohnehin niemals trinkt, wäre danach „selbstverständlich“ auch für ein „Kein-Tropfen-Gesetz“. Provozierend: Ob etwa jeder der älteren Autofahrer, die dezidiert für eine 0,0-Promille-Grenze gestimmt haben, auch dann noch strikt an die Verkehrssicherheit denken würde, wenn er seine Meinung zur Einführung von Gesundheitschecks für Senioren am Steuer kundtun sollte?
- ²⁸⁾ 71 % der Pkw-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatten 2010 zum Zeitpunkt der Blutentnahme einen BAK-Wert von mindestens 1,1 Promille, das heißt sie waren im Sinne der Rechtsprechung absolut fahruntüchtig. Mehr als jeder fünfte der alkoholisierten Pkw-Fahrer hatte sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille im Blut. *Statistisches Bundesamt*, a. a. O., S. 13.
- ²⁹⁾ In diesem Sinne äußerte sich auch ADAC-Vizepräsident für Verkehr, *K. U. Becker*, im Gespräch mit der Nachrichtenagentur ddpd beim 49. Verkehrsgerichtstag 2011 in Goslar: „Die Straftaten werden insbesondere ab einem Bereich von 1,5 Promille begangen. Das heißt, dass man mit einer Null-Promille-Grenze den Trunkenheitstätern überhaupt nicht beikommen wird.“ Er glaube nicht daran, dass sich die Zielgruppe der Straftäter durch ein striktes Alkoholverbot vom Autofahren unter Alkoholeinfluss abhalten lassen werde. *Focus online* vom 28.01.2011 (http://www.focus.de/politik/weitere-meldungen/adac-null-promille-grenze-sinnlos_aid_594495.html).
- ³⁰⁾ Siehe zu diesen Überlegungen schon *Scheffler*, BA 2002, 174 ff. sowie JRE (Jahrbuch für Recht und Ethik) 10 (2002), 279 ff.
- ³¹⁾ <http://www.auto.de/blog/showblog/entryId/1197/Null-Promille-Grenze-sinnvoll-oder-kleinlich>
- ³²⁾ In diese Richtung kann man auch eine Äußerung der Bundesregierung interpretieren, die 2010 keine Veranlassung für eine Änderung der Promillegrenzen für Autofahrer gesehen hat: „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 wurden 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 Fahranfänger geleistet ... Darüber hinaus sind die Geldbußen bei Alkohol und Drogen am Steuer zum 01. Februar 2009 verdoppelt worden. ... 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 Verkehrsicherheitsverbänden 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.“ Antwort der *Bundesregierung* auf eine Kleine Anfrage zu Nationalen Aktionsprogrammen zur Alkoholprävention sowie zur Tabakprävention, BT-DrS 17/1301 vom 01.04.2010 (auszugsweise abgedruckt in BA 2010, 288 f.), S. 4.
- ³³⁾ Vgl. *BVerfGE* 28, 386 (391); 45, 187 (228); ausführlich hierzu *Neuß*, Der Strafzweck der Generalprävention im Verhältnis zur Würde des Menschen, 2001.
Zum gleichen Ergebnis kommt *Nehm*, LTO vom 03.11.2011, aus polizeirechtlicher Sicht argumentierend: „Somit beschränkt ein absolutes Alkoholverbot die überwiegende Zahl der Kraftfahrer in ihrer Handlungsfreiheit, um einer Minderheit ein Signal zu setzen und sie von rechtswidrigem Tun abzuhalten. Dazu hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) bereits in anderem Zusammenhang ausgeführt, die Gefahr, dass sich bestimmte Personen in rechtswidriger Weise verhalten, ist regelmäßig und vorrangig diesen Personen zuzurechnen (BVerfG, Beschl. v. 22.07.2010, Az. 2 BvR 1528/10 – *Sicherungsmaßnahmen zum Schutz vor Mitgefangenen*; Beschl. v. 14.05.1985, Az. 1 BvR 233, 341/81 – *Brokdorf*). Die Gefahren sind nach Möglichkeit durch ihnen gegenüber zu ergreifende Maßnahmen abzuwehren, bevor Dritte ohne Weiteres zum Objekt eingreifender Maßnahmen der Gefahrenabwehr gemacht werden.“ (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).

³⁴⁾ Zu diesem Ergebnis kommt man übrigens auch, wenn man den spezialpräventiven Blickwinkel einnimmt: Wofür erhalte der Betroffene eine Sanktion bei Verstoß gegen ein „Kein-Tropfen-Gesetz“? Bei der Null-Promille-Grenze geht es weder um den Schutz der Allgemeinheit vor ihm noch um den Schutz des Betroffenen selbst; es könnte also allenfalls um eine Besserung der Verkehrsmoral des jeweils Betroffenen gehen: Er sollte endlich einsehen, dass Alkoholkonsum und die Teilnahme als Kraftfahrer im Straßenverkehr strikt zu trennen sind („Wer fährt, trinkt nicht – wer trinkt, fährt nicht“). Die bloße Besserung der Verkehrsmoral eines Bürgers ist jedoch nicht die Aufgabe des Staates. Ihm steht deshalb auch nicht das Recht zu, dem Bürger eine Einschränkung in seiner Handlungsfreiheit aufzuerlegen, sofern er nicht andere oder sich selbst gefährdet, würde man ihm seine Handlungsfreiheit in diesem Bereich belassen (vgl. *BVerfGE* 22, 180 [219 f.]).

³⁵⁾ *BVerfG (Kammer)*, BA 2005, 156 (159) mit Anm. *Scheffler/Halecker*.
Siehe dazu die verfassungsrechtlichen Bedenken, die der Bundesrat im Gesetzgebungsverfahren in Bezug auf § 24c Abs. 1 Alt. 1 StVG äußerte, wonach Fahranfängern und jungen Fahrern die Aufnahme alkoholischer Getränke beim Führen von Kraftfahrzeugen untersagt ist: „Gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. Eine solche Sanktionsnorm dürfte nur dann unter dem Aspekt des Artikels 2 Abs. 1 Grundgesetz verfassungskonform sein, wenn der Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit abstrakt gefährlich ist. Es muss zumindest die Möglichkeit leistungsbeeinträchtigender Wirkung auf Grund der Drogenaufnahme bestehen. Die vorgeschlagene Tatvariante dürfte indessen ein breites Spektrum von Handlungen erfassen, bei denen es an der abstrakten Gefährlichkeit fehlt. Einbezogen ist beispielsweise der einzige Schluck eines alkoholischen Getränks während der Fahrt, der nach naturwissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen keinesfalls geeignet ist, eine ‚Wirkung‘ im Sinne verkehrsrelevanter Leistungsbeeinträchtigungen herbeizuführen.“ Stellungnahme des *Bundesrates* zum Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BR-DrS 124/07 [Beschluss] vom 30.03.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 166 ff.), S. 4.

Vgl. auch *Janker* in *Burmann/Heß/Jahnke/Janker*, a. a. O., § 24c StVG Rn. 8: „Verfassungsrechtlich ist dies nicht unproblematisch, da die Sanktion nur dann iSd Art 2 I GG verfassungskonform sein dürfte, wenn der Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit zumindest abstrakt gefährlich ist. Es muss damit wenigstens die Möglichkeit bestehen, dass die Aufnahme des alkoholischen Getränks die Leistung als Kraftfahrzeugführer beeinträchtigt.“

Die *Bundesregierung* wies in ihrer Gegenäußerung die Bedenken des Bundesrates – mit schwer nachvollziehbarer Begründung – zurück (Gegenäußerung der *Bundesregierung* zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 [auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 237], S. 14): „Die angeführten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die Bußgeldbewehrung der Aufnahme alkoholischer Getränke während der Fahrt werden nicht geteilt. Die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts zur Regelung in § 24a Abs. 2 StVG in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2004 (Az. 1 BvR 2652/03) sind auf das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Alkohol nicht übertragbar. Die bei berauschenden Mitteln und Substanzen bestehende Problematik der fehlenden Übereinstimmung von Nachweis- und Wirkungsgrenze besteht bei Alkohol nicht. Alkohol ist – anders als die in der Anlage zu § 24a StVG genannten berauschenden Mittel und Substanzen – schon nach wenigen Stunden im Körper abgebaut.“

³⁶⁾ *Nehm*, LTO vom 03.11.2011 (<http://www.lto.de/de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>).

Es wäre also – das ist hier aber nicht das Thema – auf Grundlage der Entscheidung des *BVerfG* lediglich möglich, wie in § 24a Abs. 2 und § 24c Abs. 1 StVG darauf abzuheben, ob ein Fahrzeugführer „unter der Wirkung“ alkoholischer Getränke steht – was aber gerade keine 0,0-Promille-Grenze bedeuten würde: „,Unter der Wirkung‘ solcher Getränke steht ein Betroffener, wenn der aufgenommene Alkohol zu einer Veränderung physischer oder psychischer Funktionen führen kann und in einer nicht nur völlig unerheblichen Konzentration (im Spurenbereich) im Körper vorhanden ist ... Wird eine Atem- oder Blutprobe vom Betroffenen genommen, ist von einer ‚Wirkung‘ im Sinne dieser Vorschrift nach derzeitigem wissenschaftlichem Erkenntnisstand erst ab einem Wert von 0,2 Promille Alkohol im Blut oder 0,1 mg/l Alkohol in der Atemluft auszugehen, um Messwertunsicherheiten und endogenen Alkohol auszuschließen.“ Begründung des Entwurfs der *Bundesregierung* eines Gesetzes zur Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen, BT-DrS 16/5047 vom 20.04.2007 (auszugsweise abgedruckt in BA 2007, 162 ff.), S. 9.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: scheffler@europa-uni.de

HANSJÜRGEN BRATZKE

Für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“

Beim 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag (1993) in Goslar zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ wurde vom Autor dieses Artikels folgende Forderung postuliert: „Wer unter dem Einfluss von Drogen, Medikamenten oder vergleichbaren Stoffen steht, die die Fahrtüchtigkeit herabsetzen, gefährdet den Verkehr und handelt ordnungswidrig“.

An dieser Aussage hat sich bis heute nichts geändert, wobei es nach wie vor nicht gelungen ist, Grenzwerte für die „absolute Fahrtüchtigkeit“ unter Drogen festzulegen. Die Frage, die sich jetzt stellt, geht dahin, ob Alkohol ein „vergleichbarer Stoff“ ist, was nach der Definition (Jahrbuch Sucht 1991) durchaus so gesehen werden kann. Dort heißt es: „Drogen sind auf das Bewußtsein, die Sinne und Stimmung wirkende Stoffe und Verbindungen natürlicher oder künstlicher Herkunft mit erwünschter positiver und erwünschter negativer Wirkung“. Im Mittelpunkt der jetzigen Diskussion stehen die Dosis-Wirkungsbeziehung (Hysterisis) und die Frage, ob kleine Mengen Alkohol nachweisbare psycho-physische Wirkungen hervorrufen können.

Die Antwort auf diese Frage kann zunächst empirisch erfolgen. Wenn man die Auswertung von 82.828 Blutproben betrachtet (GONZALES-WILHELM, ORELLANA u. BRATZKE, 2007), dann lässt sich feststellen, dass es auch bei geringen Alkoholisierungsgraden zu Auffälligkeiten im Straßenverkehr kommt und bei 7,7 % der Fälle ($n = 6.421$) die Blutalkoholkonzentration unter 0,5 ‰ lag (Abb. 1.)

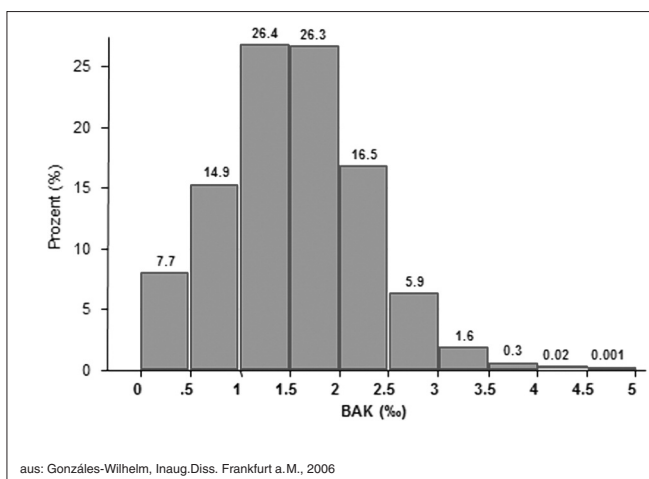


Abb. 1 Prozentuelle Verteilung der BAK im Untersuchungsmaterial ($n = 82.828$).

Bei experimentellen Untersuchungen über die Auswirkungen niedriger Alkoholisierungsgrade traten immer wieder Schwierigkeiten auf, weil die Versuchsteilnehmer versuchten, durch besondere Konzentration zu beweisen, dass individuell bei ihnen Alkohol nicht zu Leistungseinbußen führt. Hinzu kam der Übungseffekt, der geringe messbare Einbußen überdeckte (STAAK et al. 1972). Neuerdings konnten von BREITMEIER et al. mit psychometrischen Methoden auch im untersten Promillebereich (0,3p) signifikante Ausfälle nachweisen, die sich auf die Fahrsicherheit auswirken.

Die Komplexität der Anforderungen und die Störbarkeit selbst durch kleine Mengen Alkohol ist schon 1984 von GERCHOW umfassend dargestellt worden:

„Die entscheidenden alkoholbedingten Ausfälle liegen im Bereich der Gesamtpersönlichkeit. Sie führen oft Situationen herbei, in denen es dann aufgrund der Schädigungen im sinnesphysiologischen Bereich zum Fehlverhalten kommt. Eine der bekanntesten Wirkungen ist, dass der Alkoholisierter den Einfluss des Alkohols auf seine Leistungsfähigkeit unterschätzt. Das subjektive Leistungsgefühl ist im Verhältnis zum objektiven Leistungsvermögen gesteigert (man fühlt sich stärker als man ist), ganz besonders im Bereich der leichteren Wirkungsgrade. Auffassung und geistige Verarbeitung von Sinneseindrücken sind beeinträchtigt. Die Anpassung an die ständig wechselnden Verkehrssituationen ist gestört. Hinzu kommen eine Steigerung des Bewegungsdrangs, des Leichtsinns, der Sorglosigkeit und verbunden damit eine Schwächung des Verantwortungsgefühls. Es handelt sich im weitesten Sinne um Störungen der Besonnenheit. Es handelt sich gleichzeitig um Ausfallserscheinungen, die im äußeren Erscheinungsbild kaum oder nur andeutungsweise feststellbar sind. Dazu gehören auch eine gesteigerte Wagnisbereitschaft und Kritischschwäche, der Verlust ethischer und morali-

scher Hemmungen sowie Schädigungen der Aufmerksamkeit, Auffassung und vor allem der Umstellungsbe-reitschaft. Diese spielt eine entscheidende Rolle. Der Alkoholisier-te ist nicht in der Lage, seine Aufmerksam-keit über längere Zeit auf einen Vorgang zu konzentrieren (Tenazität) und gleichzeitig in kurzer Folge anderen Vorgängen zuzuwenden (Vigilität). Es handelt sich hier bei um ein Musterbeispiel einer Mehrfach-tätigkeit, deren Funktionieren für jeden Kraftfahrer erforderlich ist. Er muss gleichzeitig wahrnehmen, auffassen und verarbeiten. Er muss gefährliche Situationen ‚vorahnen‘. Er muss die ständig wechselnde Verkehrslage erfassen, Entfernungen und Geschwindigkeiten schätzen. Er muss das Augenmaß und feine Gefühl für die Bestim-mung des Bremsweges haben. Alle diese Fähigkeiten und Funktionen sind nachweislich um so stärker gestört, je höher der Alkoholisierungsgrad ist. Für den geringgradig Alkoholisier-ten bedeutsam, dass eine Steigerung der motorischen Antriebe mit einer Minderung der hemmenden und kontrollierenden Funktion einhergeht. Be-merkenswert auch die Rat- und Hilflosigkeit bei überraschend auftauchenden Situationen. Modellfahrversuche, Reaktionszeitmessungen, Prüfungen der Auffassung, Aufmerksamkeit, tachystoskopische Versuche und die Prüfung zahlreicher Einzelfunktionen haben gezeigt, dass erhebliche Leistungsbeeinträchtigungen bereits bei 0,4 bis 0,6 Promille vorliegen und außerdem bewiesen, dass die Ausfallerscheinungen bei gleicher BAK regelhaft stärker sind in der Resorptionsphase als in der Eliminationsphase: sog. Phasenverschiedenheit der Alkoholwirkung. Eine komplexe Schädigung aller psycho-physischen Leistungsbereiche hat die experimen-telle Überprüfung des vestibulär-okulomotorischen Regelsystems bei Alkoholisier-ten.“

Befragt man bei Trinkversuchen die Teilnehmer (STAAK et al. 1973, BRATZKE 1977), dann wird häufig subjek-tiv eine Veränderung von „Nüchtern“ auf „Alkoholisier-t“ bemerkt, mit Aufhellung der Stimmungslage sowie anschließender (jedenfalls bei Alkoholaufnahme zu Tageszeiten) durch Müdigkeit und Lustlosigkeit geprägter Phase, mit der Folge, dass schwierige Arbeiten mit hohen Konzentrationserfordernissen nicht mehr in Angriff genommen werden. Ein Zustand, den man mit dem „amotivationalen Syndrom“ durch THC-Konsum vergleichen könnte („Null-Bock-Stimmung“).

Die Erklärung für diese Phänomene ist in der Wirkungsweise des Alkohols zu sehen, der (im Gegensatz zu Drogen oder Medikamenten) keine eigenen Rezeptoren am Gehirn besitzt, sondern sich auf Botenstoffe im Ge-hirn in quantitativer und qualitativer Hinsicht auswirkt. Nach der Aufnahme von Alkohol und der Verteilung über die Blutwege kommt es bereits nach zwei Minuten im Gehirn zu einer Bindung von Alkoholmolekülen an Re-zeptoren der Neutransmitter Dopamin, Serotonin und Endorphine, die dem „Belohnungssystem“ zuzurechnen sind und zu einer euphorischen Stimmungslage führen. Mit zunehmender Alkoholwirkung wird das Beloh-nungssystem durch den Einfluss des Alkohols auf die Glutamat- und das GABA- (Gammaaminobuttersäure) Transmittersysteme gehemmt und nach der euphorischen Phase steht die Aktivitätsdämpfung mit Abnahme der Nervenimpulse im Vordergrund (HERNÁNDEZ et. al. 2006, 2010, MARK 2004). Diese Phänomene sind heute durch die Neuro- und Kognitionswissenschaften durch funktionelle Aktivitätsmessungen im Gehirn (funktionelle Mag-netresonanztomografie – Positronenemissionstomographie-PET) sichtbar gemacht worden (GILMAN et. al. 2008).

Neben den messbaren Auswirkungen ist zu berücksichtigen, dass kleine Mengen Alkohol die Hemmungen in Bezug auf das weitere Trinken außer Kraft setzen können und damit ein Ablauf in Gang gesetzt wird, der zu einem Verlust der Selbstkritik gegenüber dem eigenen Zustand mit der Folge eine Alkoholfahrt in höherem Alkoholisierungsgrad führt.

Will die Gesellschaft grundsätzlich keine vorprogrammierte Herabsetzung der Leistungsfähigkeit eines Kraft-fahrers, kann dieses nur die Forderung nach einer „Null-Promille-Grenze“ bedeuten.

Literatur

- [1] Bratzke H (1993) Drogen und Sicherheit des Straßenverkehrs. Nachweis und Wirkungen. Tatsächliche Ver-breitung und Verdachtsbild. Straf- und verwaltungsrechtliche Sanktion. In: Dt. Akademie für Verkehrswis-senschaft. Veröffentlichung der auf dem 31. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 28. und 29. Januar 1993 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen, Hamburg
- [2] Bratzke H (1977) Selbsteinschätzung des „Promille-Wertes“. Festschrift zum 65. Geburtstag von Prof. Dr. med. W. Krauland Berlin, S. 413-417
- [3] Breitmeier D, Seeland-Schulze I, Hecker H, Schneider U (2007) The influence of blood alcohol concentra-tions of around 0.03 % on neuropsychological functions – a double-blind, placebo-controlled investigation. *Addict Biol.* 2007 Jun;12: 183-189
- [4] Gerchow J (1984) Alkohol und Verkehrstrüchtigkeit. In: Wagner H-J (Hrsg.) *Verkehrsmedizin*. Springer, Ber-lin Heidelberg New York, S. 290-291
- [5] Gilman JM, Ramchandani VA, Biork JM, Hommer DW (2008) Why we like to drink: a functional magnetic resonance imaging study of the rewarding and anxiolytic effects of alcohol. *J Neurosci* 28: 4583-4591
- [6] Gonzales-Wilhelm L (2006) Prävalenz von Alkohol und illegalen Proben in Blutproben von Erwachsenen bei Verkehrsverstößen im Einzugsgebiet des Zentrums der Rechtsmedizin Frankfurt am Main. Quer-schnittsstudie (1994-2004) und systematische Literaturübersicht. Inaug. Diss. JWG-Univ. Frankfurt am Main

- [7] Gonzales-Wilhelm L, Orellana JJ, Bratzke H (2007) Prävalenz von Alkohol in Blutproben von Erwachsenen bei Verkehrsverstößen in Frankfurt am Main und Südhessen. Querschnittsstudie (1994-2004). *Blutalkohol* 44: 215-230
- [8] Hernández OH, Vogel-Sprott M (2010) Alcohol slows the brain potential associated with cognitive reaction time to an omitted stimulus. *J Stud Alcohol Drugs* 71: 268-77
- [9] Hernández OH, Vogel-Sprott M, Huchín-Ramirez TC, Aké-Estrada F (2006) Acute dose of alcohol affects cognitive components of reaction time to an omitted stimulus: differences among sensory systems. *Psychopharmacology*:184: 75-81
- [10] Mark aus der I (2004) Wie wirkt Alkohol im Gehirn? http://www.wdr.de/tv/quarks/sendungsbeitraege/2004/0210/003_alkohol.jsp (Aufruf 01.06.2012)
- [11] Staak M, Springer E, Schoor P (1972) Experimentelle Untersuchungen über objektiv meßbare Wirkungen niedriger Blutalkoholkonzentrationen im Doppelblindversuch. *Blutalkohol* 9: 441-450
- [12] Staak M, Springer E, Schoor P (1973) Experimentelle Untersuchungen über die subjektiv registrierbare Wirkung niedriger Blutalkoholkonzentrationen im Doppelblindversuch. *Blutalkohol* 10: 17-24

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr.med. Hansjürgen Bratzke
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
im Klinikum der Goethe-Universität Frankfurt am Main
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main
Email: bratzke@em.uni-frankfurt.de

CHRISTIAN JANECZEK

Null Toleranz – kein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit

1. Einführung

Wer trinkt, der hat hinter dem Steuer eines Fahrzeuges nichts zu suchen. Diese vielzitierte Feststellung ist richtig und es sollte alles daran gesetzt werden, dass dies jeder so sieht und sich auch jeder daran hält. Denn ich sage nichts Neues, wenn ich feststelle, dass Alkohol eine der häufigsten Ursachen schwerer Verkehrsunfälle ist.

Es wäre also einfach nunmehr die Null-Promille-Grenze in der Absicht zu fordern, einen positiven Aspekt für die Verkehrssicherheit zu schaffen. Doch so einfach ist es aus meiner Sicht nicht. Bei der Forderung nach einem strikten Verbot von Alkohol am Steuer gilt es sowohl rechtliche als auch tatsächliche Probleme zu beachten. Diese lassen mich zu dem Ergebnis kommen, dass die Forderung nach einer Null-Promille-Grenze nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Lassen Sie mich also diese Bedenken und einen Vorschlag meinerseits darstellen.

2. natürliche Alkoholkonzentration

Kürzlich las ich, dass der Vorstand der Deutschen Verkehrswacht ein absolutes Alkoholverbot für Autofahrer vorgeschlagen hat. Zurzeit gilt die Null-Promille-Grenze nur für Fahranfänger unter 21 Jahren, ansonsten beginnen die Bußgelder und Strafen ab 0,3 Promille Blutalkoholkonzentration. Eine Arbeitsgruppe der Verkehrswacht will dies auf alle Fahrer von Kraftfahrzeugen ausdehnen und von Anfang an mit einem mindestens einmonatigen Fahrverbot und 500 EUR Bußgeld bewehren. Damit steht die Verkehrswacht nicht allein da. Auch der Auto Club Europa schließt sich einer solchen Forderung an, wie auch die Gewerkschaft der Polizei. Es gibt also gewichtige Kreise und damit eine große Lobby für die Null-Promille-Grenze. Dann lese ich aber auch, dass es eine absolute Null-Promille-Grenze nach den Erkenntnissen einer Verkehrswacht-Arbeitsgruppe nicht geben kann, da sich auch ohne Genuss alkoholischer Getränke im menschlichen Blut bis zu 0,1 Promille Alkohol befinden können. Was heißt das jetzt? Soll zukünftig neben absoluter und relativer Fahruntüchtigkeit auch zwischen absoluter und relativer Null-Promille-Grenze unterschieden werden? Wenn ich nun überlege, dass ein zukünftiges Gesetz eine Null-Promille-Grenze vorsieht und bei Verstoß dagegen ein Bußgeld von 500 EUR und ein einmonatiges Fahrverbot die Regelfolge ist, komme ich zu dem Schluss, dass sich bereits tatsächlich eine solche Regelung nicht durchsetzen lassen wird. Nehmen wir z. B. folgenden Fall an:

Ein Mandant kommt zu mir ins Büro mit einem Bußgeldbescheid, weil er bei einer Blutalkoholmessung 0,1 Promille Blutalkoholkonzentration aufgewiesen hat. Der objektive Tatbestand der Trunkenheitsordnungswidrigkeit wäre erfüllt. Mein Mandant wird trotzdem nicht verurteilt werden können, da die für eine Verurteilung notwendige Schuld nicht nachgewiesen werden kann. Denn wenn die Blutalkoholkonzentration nicht zwingend auf dem Genuss von Alkohol beruhen muss, sondern dies auch auf eine körpereigene Reaktion zurückzuführen sein kann, ist ihm dies nicht vorwerfbar. Damit wäre eine solche gesetzliche Regelung nicht praxistauglich. Eines zeigt das Beispiel aber: Beruflich sollte ich nichts gegen eine solche Grenze haben, produziert sie doch eine Reihe von Mandaten für den verkehrsrechtlich tätigen Anwalt.

3. Erfahrung anderer Länder mit Null-Promille-Grenze

Trotzdem gibt es eine Reihe von Ländern, in denen es die Null-Promille-Grenze gibt. Dazu gehören Länder wie Tschechien und die Slowakei. Insbesondere im Biertrinkerland Tschechien überrascht zunächst eine solche Regelung. Doch wie wird tatsächlich damit umgegangen? Die Onlineausgabe der Prager Zeit vom 11. Mai 2011 stellt in einem Kommentar fest:

„Trotz des Totalverbots gab es viele Unfälle

Unterschreibt Präsident Václav Klaus – und davon kann man ausgehen – kann man sich ab August auch vor einer Autofahrt ein Bier gönnen, ohne dabei mit dem Gesetz in Konflikt zu geraten. Das ist auch gut so, denn etliche Studien haben bewiesen, dass mit einem Alkoholgehalt von 0,3 Promille die Fahrtüchtigkeit nicht eingeschränkt wird.

Damit schreibt die Regierung ein Gesetz fest, was ohnehin seit einiger Zeit gängige Praxis ist, nämlich, dass die Polizei bei geringen Alkoholmengen den Fahrer nicht mehr bestraft. Das neue Gesetz spiegelt die Realität wieder und hat zahlreiche Vorteile. Erstens werden Fahrer mit geringerer Alkoholkonzentration im Blut nicht mehr kriminalisiert.

Zweitens spart dies enormen Verwaltungsaufwand und somit auch Kosten, die aufgrund der Bagatelldelikte entstehen würden. Wer rücksichtslos ist und gerne trinkt, wird sich zudem auch kaum von einem absoluten Alkoholverbot einschüchtern lassen.

Will man wirklich die Zahl der alkoholbedingten Unfälle, die in Tschechien trotz der Nulltoleranz hoch ist, senken, sind regelmäßige Kontrollen die einzige Lösung. Denn was nützen strenge Vorschriften, wenn deren Einhaltung nicht gewährleistet werden kann.“

Das angesprochene Gesetz kam so nicht zustande, jedoch wurden die Rechtsfolgen bei geringen Alkoholkonzentrationen deutlich geringer. Das Null-Toleranz jedoch nicht zwingend positiven Einfluss haben muss, macht dieser Kommentar deutlich. Wenn also festgestellt werden kann, dass eine Null-Promille-Regelung in anderen Ländern nicht geeignet ist, ein Problem zu lösen, macht es aus meiner Sicht auch keinen Sinn, eine solche Regelung in Deutschland einzuführen.

4. Verfassungswidrigkeit einer Null-Promille-Grenze

Aus meiner Sicht bestehen auch rechtliche Bedenken gegen die Einführung einer Null-Promille-Grenze. Im Gegensatz zum Alkohol besteht für den Bereich der Betäubungsmittel quasi eine Null-Toleranz-Grenze im Absatz 2 des § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG), der zum Jahr 1998 eingeführt worden ist. Der Gesetzgeber hat sich damals dabei ausdrücklich entschlossen, einen reinen Gefährdungstatbestand zu schaffen, da Dosis-Wirkungsbeziehungen wie beim Alkohol nicht festgestellt werden können. Hiernach bedeutete dies in der Praxis, dass bei positivem Nachweis eines Betäubungsmittels eine Verurteilung die Folge war, ohne dass es auf die Wirkstoffkonzentration ankommt. Durch verbesserte Nachweismöglichkeiten kam es in der Folge dazu, dass Betäubungsmittel in so geringen Konzentrationen nachgewiesen werden konnten, bei denen feststand, dass eine Wirkung nicht mehr gegeben sein kann. Dieser Zustand ist aus meiner Sicht vergleichbar mit der Feststellung einer Blutalkoholkonzentration von unter 0,2 Promille. Diese Nachweismöglichkeiten haben sodann das Bundesverfassungsgericht¹⁾ auf den Plan gerufen. Dieses hat im Ergebnis festgestellt, dass § 24a Abs. 2 StVG nicht verfassungswidrig ist, jedoch verfassungskonform ausgelegt werden muss. Dies erfolgt durch eine einschränkende Auslegung des § 24a Abs. 2 StVG. Es reicht danach entgegen des Wortlautes der Vorschrift nicht einfach aus, einen positiven Wirkstoffbefund zu erhalten. Festgestellt werden muss danach eine THC-Konzentration, die mindestens so hoch ist, dass die Möglichkeit besteht, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt sein kann. Dies wird in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von deutlich über 1,0 ng/ml THC angenommen. Andere gehen davon aus, dass schon – aber auch erst – ab einem Grenzwert von 1,0 ng/ml eine Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG nicht mehr auszuschließen sei.

Vor diesem Hintergrund war die angegriffene Bußgeldentscheidung mit dem Grundrecht des Beschwerdeführers aus Art. 2 Abs. 1 GG nicht vereinbar. Sie stellen bei Auslegung und Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG allein auf die festgestellte THC-Konzentration von unter 0,5 ng/ml ab, ohne zu prüfen, ob die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit für das hier konsumierte Rauschmittel noch zutrifft. Nicht erwogen wurde, dass die Wirkungsdauer beim Beschwerdeführer zum Zeitpunkt der fraglichen Fahrt 16 Stunden nach der Einnahme von Cannabis nicht mehr fortbestanden haben könnte.

Wird die rechtliche Auffassung des Bundesverfassungsgerichts vom Problem der Betäubungsmittel nun auf das Problem des Alkohols übertragen, bedeutet dies, dass die unterste Schwelle einer Alkoholgrenze eine solche ist, bei der ein Einfluss des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit nicht ausgeschlossen werden kann. Nach allem, was ich bislang gelesen habe, wird darüber rechtsmedizinisch diskutiert, ob Alkohol bereits bei 0,2 Promille einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben kann oder erst bei 0,3 Promille. Dies bedeutet, dass eine Promille-Grenze unter 0,2 oder 0,3 Promille verfassungswidrig wäre. Im Ergebnis ist damit eine Null-Promille-Grenze rechtlich nicht durchsetzbar. Es wäre im Übrigen auch ein nicht nachvollziehbares Ergebnis: Auf der einen Seite wäre es bei Betäubungsmitteln notwendig, eine bestimmte Wirkstoffkonzentration nachzuweisen, während beim Alkohol zur Tatbestandverwirklichung jeder positive Befund ausreichen würde.

5. unkontrollierter Alkoholkonsum pro Null-Promille-Grenze?

Durch Befürworter der Null-Promille-Grenze wird ins Feld geführt, dass alkoholbeeinflusste Fahrten häufig erst damit ihren Anfang nehmen, dass der Autofahrer ein Glas Bier oder ein Glas Wein trinkt, in der Annahme, dass dies ja noch geht. Aus dem ersten Glas wird schnell ein zweites Glas und daraus entstünde dann unkontrollierter Alkoholkonsum. Natürlich sind Einzelfälle vorstellbar, die so verlaufen. Doch wird man ehrlich feststellen müssen, dass die ganz große Masse an alkoholbedingten Fahrten und insbesondere alkoholbedingten Unfällen solche sind, die Konzentrationen jenseits der Grenze der absoluten Fahruntauglichkeit aufweisen und gerade nicht damit begonnen haben, ein Glas trinken zu können. Das eigentliche Problem wird also nicht angegangen.

6. Alternativen

Welche Alternativen lassen sich also zu einer Forderung von 0,0 Promille finden?

a. höhere Kontrolldichte

Was ist also wirklich zu tun? Niedrigere Grenzen und härtere Strafen zu fordern, wird das Problem nicht lösen. So lange nur jede 600. Alkoholfahrt überhaupt entdeckt wird, stellt eine härtere Bestrafung keine Abschreckung dar. Derjenige, der Alkohol trinkt und Auto fährt, muss mit deutlich höherer Wahrscheinlichkeit auf frischer Tat angetroffen werden als heute. Nur dies kann Abschreckung bedeuten. Aus meiner Sicht ist es nicht wichtig, jemanden zu verurteilen, der 0,1 Promille Alkohol getrunken hat, wenn ich gleichzeitig weiß, dass 600 Autofahrer

mit über 1,0 Promille straffrei am Straßenverkehr teilgenommen haben. Kein Mensch wurde im Straßenverkehr verletzt oder getötet, weil jemand 0,1 Promille Alkohol aufgewiesen hat. Warum also soll dies bestraft werden? Statt also Null Toleranz beim Gesetz zu zeigen, muss die Kontrolldichte erhöht werden. Ohne Ökonom zu sein, könnte ich mir vorstellen, dass der volkswirtschaftliche Schaden der Folgen alkoholbedingter Fahrten höher ist als die Kosten, die für eine Erhöhung der Kontrolldichte entstünden.

b. Prävention

Auch Aufklärung muss betrieben werden. Welcher Autofahrer weiß denn schon, wieviel er trinken darf, ohne dass sich dies auf die Fahrtüchtigkeit auswirkt. Nicht mal Ministerpräsidenten wissen dies, wenn sie propagieren, dass man zwei Maß Bier schon mal trinken darf. Diese lockere und unwissende Einstellung ist es doch, die viele Alkoholfahrten provozieren. Ich meine jedoch, dass diese Unwissenheit nicht damit bekämpft werden kann und muss, dass jede nur geringste Alkoholkonzentration am Steuer repressiv verfolgt wird. Es muss nach Lösungen geschaut werden, die es einem Kraftfahrer ermöglichen zu erkennen, ob er unter Wirkung von Alkohol steht oder nicht. Denn z. B. beim Restalkohol ist es ja so, dass subjektiv häufig die Wirkung nicht erkannt wird.

Ein leichterer Zugang zu verlässlichen Alkoholtestgeräten, z. B. im Auto fest installiert, dürfte hier ein guter Ansatz sein. Denn derjenige, dem bewusst vor Augen geführt wird, dass er eine zu hohe Alkoholkonzentration aufweist, wird regelmäßig von der beabsichtigten Fahrt Abstand nehmen. Demjenigen, der trotzdem nicht reagiert, droht eher der Vorwurf vorsätzlicher Begehungsweise und damit eine regelmäßig höhere Strafandrohung.

c. Repression

Neben präventiven Maßnahmen erachte ich jedoch auch repressive Änderungen für sinnvoll. Die 0,5-Promille-Grenze des Ordnungswidrigkeitenrechts verleitet manche zu der Annahme, dass bis zu dieser Grenze sorgenfrei getrunken werden kann. Hier erachte ich eine Harmonisierung des Strafrechts und des Ordnungswidrigkeitenrechts für sinnvoll. Eine Orientierung der Rechtsfolgen zunächst einmal anhand der Blutalkoholkonzentration würde zum einen für mehr Rechtssicherheit und zum anderen für weniger Verwirrung an den deutschen Stammtischen sorgen. Denn dort wird regelmäßig darüber gestritten, ob nun 0,5 Promille erlaubt seien oder doch nur 0,3 Promille. Es fällt dem Laien hier schwer, zwischen der Grenze möglicher relativer Fahrtüchtigkeit auf der einen Seite und der Grenze der Ordnungswidrigkeit auf der anderen Seite zu unterscheiden. Darum hielte ich einen Einstieg bei der Verfolgung von Trunkenheitsfahrten ab generell 0,3 Promille schon für sinnvoll, aber ausschließlich als Ordnungswidrigkeit. Aus meiner Sicht würde es sich anbieten, Blutalkoholkonzentrationen zwischen 0,3 Promille und 0,5 Promille grds. – aber auch nur – als Ordnungswidrigkeit zu verfolgen. So wäre rechtsklar geregelt, dass die Ahndung bei 0,3 Promille erfolgt und nicht wie bislang – nur erfolgen kann. Auf der anderen Seite sollte dieser Bereich nicht mehr als Straftat verfolgt werden. Rechtskräftige strafrechtliche Verurteilungen in diesem Bereich sind sowieso sehr selten, da die Anforderungen an den Nachweis eines alkoholbedingten Fahrfehlers sehr hoch sind. Genau aus diesem Grund sind die Begründungen der paar Entscheidungen, die es überhaupt gibt, auch zumindest sehr zweifelhaft. Sie gründen sehr häufig auf der fehlerhaften Unterscheidung zwischen Ausfallerscheinungen und konkurrierenden Ursachen. So wird dann ein Fahrfehler einer geringen Alkoholkonzentration zugeordnet, ohne zu schauen, ob Unerfahrenheit, Ablenkung oder die Witterung den Unfall verursacht haben. Ein verlängerter Drehnystagmus wird allzu gern als Beweisanzeichen angenommen, obwohl der Nüchternwert überhaupt nicht ermittelt wird. Aus einer zu schnellen Fahrweise wird gern auf alkoholbedingte Enthemmung geschlossen, obwohl der Beschuldigte möglicherweise auch ohne Alkohol gern zu schnell fährt. Da die obergerichtliche Rechtsprechung an die Feststellung konkreter Ausfallerscheinungen strengere Anforderungen stellt je geringer die Blutalkoholkonzentration ist, wird sich eine rechtsfehlerfreie Feststellung dieser zwischen 0,3 Promille und 0,5 Promille kaum finden lassen.

Weiterhin wird so gerade im Bereich geringer Alkoholkonzentrationen eine effektivere Abarbeitung gewährleistet. Bislang ist es ja so, dass wenn z. B. ein Unfall aufgenommen und eine Atemalkoholkonzentration im Vortest über 0,3 Promille festgestellt wird, ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eingeleitet wird und eine Blutabnahme erfolgt, da zumindest der Verdacht besteht, dass ein alkoholbedingter Fahrfehler vorliegt. Wenn diese dann den Vortest bestätigt, wird nach Abarbeitung die Sache an die Staatsanwaltschaft abgegeben. In aller Regel wird dann durch die Staatsanwaltschaft das strafrechtliche Ermittlungsverfahren bei Blutalkoholkonzentrationen bis 0,5 Promille eingestellt und dann die Sache zur Verfolgung möglicher Verkehrsordnungswidrigkeiten an die Verwaltungsbehörde abgegeben. Aus meiner Sicht kann sich der Umweg über die Staatsanwaltschaft und auch zuvor die Blutabnahme gespart werden, wenn Werte bis 0,5 Promille nur noch – dafür aber stets – als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden. Dann reicht vor Ort die beweissichere Atemalkoholmessung und die Ahndung erfolgt schneller und kostengünstiger.

Ab 0,5 Promille bis 1,1 Promille kann dann auf Tatbestandsebene so verfahren werden wie bislang.

Auch bzgl. der Rechtsfolgen sehe ich Handlungsbedarf. Bislang ist es so, dass einer unauffälligen Trunkenheitsfahrt eines Ersttäters mit z. B. 1,09 Promille ein Bußgeld von 500 EUR und ein einmonatiges Fahrverbot folgt. Bei einer fahrlässigen Trunkenheitsfahrt mit alkoholbedingten Ausfallerscheinungen und 0,3 Promille droht dem Täter dagegen eine Geldstrafe im Bereich von einem Monatsnettoeinkommen und ein Führerscheinentzug von mindestens 6 Monaten. Einen solchen Unterschied bei den Rechtsfolgen allein mit der oftmals doch eher zu-

fälligen Feststellung oder Nichtfeststellung alkoholbedingter Ausfallerscheinungen zu begründen, reicht meines Erachtens nicht aus und führt häufig zu ungerechten Ergebnissen. Die Rechtsfolgen müssen sich in erster Linie an der Schuld des Täters orientieren und dieser Unterschied ist meines Erachtens in den beiden Beispielfällen nicht so groß, wie der zwischen den derzeitig vorgesehenen Rechtsfolgen. Aus meiner Sicht könnte für den Bereich von 0,3 Promille bis 0,5 Promille ein Bußgeld von 250 EUR angemessen und ausreichend sein. Von 0,5 Promille bis 0,8 Promille ohne Ausfallerscheinungen reichen ein Bußgeld von 500 EUR und ein einmonatiges Fahrverbot aus. Bei Ausfallerscheinungen – also dem Vorliegen einer Straftat – sollte in diesem Fall – eine Anpassung der §§ 69, 69a StGB vorausgesetzt – neben der Geldstrafe ein dreimonatiges Fahrverbot bei fahrlässiger Begehungsweise ausreichend sein. Bei Vorsatz ist der Führerschein zu entziehen. Zwischen 0,8 Promille und 1,1 Promille ohne Auffälligkeiten sehe ich neben dem Bußgeld von 500 EUR ein dreimonatiges Fahrverbot als angemessen an. Bei Auffälligkeiten ist wie bislang der Führerschein für mindestens 6 Monate zu entziehen. Dies würde insgesamt dazu führen, dass die doch erheblichen Sprünge bei den Rechtsfolgen verringert werden und den Täter zugleich klarere Rechtsfolgen als bislang treffen. Eine schnellere und gerechtere Verfolgung im Sinne der Verkehrssicherheit wäre die Folge und damit auch das von den Befürwortern der Null-Promille-Grenze gesteckte Ziel erreicht.

Fußnoten

¹⁾ Beschluß vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03.

Anschrift des Verfassers

Christian Janeczek
Fachanwalt für Verkehrsrecht
Gohliser Straße 1
01159 Dresden
Email: c.janeczek@roth-anwaelte.de

PAUL BRIELER

Die Forderung nach einer Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr aus verkehrspsychologischer Sicht^{*)}

Verkehrspsychologen sind seit vielen Jahrzehnten mit der Problematik „Alkohol im Straßenverkehr“ befasst: Im Rahmen der Begutachtung der Fahreignung müssen erstmals alkoholauffällige Kraftfahrer ab 1,6 Promille sowie alle mehrfach alkoholauffälligen Kraftfahrer ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorlegen, um die Eignungszweifel der Fahrerlaubnisbehörde auszuräumen (§ 13 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –). Im Falle noch bestehender Restzweifel können die Gutachter eine Teilnahme an einem amtlich anerkannten Rehabilitationskurs (§ 70 FeV) empfehlen. Nach erfolgreichem Kursabschluss gilt die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen als wiederhergestellt (§ 11 Abs. 10 FeV).

Alkoholauffällige Fahranfänger müssen, unabhängig von der Höhe des erreichten Promillewertes, an einem Besonderen Aufbauseminar bei einem amtlich anerkannten, verkehrspsychologisch ausgebildeten Seminarleiter teilnehmen. Mit dem Ziel, „die Ursachen (...) zu diskutieren und Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu erörtern. Wissenslücken der Kursteilnehmer über die Wirkung des Alkohols und anderer berauschender Mittel auf die Verkehrsteilnehmer sollen geschlossen und individuell angepasste Verhaltensweisen entwickelt und erprobt werden, um insbesondere Trinkgewohnheiten zu ändern sowie Trinken und Fahren künftig zuverlässig zu trennen. Durch die Entwicklung geeigneter Verhaltensmuster sollen die Kursteilnehmer in die Lage versetzt werden, einen Rückfall und weitere Verkehrszwischenfälle unter Alkoholeinfluss (...) zu vermeiden“ (§ 36 Abs. 4 FeV). Auch im Rahmen des Punktsystems ist für „Inhaber einer Fahrerlaubnis, die unter dem Einfluss von Alkohol (...) am Verkehr teilgenommen haben“ (§ 4 Abs. 8 FeV), bei Erreichen der zweiten Maßnahmestufe 14-17 Punkte die Teilnahme an einem Besonderen Aufbauseminar anzuordnen.

In einigen Bundesländern berücksichtigen Richter und Staatsanwälte die erfolgreiche Teilnahme an einem Kurs für erstmals alkoholauffällig gewordene Kraftfahrer bei der Bemessung der Sperrfrist zur Neuerteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69a StGB).

Ein absolutes Alkoholverbot am Steuer fördert die Verkehrssicherheit, wie die Einführung der Null-Promille-Grenze im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe bzw. für Kraftfahrer bis zum 21. Lebensjahr belegt. Um 17 % ist die Zahl aller festgestellten Alkoholverstöße bei den 18- bis 21-Jährigen zurückgegangen, bei den über 21-Jährigen dagegen nur um 2,5 % [3]. Hochgerechnet auf alle Autofahrer in Deutschland hätte dies im Jahr 2010 ein Minus von 6.700 alkoholbedingten Unfällen bedeutet [17]. Und 60 weniger Getötete, 850 weniger Schwerverletzte und 2.350 weniger Leichtverletzte. Allein diese Aussicht rechtfertigt die Einführung der Null-Promille-Grenze.

In einem Teil Deutschlands galt bereits bis 1990 die Null-Promille-Grenze. Prognostiziert hatten wir damals aus verkehrspsychologischer Sicht, „dass die Zulassung der 0,8 Promille-Grenze in den neuen Bundesländern die Motivation zum Trinken und Fahren unter Alkoholeinfluss erhöhen wird, da in der öffentlichen Meinung der Eindruck gefördert wird, es sei unschädlich, mit geringen Mengen Alkohol zu fahren. Die strikt zu trennenden Verhaltensbereiche Trinken und Fahren können so miteinander verknüpft werden.“ [12, S. 164] Die Ergebnisse dieses Feldexperiments waren eindeutig: „Nach der Einigung verlief die Entwicklung in beiden Teilgebieten Deutschlands sehr unterschiedlich: Während sich im früheren Bundesgebiet die Zahl der Alkoholunfälle geringfügig verringerte, kam es in den neuen Ländern und Berlin-Ost zu einem deutlichen Anstieg der Alkoholunfälle. Dieser Anstieg war wesentlich stärker als bei der Unfallentwicklung insgesamt.“ [17, S. 7]

Die Sichtweise von Kursteilnehmern

Was sagen die betroffenen alkoholauffälligen Kraftfahrer selbst, wenn sie im Rahmen eines Kurses daran arbeiten, ihre Kraftfahreignung wiederherzustellen? Die Betroffenen selbst begrüßen klare Verhältnisse, und klar ist für sie allein ein absolutes Alkoholverbot am Steuer:

Bittet man um eine spontane Antwort, wird die Promille-Grenze zumeist bei 0,5 Promille gesehen. Die 0,3-Promille-Grenze ist so gut wie unbekannt, in seltenen Fällen wird auch noch 0,8 Promille genannt. Autofahren nach Alkoholkonsum ist ein gelerntes Verhalten: In der gesetzlichen Promille-Grenze wird implizit die Erlaubnis gesehen, nach Alkoholkonsum noch ein Kraftfahrzeug führen zu dürfen und auch zu können. Anfangs wird auch bei geringem Alkoholkonsum noch mit einem ungenuten Gefühl gefahren. Mit der Zahl der folgenlosen, also erfolgreichen Alkoholfahrten weicht diese Unsicherheit zunehmend dem Gefühl der Sicherheit. Besonders, wenn damit einhergehend durch höheren Alkoholkonsum auch die Alkoholverträglichkeit gestiegen ist und man sich subjektiv fahrtauglich fühlt.

^{*)} Unserem Kollegen und Freund Dipl.-Psych. Hans-Peter Grunow gewidmet, der am 27.05.2012 nach langer, schwerer Krankheit im 71. Lebensjahr verstorben ist.

Die inhaltliche Botschaft der 0,5-Promille-Grenze: „Du bist ab dem Wert nicht mehr hundertprozentig fahrtauglich!“ ist bei unseren Betroffenen nicht angekommen. Ihre persönliche Erfahrung hat ja gezeigt, dass sie mit – gemäß ihrer Selbsteinschätzung – wenig Alkohol im Blut immer sicher ans Ziel gelangt sind. „Der Gesetzgeber scheint die Regelung wohl für diejenigen gemacht zu haben, bei denen bereits ein oder zwei Glas Wein oder Bier ihre Wirkung zeigen“.

Diese weit verbreitete Meinung unter Alkohol konsumierenden männlichen Kraftfahrern entspricht dem Stand der wissenschaftlichen Psychologie vor 80 Jahren. Nach psychotechnischen Untersuchungen der Alkoholwirkung wurde schon damals u. a. eine Verlängerung der Reaktionszeiten, starke Zunahme der Fehlleistungen bei Reaktionen, unrichtige Beurteilung der Geschwindigkeit eigener und fremder Bewegungen, größere Kraftanwendung bei Bewegungen, verminderte Aufmerksamkeit, ein Fortfall der Hemmungen sowie zu optimistische Beurteilung von Situationen festgestellt, und gefolgert:

„Wenn diese Feststellungen zwar im Allgemeinen zur Überzeugung führen müssen, dass der Alkohol die Leistung des Fahrers verschlechtert und Unfälle in außerordentlichem Maße begünstigt, so muss auf Grund der bisherigen Beobachtungen betont werden, dass die Wirkung bei verschiedenen Menschen eine grundverschiedene sein kann, und dass sie von mehreren Faktoren abhängt, unter denen außer der Menge des getrunkenen Alkohols eine sehr wichtige Rolle spielt, ob es sich um einen an Alkohol Gewöhnten handelt oder nicht. Wir sahen, dass bei an Alkohol Gewöhnten die Wirkung eines Quantums, welches regelmäßig getrunken wird, sogar kürzere Reaktionszeiten hervorrufen kann.“ [9, S. 143f]

Wir befinden uns also in dem Dilemma realer Verkehrsgefährdung durch gering alkoholisierte Fahrer, die nicht alkoholgewohnt sind, und dem Phänomen, das alkoholgewohnte Menschen bei geringer Alkoholisierung ihre Fahrleistungen sogar noch etwas verbessern können.

Die derzeitige Promille-Grenze ist zudem schwer zu berechnen: Im Rahmen der Kurseinheit Promilleberechnung wissen einige Teilnehmer um die Problematik des Restalkohols, und die Abbaurate wird zumeist richtig mit 0,1 Promille angegeben. Das Wissen nutzt jedoch nichts, die Alkoholresorption im Blut ist nämlich gänzlich unbekannt. Der Fahrschulunterricht liegt schon lange zurück, wobei für die Vermittlung der Gefahren durch berauschende Mittel auch nur 10 Minuten im Lehrplan vorgesehen sind [2]. Bei der Einführung der sog. Schätzformel [7] machen die Kursleiter durchgehend die Erfahrung, dass bereits im nüchternen Zustand auch einfachste Rechenoperationen unüberwindbare Hürden darstellen.

Die Promille-Berechnung setzt zudem die Kenntnis über die genaue Menge des konsumierten Alkohols voraus. Bei der Bearbeitung der Trinkprotokolle, die während des Kurses zu führen sind, zeigen sich jedoch bereits bezüglich der Selbstbeobachtungsfähigkeit enorme Defizite. Bei selbst eingeschenkten Mischgetränken und bei länger dauernden Partyaktivitäten ist eine verlässliche Selbstbeobachtung noch schwerer zu realisieren. Und es wird umso schwieriger, desto mehr ein Rauschzustand angestrebt wird. Besteht das Trinkziel darin, die Hemmungen abzubauen und zumindest ein Stück weit die Kontrolle abzugeben, dann werden Trinkmengen erst recht nicht kontrolliert oder gar dokumentiert.

Der Einfluss geringer Trinkmengen

Vorsätze mögen anfänglich vorhanden sein, aber im Verlauf des Konsums auch geringer Mengen Alkohols verändern sich die Bedürfnisse. Umgangssprachlich wählen die Betroffenen den Terminus: „Dann fing es an zu schmecken!“ Neuropsychologisch führen bereits geringe Mengen Alkohol zu einer als angenehm empfundenen Wirkung (positiver Verstärker). Was wiederum den Wunsch befördert, diesen angenehmen Zustand noch etwas mehr zu erleben. Dies scheint durch weitere Alkoholaufnahme unschwer zu gelingen. Die Idee der Verhaltenskontrolle entpuppt sich mit zunehmendem Alkoholkonsum als illusionär. Psychologen der Universität Hamburg konnten erst jüngst in einer Studie belegen, dass während des Alkoholkonsums gefasste gute Vorsätze nicht lange halten [16]. Unter Alkoholeinfluss, bereits bei 0,4 Promille, achten Personen kaum auf die Realisierbarkeit ihrer Vorsätze. Signifikante Veränderungen bei eigenmotiviertem Verhalten zeigten sich jüngst in einer anderen Studie bereits bei einer BAK von 0,26 Promille [6]. Die Gefahr, dass der im nüchternen Zustand gefasste Entschluss, nicht mehr Auto zu fahren, förmlich aufweicht, steigt mit jedem Glas Alkohol!

Beeinträchtigungen durch Alkohol beginnen bereits bei einer geringen Dosis, wie eine Meta-Analyse von 450 experimentellen Studien zu Effekten von Alkohol auf fahrrelevante Leistungen belegen konnte. „Die Ergebnisse zeigten, dass die Beeinträchtigung nicht nur von der BAK abhängt, sondern auch von der geforderten Leistung. Tracking- und Fahrleistung waren dabei am stärksten betroffen. Hier zeigten sich bereits bei sehr geringen BAK von 0,02 % Beeinträchtigungen. Auch psychomotorische Fähigkeiten wurden beträchtlich durch geringe BAK beeinträchtigt. Eine Beeinträchtigung der visuellen Funktionen und Informationsverarbeitung trat bei einer BAK von 0,04 % auf und verstärkte sich deutlich mit höheren BAK. Eine Beeinträchtigung in Gedächtnistests konnte bei sehr geringen BAK von 0,02 % gefunden werden, wobei diese in Abhängigkeit von der Art der Gedächtnistests variierte. Eine Abnahme der Leistung in Tests zu geteilter Aufmerksamkeit konnte in einigen Studien ebenfalls bei sehr geringen BAK gefunden werden. Eine Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit trat bei einer BAK von 0,04 % auf.“ [13, S. XIII]. Bei einer BAK von 0,05 % verwiesen bereits 30 % signifikante Befunde auf eine Beeinträchtigung der Fahrleistung. Ein weiteres interessantes Ergebnis: Beeinträchtigungen durch Alkohol zeigten sich eher, wenn die Leistungstests abends nach 18 Uhr oder während der Nachtstunden stattfanden, also in den üblichen Zeiten des Alkoholkonsums.

Auch wir Verkehrspsychologen haben daraus gelernt: Bei Einführung der Nachschulungskurse bestand das Kursziel darin, Alkoholtrinken und Autofahren zu trennen. Das Problem, dass mit zunehmender Alkoholisierung moralisch gefasste Vorsätze und vernünftige, rational begründete Verhaltensweisen sich auflösen, blieb bestehen. Heute, mehr als 30 Jahre später, vermitteln wir in den Kursen die Notwendigkeit eines nachhaltig veränderten Umgangs mit Alkohol im Sinne eines generell kontrolliert-bewussten Alkoholkonsums sowie der Punktmüchternheit beim Autofahren, also klare Null Promille.

Die derzeitige 0,5-Promille-Grenze kann auch instrumentalisiert werden, um einen bestehenden hohen Alkoholkonsum besser zu verdrängen. So wird die sichere Ankunft mit dem Auto zu Hause notwendig, um zu dokumentieren, dass es so viel Alkohol gar nicht gewesen ist: Ein Betroffener berichtete, er sei immer erst kurz vor Mitternacht, wenn er sicher sein konnte, dass seine Frau bereits ins Bett gegangen war, mit dem Fahrzeug nach Hause gekommen. Am nächsten Morgen konnte er auf eine Trinkmenge von „nur drei Bier“ beim Kneipenbesuch verweisen, sonst wäre er ja wohl nicht mehr gefahren. Oder es wird argumentiert: Da die Fahrt so gut verlaufen ist, wird es ja so viel nicht gewesen sein. Wir Menschen neigen zu Verzerrungen unserer Selbstwahrnehmung, um unser Selbstbild zu schützen bzw. zu erhöhen: positive Eigenschaften und Erfahrungen werden überschätzt, negative dagegen unterschätzt.

Aus Sicht der Betroffenen hat die derzeitige 0,5-Promille-Regelung die Koppelung von Alkohol trinken und Fahren gefördert: nicht in einem pauschal abweisenden Sinn, sondern als nüchternes Resümee nach Analyse der je individuellen Trink-Fahr-Entwicklungsgeschichte. Die bisherige gesetzliche Regelung wird als inkonsequent bewertet, nach dem Motto: „Erst lassen wir uns verführen, und dann kommt das dicke Ende nach“. Von daher erleben sie die Null-Promille-Regel nicht als Einschränkung der persönlichen Freiheit, sondern als klare, eindeutige Richtschnur für ihr künftiges Verhalten.

Das Alkoholverbot am Steuer bei Fahranfängern

Wie ist es nun in den Besonderen Aufbaueminaren für Fahranfänger? Betroffene Fahranfänger wussten ja alle vor Fahrtantritt, dass für sie ein absolutes Alkoholverbot am Steuer besteht. Die Null-Promille-Regelung ist aus der Fahrausbildung bekannt, und es wird vielfältig versucht, die Fahranfänger bei der Umsetzung zu unterstützen: bei Disko-Besuchern in Fahrgemeinschaft z. B. mit kostenfreier Bereitstellung von nichtalkoholischen Getränken (BOB) oder es werden spezielle Diskobusse eingerichtet. Oder es werden die Beifahrer sensibilisiert, nur einem nüchternen Fahrer die sichere Heimfahrt anzuvertrauen u. v. m.

Für die meisten funktioniert die Null-Promille, nur ein geringer Teil der Fahranfänger landet bei den Verkehrspsychologen. Zu hoher Alkoholkonsum bei Trinkanlässen und unrealistische Selbsteinschätzung [14] führen besonders in unvorhersehbaren kritischen Situationen – der alkoholfreie Fahrer ist plötzlich verschwunden, die Freundin macht per SMS Schluss – zur Entscheidung, sich hinter das Steuer zu setzen. Aktuell berichtete ein Kursteilnehmer – Aussteiger aus der rechtsextremen Szene – von einer Hausparty in seinem neuen Freundeskreis, zu der er mit dem Auto gefahren sei. Er hätte einen Schlafplatz in der Wohnung gehabt. Uneingeladen seien dann seine früheren Kameraden aufgetaucht. Ein Polizeieinsatz schaffte vermeintlich Ruhe. Als die Rechtsextremen, stark alkoholisiert übrigens, später unvermittelt unter Gewaltanwendung versuchten, sich Zutritt zu den Räumen zu verschaffen, wusste der junge Mann zu genau, was ihm drohte – und ist voller Angst in und mit seinem PKW geflohen. Wenn überhaupt im Voraus geplant wurde, werden mögliche Störvariablen nicht bedacht. Letztlich ist in sozialen Zusammenhängen eine Anpassung an kollektive Entscheidungen, gesteuert von den Belohnungszentren im Gehirn, zu erwarten. Bei unseren Teilnehmern ist darüber hinaus häufig ein bestehendes schwaches Selbstwertgefühl auszumachen, was als auslösend sowohl für den übermäßigen Alkoholkonsum als auch für die Trunkenheitsfahrten selbst gesehen werden kann.

Dazu kommt in der adoleszenten Entwicklungsphase die generelle Tendenz zu Regelüberschreitungen, zum Austesten von Grenzen, zum Ausleben von Risiken. So liegt der Erstkonsum von Alkohol in aller Regel bei 13 bis 14 Jahren, was harte Alkoholika einschließt. Auch die ersten Rausche werden bereits in diesem Alter berichtet. Vergleichbar wird gerade unter Alkoholeinfluss nicht akzeptiert, dass genau ab dem 21. Lebensjahr nun auf einmal Alkohol am Steuer bis zu 0,5 Promille nicht mehr gefährlich sein soll. Eine deutlich intensivere Behandlung dieser Thematik bereits in Elternhaus, Schule und Fahrschule ist angezeigt, mit dem Ziel, „Alkohol weitgehend (zu) meiden, um einen alkoholassozierten negativen Effekt auf das wachsende Individuum zu verhindern“ [15, S. 3].

Inkonsequente Botschaften sendet der neue Punktetacho, den der Bundesverkehrsminister im Rahmen der Reform des Punktsystems vorgestellt hat. Der Bereich von ein bis drei Punkten ist grün markiert worden, eine Farbe, die im Straßenverkehr positiv konnotiert ist mit „Freie Fahrt“. Die Botschaft: Eine folgenlose Trunkenheitsfahrt mit bis zu 1,09 Promille liegt noch im grünen Bereich! Grün sollte die Farbe für eine regelachtende, sicherheitsbewusste Fahrweise sein, gelb wären Ordnungswidrigkeiten unter 40,- € und im Punktebereich müsste es mit orange losgehen!

Würde denn der Alkohol aus dem gesellschaftlichen Leben gänzlich eliminiert, wenn Kraftfahrzeugführer sich nicht mehr alkoholisiert ans Steuer setzen dürften [10]?

Bei einer Umfrage zum Verkehrsklima in Deutschland 2010 [5, S. 28] haben sich 52,3 % der Befragten für die Einführung von 0,0 Promille am Steuer ausgesprochen, 9,4 % befürworteten weniger als bisher erlaubt. 35,1 %

sprachen sich für die Beibehaltung der derzeitigen Regelung aus, und nur 3,2 % der Befragten befürworteten eine höhere Promille-Grenze. Die persönliche und die soziale Norm sind ebenso gegen Alkohol am Steuer gerichtet. So geben 68,8 % der Befragten an, dass Alkohol am Steuer unvertretbar sei. Weitere 23,9 % halten Alkohol am Steuer für bedenklich. Ebenso stimmt die Mehrheit der Befragten (62,1 %) der Aussage zu, dass ihr soziales Umfeld Alkohol am Steuer ablehnt.

Zumindest Bürgerinnen sind nicht mehr bereit, Alkohol am Steuer als Kavaliersdelikt zu tolerieren: „Jedes einzelne Opfer ist eines zuviel“ – unter diesem Motto berichtete im November 2011 ein lokales Anzeigenblatt über eine Plakataktion gegen Alkohol am Steuer:

„Am Mittwoch vor einer Woche verurteilte das Jugendschöffengericht in Reinbek den jungen Mann, der in der Nacht zum 31. Oktober 2010 ein junges Mädchen unter Alkoholeinfluss zu Tode gefahren hatte, zu einer Bewährungsstrafe. Schon ein Jahr davor, am 14. November 2009, war es in Reinfeld zu einem ähnlichen Unfall gekommen. Auch hier endete eine Alkoholfahrt mit dem Tod eines unschuldigen Mädchens. Die Bargteheiderin Carola Papp will nun Zeichen setzen. Sie ließ 1000 Plakate mit dem Foto des getöteten Mädchens und der Überschrift ‚0,0 Promille‘ drucken. Das erste Exemplar hängt in der Bargteheider Polizeiwache. Weitere will sie an Schulen, Fahrschulen, Diskotheken und Tankstellen verteilen.“ (Bargteheider Markt v. 23.11.2011)

Die wiederkehrend geführten Diskussionen um diese Thematik und die vielfältige Aufklärungsarbeit scheint zu fruchten, aus Sicht der Mehrheit in der Bevölkerung ist die Zeit reif für ein absolutes Alkoholverbot am Steuer.

Die gesundheitsfördernden Aspekte von Null Promille

Die Trinkmuster haben sich in den letzten 15 Jahren stabilisiert: Nach einem epidemiologischen Suchtsurvey aus dem Jahr 2009 „übten von den Befragten jedoch 16,1 % riskanten Alkoholkonsum“) und 26,9 % Rauschkonsum aus.“ [4, S. 46] Männer tranken häufiger riskant Alkohol und waren häufiger Rauschkonsumenten. Mit zunehmendem Alter nahm das Rauschtrinken ab, riskanter Alkoholkonsum dagegen zu. Provokant könnte man fragen: Sind es nicht gerade die riskant Alkohol Konsumierenden und die Rauschkonsumenten, die ihren alkohol-fokussierten Lebensstil in Gefahr sehen, und von daher gegen die Null-Promille-Grenze sein müssen?

Ist das Verkehrsrecht dazu da, einen problematischen, gesundheitsschädigenden oder sogar behandlungsbedürftigen Alkoholkonsum zu unterstützen? Oder kann das Verkehrsrecht nicht vielmehr als extrinsische Motivation für einen Alkoholverzicht zumindest bei Fahrunotwendigkeit sorgen, und damit für einen individuell geringeren Alkoholkonsum? Eine mit der Null-Promille-Regelung einhergehende Verringerung des Alkoholkonsums hat gesundheitspolitisch eine förderliche Wirkung (ähnlich wie die steuernde Wirkung der Preise, s. Alcopos), und könnte die Bestrebungen zu einem verantwortungsbewussten und genussorientierten Umgang mit der „Volksdroge Alkohol“ unterstützen: als risikoarm gilt für gesunde Menschen ein Alkoholkonsum von max. 2 Standardgläsern Alkohol am Tag für Männer, für Frauen von einem Standardglas. Obacht: an mindestens zwei Tagen pro Woche sollte gänzlich auf Alkoholkonsum verzichtet werden – an diesen Tagen können Heimfahrten entspannt im eigenen PKW erfolgen. Bei der Mehrheit der Fahranfänger übrigens ist seit der Neu-Regelung des § 24c StVG Autofahren mit 0,0-Promille verbunden (die Folgenlosigkeit von Alkoholfahrten bis 0,19 Promille ist nicht bekannt!). Ähnliches ist bei einer allgemeinen Null-Promille-Regelung zu erwarten, wenn diese entsprechend kommuniziert wird.

Hängt denn für die über 21-Jährigen die Lebensqualität wirklich an den ein oder zwei Viertele Wein oder den zwei Maß, an denen der frühere bayerische Ministerpräsident BECKSTEIN scheiterte? Wir versuchen, Jugendlichen Zusammenkünfte und Partys ohne Alkohol schmackhaft zu machen, investieren in Plakataktionen, Infostände, Flyer usw., um im gleichen Atemzug vor einer Verarmung gesellschaftlichen Lebens zu warnen, wenn vor Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit – und als solche muss das Führen eines Kraftfahrzeuges gewertet werden – Punktnüchternheit gefordert wird? In der Arbeitswelt wird mittlerweile gar nicht mehr diskutiert, ob die Mitarbeiter mit 0,3 oder 0,5 Promille noch an den Arbeitsplatz dürfen – selbst in Bayern mit der Tradition des Bieres als Volksnahrungsmittel hat das Alkoholverbot bei AUDI, BMW oder Siemens nicht zu Streiks geführt. Der Arbeitsplatz von Berufskraftfahrern, von Linienbus-, Taxi- und Gefahrgutfahrern sollte bereits durch die Null-Promille-Grenze (§ 8 Abs. 3 BOKraft) alkoholfrei und sicher sein.

Noch ein Hinweis aus der Rehabilitation drogenauffälliger Kraftfahrer: clevere Kursteilnehmer, und gerade unter den Drogenauffälligen gibt es einige davon, haben massive Schwierigkeiten, die Regelungen im § 24a Abs. 2 StVG sowie in § 14 FeV zu anderen berauschenden Mitteln (Betäubungsmitteln) im Straßenverkehr im Vergleich zu Alkohol und der 0,5-Promille-Grenze zu akzeptieren. Die eigenen Erfahrungen mit den diversen

*) Kriterium für riskanten Alkoholkonsum: Trinkmenge von durchschnittlich täglich 10-12g Reinalkohol (entspricht etwa 0,25–0,3 l Bier oder 0,125–0,15 l Wein), und gilt für gesunde Erwachsene.

Rauschtrinken: Konsum von mindestens 5 alkoholischen Getränken bei einer Gelegenheit

Drogen (fast überwiegend Cannabis und Amphetamine) sowie die Rezeption der zumeist im Internet kursierenden Informationen bestärken die Auffassung, dass eigentlich Alkohol die weitaus gefährlichere und problematischere Droge ist. Sie befinden sich damit im Einklang mit der wissenschaftlichen Bewertung (z. B. [11]). Im Resultat fühlen sie sich entsprechend ungerecht behandelt, was die deutschen Fachgesellschaften ähnlich einschätzen: „Derzeit wird, was das geforderte Prinzip der Gleichbehandlung der genannten Stoffklassen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung betrifft, mit extrem unterschiedlichen Maßstäben zum Nachteil Drogenauffälliger im Straßenverkehr gemessen.“ [8] Die Null-Promille-Grenze würde diesbezüglich Abhilfe schaffen.

Zusammenfassend ist aufgrund unserer langjährigen Erfahrungen aus der Begutachtung, Beratung, Rehabilitation und verkehrstherapeutischen Einzelintervention sowie der aktuellen Forschungsergebnisse über die Auswirkungen geringer Alkoholmengen auf die verkehrsrelevanten Leistungsbereiche die Einführung einer Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr in Deutschland zu begrüßen.

Ein Alkoholverbot am Steuer wird allerdings die Population der sog. „fahrenden Trinker“, also die Alkoholmissbrauchenden und Alkoholabhängigen, wenig bis gar nicht berühren. Der renommierte Würzburger Verkehrspsychologe PROF. KRÜGER brachte es auf den Punkt: Die, die es nicht lassen können, werden weiterhin zu viel Alkohol trinken und auch noch Auto fahren. Wirksam dürften bei dieser Personengruppe allein verschärfte polizeiliche Kontrollen sein, auch und gerade was Fahrten unter Restalkohol betrifft: Regelverstöße verfestigen sich, wenn sie ohne negative Folgen bleiben. Und das Ausbleiben negativer Folgen wirkt noch als positiver Verstärker für weitere Regelverstöße. Für diesen Personenkreis sollte der Gesetz- und Verordnungsgeber zudem dem Vorschlag der relevanten Fachgesellschaften (DGVM, DGVP, GTFCH) folgen, die vor dem Hintergrund wissenschaftlicher Expertise die Festlegung der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum im StVG bzw. in der FeV von derzeit 1,6 Promille auf 1,1 Promille fordern [8].

Literatur

- [1] Brieler P, Rühle R, Jänisch C (1993) Das Problem Alkohol in der DDR – Anregung zu einer notwendigen Diskussion. *Blutalkohol* 30: 189–205
- [2] Brieler P, Kollra G, Zentgraf M (2009) Drogenkonsum während der Fahrausbildung. *Blutalkohol* 45: 244–257
- [3] DVR (2012) DVR für gesetzliches Alkoholverbot am Steuer. <http://www.dvr.de/presse/informationen/2849.htm>
- [4] Gaertner B, Freyer-Adam J, Meyer C, John U (2012) Alkohol – Zahlen und Fakten zum Konsum. In: DHS (Hrsg.) *Jahrbuch Sucht 2012*. Lengerich, Pabst Science Publishers, S. 38–63.
- [5] Gehlert T, Genz K (2011) *Verkehrsklima in Deutschland 2010*. Berlin, Unfallforschung der Versicherer, Forschungsbericht VV 08
- [6] Gustavsen I, Hjelmeland K, Bernard J-P, Morland J (2011) Individual psychomotor impairment in relation to zopiclone and ethanol concentrations in blood – a randomized controlled double-blind trial. *Addiction* 107: 925–932
- [7] Kollra H-G, Zentgraf M, Brieler P, Püschel K., Heinemann A. (2011) Die rechnerische Ermittlung der Blutalkoholkonzentration – Schätzformel und Widmark-Formel im Vergleich. *Blutalkohol* 48: 324–335
- [8] Mattern R, Dittmann V, Schubert W, Stephan E, Mußhoff F (2010) Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei schädlichem Alkoholkonsum. *Brief an das BMVBS* v. 16.06.2010
- [9] Mayerhofer G (1932) Untersuchungen über die Wirkung des Alkohols auf den Fahrzeugführer unter besonderer Berücksichtigung des Reaktionsverhaltens. *Industrielle Psychotechnik* 9: 129–144
- [10] Nehm K. (2011) Experten wollen Deutschland trocken legen – Null-Promille-Grenze im Straßenverkehr. *Legal Tribune ONLINE*. Unter: <http://www.lto.de/html/nachrichten/4709/null-promille-grenze-im-strassenverkehr-experten-wollen-deutschland-trocken-legen/>
- [11] Nutt D, King LA, Salisbury W, Blakemore C (2007) Development of a rational scale to assess the harm of drugs of potential misuse. *Lancet* 369: 1047–1053
- [12] Rühle R, Brieler P (1991) Alkohol im Straßenverkehr der ehemaligen DDR – Erfahrungen und Erwartungen. *SUCHT* 37: 158–166
- [13] Schnabel E (2012) *Alcohol and driving-related performance – A comprehensive meta-analysis focusing the significance of the non-significant*. Diss., Universität Würzburg, 19.03.2012. <http://opus.bibliothek.uni-wuerzburg.de/volltexte/2012/6995/>
- [14] Seidl S, Scheller M, Reinhardt G (1996) Die Selbsteinschätzung der Höhe der BAK bei akuter Alkoholisierung. *Blutalkohol* 33: 23–30
- [15] Seitz H, Bühringer G, Mann K. (o. J.) *Empfehlungen des wissenschaftlichen Kuratoriums der DHS zu Grenzwerten für den Konsum alkoholischer Getränke*. Hamm: Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen
- [16] Sevincer A, Oettingen G (2009) Alcohol breeds empty goal commitments. *Journal of Abnormal Psychology* 118: 623–633

- [17] Statistisches Bundesamt (2011) Verkehrsunfälle. Alkoholunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- [18] Zentgraf M, Kollra H-G, Heinemann A., Seifert H, Püschel K, Brieler P (2012) Blutalkoholkonzentration und Trinkkultur – Ergebnisse eines deutsch-russischen Trinktests. Blutalkohol 49: 7–19

Anschrift des Verfassers

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: brieler@ifs-seminare.de

KAY NEHM

Nachlese

In der deutschen Verkehrspolitik und im deutschen Verkehrsrecht haben wir es mit drei Reizthemen zu tun: Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, die PKW-Maut und neuerdings die Einführung einer 0,0 ‰-Grenze für Alkohol im Straßenverkehr. Aus guten Gründen hat sich der Deutsche Verkehrsgerichtstag in seinen Arbeitskreisen bislang ihrer Beratung enthalten und sich darauf beschränkt, Teilaspekte herauszugreifen und zu bewerten – keineswegs aus Feigheit vor dem Deutschen Brauerbund und anderen Betroffenen. Vielmehr handelt es sich um Glaubensfragen, die, selbst wenn die Antwort von Fakten und wissenschaftlichen Schlussfolgerungen untermauert ist, einer richtungsweisenden Abstimmung kaum zugänglich sind.

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) als Veranstalter des Symposiums zum Thema „0,0 Promille am Steuer – Wissenschaftliche Ergebnisse im Für und Wider von Experten“ war deshalb ebenso wie ihr Moderator nicht so vermessen, ein übereinstimmendes Ergebnis im Sinne einer Empfehlung anzustreben. Gleichwohl gebührt dem B.A.D.S. Dank, dass er das Thema in seinem nun schon zur Tradition gewordenen Symposium anlässlich der Leipziger Automobilausstellung AMI aufgegriffen hat. Freilich wäre es dem verkehrspolitischen Anliegen dienlicher gewesen, wenn die Protagonisten des konzertierten Vorstoßes – neben dem B.A.D.S. auch die Deutsche Verkehrswacht und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat – ihre Absichten zunächst auf breiterer Basis diskutiert hätten; dies schon deshalb, weil der Umstand, dass die Initiative nicht mit der im 0,0 ‰ zum Ausdruck kommenden Rigorosität umgesetzt werden sollte, den Eindruck entstehen lassen könnte, die Gefahren des Alkohols im Straßenverkehr seien im unteren Bereich eben doch zu relativieren.

Allerdings konnte der B.A.D.S. dem Vorwurf, erst gefordert, dann nachgedacht zu haben, mit der Ausrichtung seines Symposiums als „Heerschau von Meinungen und Protagonisten“ plausibel begegnen. Insoweit wurde das Ziel der Veranstalter erreicht: Auch ohne einhelliges Meinungsbild von Podium und Auditorium bestand hinsichtlich zweier grundlegender Erkenntnisse Einigkeit:

1. Es gibt kein Recht auf Rausch.
2. Fahren und Alkohol passen nicht zusammen.

Im Übrigen wurde das Feld der Meinungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse abgesteckt und unter Einbeziehung der zahlreich erschienenen fachkundigen Teilnehmer ausführlich diskutiert. Mein Fazit als Moderator: Die Dinge sind im Fluss!

Entscheidend sowohl für die Beantwortung der Frage des „Ob“ als auch für die Beurteilung des „Wie“ eines absoluten Alkoholverbots am Steuer ist die vom Referenten PROF. DR. MED. BRATZKE dargestellte Nachweisbarkeit der Wirkung geringer Mengen Alkohol auf die geistigen und körperlichen Funktionen. Die Resultate des vorgestellten bildgebenden Verfahrens und dessen Visualisierung alkoholischer Beeinflussung führen jedoch nicht zwangsläufig zur Folgerung, die Verkehrssicherheit werde dadurch in einem Ausmaß beeinträchtigt, dass ein Einschreiten des Gesetzgebers verfassungsrechtlich geboten oder zumindest zulässig ist. Wäre dies erwiesen, hätte es der Gesetzgeber – ungeachtet der Frage der Kompensation durch besondere Aufmerksamkeit – mit einem rigorosen Verdikt leichter. Er würde einer nachweislichen Gefahr mit einer tauglichen Maßnahme begegnen. Die allgemeine Handlungsfreiheit könnte aus nachvollziehbaren Gründen auf Grund eines Gesetzes beschränkt werden.

Der dagegen vorgebrachte Hinweis auf wirkungsgleiche Medikamente, alkoholhaltige Lebensmittel, nervende Schwiegemütter oder ablenkendes Entertainment wäre unter dem Aspekt der Gleichbehandlung leicht zu entkräften. Denn die Rechtsordnung akzeptiert zwar Risiken im Straßenverkehr, aber eben nur solche, die tatsächlich nicht oder nicht vertretbar zu vermeiden sind. Es bliebe somit nur die Hürde des analytischen Grenzwertes zu überwinden, was dem Gesetzgeber in Anlehnung an die vom Bundesverfassungsgericht im Wege der verfassungskonformen Auslegung beim „Nullwert“ für Drogen gelingen sollte, da unter der dargestellten Prämisse an der Wirkung des Alkohols nicht zu rütteln wäre.

Gelingt allerdings eine verfassungsfeste Gleichsetzung von Nachweis und verkehrssicherheitsrelevanter Wirkung nicht, muss sich der Gesetzgeber mit der Einschränkung der allgemeinen Handlungsfreiheit und hier insbesondere mit der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme auseinandersetzen. Die Berufung auf das Bundesverfassungsgericht und seine Entscheidung zum „Nullwert“ bei Drogen hilft nur begrenzt weiter. Dass eine Wirkung im angesprochenen Sinne zumindest möglich erscheint, reicht beim Alkohol nicht. Eine Gleichsetzung verbietet sich schon deshalb, weil der Umgang mit Drogen illegal und die Findung eines dem Alkoholgrenzwert entsprechenden Drogengrenzwerts mangels regelhafter Dosis-Wirkungsbeziehungen nicht möglich war. Beim alkoholischen „Nullwert“ würde sich der Gesetzgeber im Bereich eines generalpräventiven Gefährdungsdelikts bewegen. Auch wenn an dessen Legitimation im Recht der Ordnungswidrigkeiten keine allzu großen Anforderungen zu stellen wären, die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen der Erforderlichkeit lassen sich nicht unter Hinweis auf den absoluten Vorrang der Verkehrssicherheit ignorieren.

Da hilft auch nicht der Hinweis auf den Erfolg des Alkoholverbots für jugendliche Fahranfänger. Deren besondere Situation wie Unerfahrenheit, jugendtypische Selbstüberschätzung und ein spezifisches Freizeitverhalten in Verbindung mit der zeitlichen Begrenzung des Verbots lassen sich auf die Masse der Krautfahrer allenfalls

partiell übertragen. Angewendet auf die Allgemeinheit der Kraftfahrer reduziert sich das Alkoholverbot auf eine Erziehungsmaßnahme, deren Legitimation fraglich bleibt.

Letztlich würden über 50 Millionen deutsche Führerscheinbesitzer mit einer wenn auch geringfügigen Sanktion bedroht, nur weil es nachweislich schwer fällt, bei einmal begunnenem Alkoholkonsum die Grenzen der Gefahreneigetheit und Strafbarkeit im Blick zu behalten, und weil es einer keineswegs unbeachtlichen Anzahl von Kraftfahrern nicht gelingt, die von Gesetzgebung und Rechtsprechung gesetzten Grenzen einzuhalten. Dazu hat das Bundesverfassungsgericht in anderem Zusammenhang ausgeführt, dass sich Maßnahmen zur Abwehr drohenden rechtswidrigen Verhaltens vorrangig gegen deren Urheber zu richten haben. Daher müssten zunächst Möglichkeiten der Einwirkung auf diejenigen ausgeschöpft werden, von denen tatsächlich eine Bedrohung der Verkehrssicherheit ausgeht. Unter dem Aspekt der Alternativen wären vor allem die systematischen Mängel des geltenden Rechts mit seinen unterschiedlichen, einander überlappenden Grenzbereichen ab 0,3 ‰ an aufwärts in den Blick zu nehmen. Auch wären die von den Verkehrssicherheitsverbänden betriebene Aufklärung zu intensivieren und wirkungsvollere Maßnahmen zu finden und umzusetzen, um fahrende Trinker mit größerer Sicherheit als bislang aus dem Verkehr zu ziehen.

Schließlich sollten diejenigen, die ein klares Signal des Gesetzgebers für geboten halten, zwei Aspekte nicht außer acht lassen: Erstens sollte das Verkehrsrecht nicht als Vehikel einer als unzureichend empfundenen Drogenpolitik missbraucht werden. Zweitens darf das vereinte Europa gerade im Verkehrsrecht nicht an der grenzüberschreitenden Beitreibung von Strafen und Bußgeldern halt machen.

Anschrift des Verfassers

Kay Nehm
Generalbundeanwalt a.D.,
Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages
Stählerweg 131a
76227 Karlsruhe
Email: kanehm@t-online.de

*DERMALOG Identification Systems GmbH¹
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Institut für Rechtsmedizin²*

CLARISSA HENGFLOSS¹), AXEL KULCKE¹), CAROLIN EDLER²), GÜNTHER MULL¹),
KLAUS PÜSCHEL²)

Voruntersuchungen für eine NIR-spektroskopische transdermale Alkoholbestimmung

Evaluations for NIR spectroscopic transdermal alcohol measurements

Einleitung und Grundlagen

Wenn eine Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) notwendig oder gefordert ist, wird diese über die Standardmethode der venösen Blutentnahme in Kombination mit einer Laboruntersuchung realisiert. Dabei werden normalerweise die Gaschromatographie (GC) und/oder die Alkoholdehydrogenasereaktion (ADH-Verfahren) eingesetzt. Am häufigsten wird der Alkoholkonsum allerdings mit Hilfe einer Atemalkoholkontrolle überprüft. Diese wird z. B. für eine grobe Abschätzung des konsumierten Alkohols (im forensischen Bereich als Vortest) durchgeführt. Für die exakte Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) gibt es bisher in Deutschland nur von der Firma Dräger ein als gerichtsfest (speziell auch betreffend § 24a StVG) zugelassenes Gerät (Alcotest 7110 Evidential [18]). Im Jahr 1998 wurde eigens für die gerichtsfeste Dokumentation der AAK in Deutschland ein Grenzwert (0,25 Milligramm Ethanol je Liter Atemluft) festgesetzt [15].

Die für die abgesicherte Atemalkoholmessung notwendige Technik ist relativ kompliziert, da der Nachweis mit zwei unabhängigen Methoden (optisch bzw. spektroskopisch und chemisch) in sehr engen Grenzen, sowie beständig im Feldeinsatz, gleiche Messwerte ergeben muss [16]. Zusätzlich muss die Eichfähigkeit gewährleistet sein. Solche Geräte sind technisch sehr aufwändig, haben für den Benutzer aber eine einfache 1-Knopf-Bedienung mit automatischer Ablaufsteuerung. Diese Geräte sind seit einigen Jahren flächendeckend bei der Polizei verfügbar.

Die Standardmethoden für die Messung der BAK und AAK haben also gewisse Nachteile, insbesondere in Überwachungsbereichen, bei denen es auf eine Kontrolle und zugleich zuverlässige, spezifische und reproduzierbare Messwertbestimmung ankommt. SWOFFORD [12] schreibt, dass die Gerichte in den USA vor kurzem entschieden haben, dass Blutalkoholmesswerte juristisch nicht oder nur noch bedingt verwendbar sind, da sie erst lange nach dem fraglichen Zeitpunkt der Fahrzeugführung ermittelt werden können und keine exakte Extrapolation zur Tatzeit hergestellt werden kann. In den letzten Monaten haben die amerikanischen Gerichtshöfe erkannt und beschlossen, dass Blut- und Atemalkoholtests ohne eine Unsicherheitsmessung für die Beweisregeln ER 702 [16] und ER 403 [17] unzulässig sind. Zusätzlich ist die Resorption des Alkohols im menschlichen Körper nicht konstant. UEMURA et al. 2005 [13] haben nochmals auf stark schwankende physiologische Resorptionswerte hingewiesen. Auch die Elimination des Alkohols aus dem Blut

variiert stark. JONES [3] gibt beispielsweise Raten zwischen 0,010 g/dl und 0,035 g/dl je Stunde an. Auch wenn man in Deutschland eine gefestigte Rechtsprechung bezüglich Alkohols im Straßenverkehr feststellen kann, gibt es doch ständig Weiterentwicklungen bei den Messmethoden sowie Geräte-Konfigurationen.

Bisher gibt es zwei grundsätzliche Ansätze für Methoden zur nichtinvasiven und transdermalen Bestimmung der Gewebealkoholkonzentration. Zum einen die elektrochemische Messung des durch die Haut, durch Schweiß aktiv sezernierten oder durch Diffusion passiv ausgetretenen Ethanol (z. B.: Alcopen [2], SCRAM™ [4], WrisTAS™ [10,11]). Der Alcopen [2] war ein vielversprechender Ansatz für ein kleines, nichtinvasives und mobiles Alkoholmesssystem. Allerdings wurde aus unbekanntem Gründen das Projekt, ohne ein funktionierendes Gerät zu erhalten, eingestellt. Das SCRAM™ [4] und das WrisTAS™ [10,11] sind für Langzeitüberwachungen von alkoholgefährdeten Personen entwickelt worden. Dabei müssen diese Geräte keine exakten Konzentrationswerte des Alkohols messen, sondern nur die Änderung durch Alkoholkonsum feststellen und elektronisch melden. Die Dauer einer Messung ist hierbei kein entscheidender Faktor. Außerdem sind diese Geräte für die amerikanische Rechtsprechung ausgelegt.

Zum anderen kommt die auf Spektroskopie basierende Messung durch die Haut hindurch in Betracht. Beim spektroskopischen Ansatz werden im Allgemeinen die Signalintensitäten der charakteristischen Absorptionsbanden des Ethanol (EtOH) bestimmt. Diese werden durch Rotations-Schwingungsanregungen der für den Alkohol charakteristischen Molekülgruppe OH erzeugt und sind daher eindeutig im Spektrum identifizierbar. Nach dem Lambert-Beerschen Gesetz ist die Größe des Absorptionssignals einer Substanz (z. B. Alkohol) proportional zu seiner Konzentration und der Weglänge des Lichts und damit ist die Konzentration anhand der Stärke der Absorption bestimmbar.

Ein nichtinvasiver spektroskopischer Ansatz zur Alkohol-Bestimmung wird von der Firma TruTouch Technologies Inc. (Albuquerque, NM, USA; www.trutouchtech.com) angewendet. Aus der zum Gerät gehörenden Broschüre [14] lässt sich entnehmen, dass der Ansatz auf einem FTIR-Spektrometer (Fourier Transform Infra-Red), das im Spektralbereich zwischen 2,1 µm und 2,4 µm (Infrarot) mittels eines thermischen NIR Strahlers in Reflexion misst, basiert. Das TruTouch Guardian Gerät [1,5,6,8] misst am Unterarm in vivo den Gewebealkohol. Nachteilig sind dabei erstens die relativ lange Messzeit (etwa eine Minute) und zweitens die Gerätegröße (es muss eine relativ große Gewebefläche <Unterarm> betrachtet werden). Der Vorteil des Gerätes ist die nichtinvasive Messmethode. Dazu haben RIDDER et al. 2009 vorab eine klinische Studie zur Gewebealkoholmessung am Unterarm im Vergleich zu Blut- und Atemalkoholmessungen veröffentlicht [9].

In einer weiteren klinischen Studie haben RIDDER et al. 2011 Daten zur Weiterentwicklung des TruTouch Guardians veröffentlicht [7]. Der neue Messaufbau misst am Finger mit guter Perfusion und Mikrozirkulation. Die Messung dauert ca. 2 Minuten. Weiterhin ist die optische Erfassungseinheit nun so modifiziert worden, dass in Transflexion im Gewebe gemessen wird. Im Gegensatz dazu kam bei den ersten Publikationen eine reflexive Technologie zum Einsatz.

Bisher werden bei solchen transdermalen Messungen entweder die Gewebealkoholkonzentration oder im Flüssigkeitsfilm auf der Haut die Alkoholkonzentration im Schweiß bestimmt und daraus die BAK abgeleitet.

Technologie

2D-NIR Spektrometer

Die Firma DERMALOG Identification Systems GmbH (Hamburg, Deutschland, www.dermalog.de) beschäftigt sich in Zusammenarbeit mit dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Eppendorf (UKE) im Rahmen eines Forschungsprojektes mit einem spektroskopischen Ansatz zur Bestimmung der TAK (transdermale Alkoholkonzentration) im nahinfraroten Bereich des Spektrums. Dafür wurde ein hochempfindliches 2D-NIR-Spektrometer (Prinzip Darstellung siehe Abbildung 1) im Wellenlängenbereich von 0,8 μm bis 1,0 μm entwickelt.

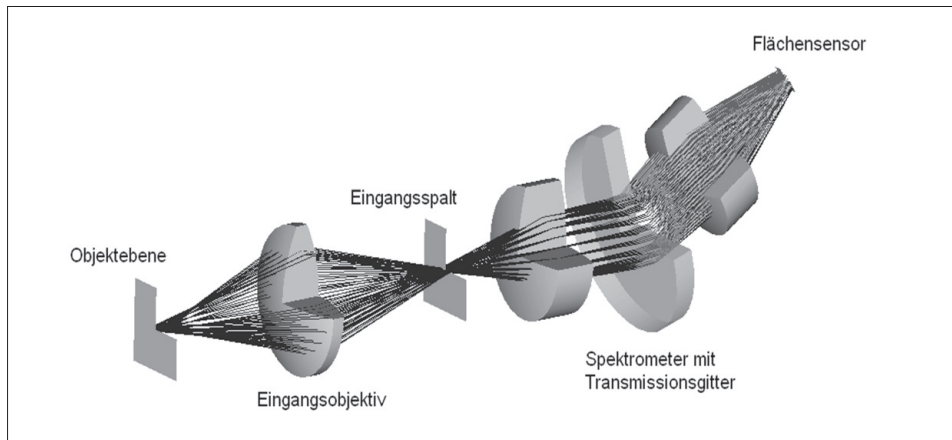


Abb. 1: Schematische Darstellung des Lichtweges im Spektrometer.

Das Licht wird aus der Objektebene (Auflagefläche der Haut oder des Fingers) durch das Eingangsobjektiv auf den Eingangsspalt abgebildet. Anschließend wird es am Transmissionsgitter wellenlängenabhängig gebeugt (kürzere Wellenlängen schwächer als längere Wellenlängen) und auf den 2D-Sensor (Kamera) abgebildet. Auf diese Weise ist in jeder Zeile des Kamerasensors ein Absorptionsspektrum (Intensität als Funktion der Wellenlänge) abgebildet.

Um ein stark verbessertes Signal-Rausch-Verhältnis zu erhalten, werden die Zeilen zusammengefasst und ein Mittelwertspektrum erzeugt. Die spektrale Auflösung des Spektrometers ist hier im Wesentlichen durch die Größe des Spaltes, die Objektivbrennweiten, das Gitter und die Pixelgröße des Sensors limitiert. Die effektive Auflösung der eingesetzten Gerätekonfiguration betrug ca. 6 nm, während die Pixelauflösung 0,25 nm war.

Der für die Messungen gewählte Wellenlängenbereich ist für die Bestimmung der Blutalkoholkonzentration besonders geeignet, da er im Bereich des „optischen Fensters“ (650 nm bis 1200 nm) des menschlichen Gewebes liegt. Somit können große effektive Weglängen im Gewebe ausgenutzt werden, um die potenziellen Verfälschungen der Messergebnisse an der Hautoberfläche zu minimieren. Konsequenz daraus ist allerdings auch, dass die Absorptionsbanden sehr kleine Absorptionskoeffizienten aufweisen, die sehr stabile Geräte mit sehr hohem Signal-Rausch-Verhältnis erfordern. Durch die sehr hohe Integrationsrate von bis zu 50 000 aufgenommenen und ausgewerteten Spektren pro Sekunde in dem vorgestellten 2D-Spektrometer kann ein optimiertes Signal-Rausch-Ver-

hältnis erreicht werden. Da zusätzlich aus physiologischen Gründen der Lichtdurchsatz durch das Gewebe begrenzt ist, ist ein 2D-Spektrometer eine bevorzugte Wahl für die Analyse der Blutalkoholkonzentration.

Als Beleuchtungseinheit für diese 2D-Spektrometer-Messtechnologie bieten sich zum Beispiel konventionelle thermische Strahlungsquellen (breitbandige Halogenlampen) an, bei denen über Filtersysteme die nicht benötigten Wellenlängenbereiche herausgefiltert werden, um das Gewebe vor unnötigem Strahlungseintrag zu schützen. Durch die geringe Effizienz der Einheiten in Kombination mit den zusätzlichen Filtern, erfordern diese Beleuchtungseinheiten allerdings sehr lange Messzeiten.

Eine weitere vorteilhafte Beleuchtungsform wird über spezielle LED-Beleuchtungseinheiten in Kombination mit Fluoreszenzpigmenten ermöglicht. Für die Messungen wurden spezielle Fluoreszenzfarbstoffe entwickelt, die in Kombination mit Anregungs-LEDs stabile breitbandige Beleuchtungen im NIR-Bereich ergeben.

Spektroskopie von flüssigem Ethanol

Im Allgemeinen wird in der Spektroskopie die wellenlängenabhängige Absorption des eingestrahnten Lichts gemessen. Bei der Spektroskopie von Alkohol im infraroten Spektralbereich (IR; 800 nm bis 1 mm) können verschiedene Absorptionsbanden zur Auswertung betrachtet werden: z. B. 9,3 μm , 3,4 μm , 2,1 μm und 906 nm. Die Absorptionsbanden im nahinfraroten Spektralbereich (NIR; 760 nm bis 2,5 μm) sind deutlich breiter als die Absorptionsbanden im IR, wodurch sie sich häufig mit Banden anderer Moleküle (z. B. Wasser, Fett) überlagern. Das hat zur Folge, dass zur Signaltrennung chemometrische Methoden eingesetzt werden müssen.

Die meisten der bisher existierenden spektroskopischen Ansätze zur Atemalkoholmessung verwenden die Absorptionsbanden bei 3,4 μm und 9,3 μm im infraroten Spektralbereich. Das TruTouch-Gerät analysiert, wie eingangs erwähnt, die Ethanol-Absorptionsbande bei 2,1 μm im nahinfraroten Spektralbereich. Der Vorteil bei der Nutzung dieses Spektralbereichs liegt darin, dass die Absorptionsquerschnitte relativ stark sind. Der große Nachteil dabei besteht darin, dass bei diesen Wellenlängen das eingestrahlte Licht die Haut nur wenig durchdringen kann. Die Eindringtiefe beträgt nur einige Mikrometer. Um den Gewebealkohol sehr präzise bestimmen zu können, ist es vorteilhaft, das oben erwähnte optische Fenster des menschlichen Gewebes zwischen 650 nm und 1200 nm auszunutzen, um die Haut besser bis in das tiefer liegende Gewebe zu durchdringen. Wird ein anderer Wellenlängenbereich verwendet, dringt die Strahlung aufgrund der Absorptionseigenschaften des menschlichen Gewebes weniger durch die Haut hindurch. Bei kleineren Wellenlängen absorbieren das Melanin und das Hämoglobin, bei größeren Wellenlängen das Wasser das eingestrahlte Licht. Der Nachteil der Ethanol-Absorptionsbande bei 906 nm ist allerdings, dass sie von den Absorptionsbanden des Wassers (960 nm) und des Fetts (930 nm) überlagert wird.

Bei allen bisher genannten Alkoholmessmethoden, mit Ausnahme von Atemalkoholmessgeräten, wird der Alkohol in einer Flüssigkeit gemessen. Diese verwenden ein Gasgemisch (Atemluft) zur Analyse der Ethanolkonzentration. Beim Vergleich der Spektren von Ethanol und Wasser im flüssigen Zustand mit den Spektren im gasförmigen Zustand fällt auf, dass die Absorptionsbanden im gasförmigen Aggregatzustand bei anderen Wellenlängen auftauchen als im flüssigen Aggregatzustand. Gasförmiges Ethanol hat die Absorptionsbande bei 955 nm im Gegensatz zum flüssigen Ethanol bei 906 nm.

Wasserdampf hat die Absorptionsbande bei 930 nm anstatt im flüssigen Aggregatzustand bei 960 nm.

Wird das Absorptionsspektrum für die Auswertung der Ethanolkonzentration verwendet, können geräteabhängige Intensitätsschwankungen oder unterschiedliche Streueigenschaften des Gewebes die Messergebnisse beeinflussen. Daher wird im Allgemeinen die 1. bzw. die 2. Ableitung nach der Wellenlänge der Spektren verwendet, bevor die Chemometrie angewendet wird.

Abbildung 2 zeigt exemplarisch das Absorptionsvermögen, die 1. Ableitung und die 2. Ableitung von reinem Wasser und reinem Ethanol im flüssigen Aggregatzustand.

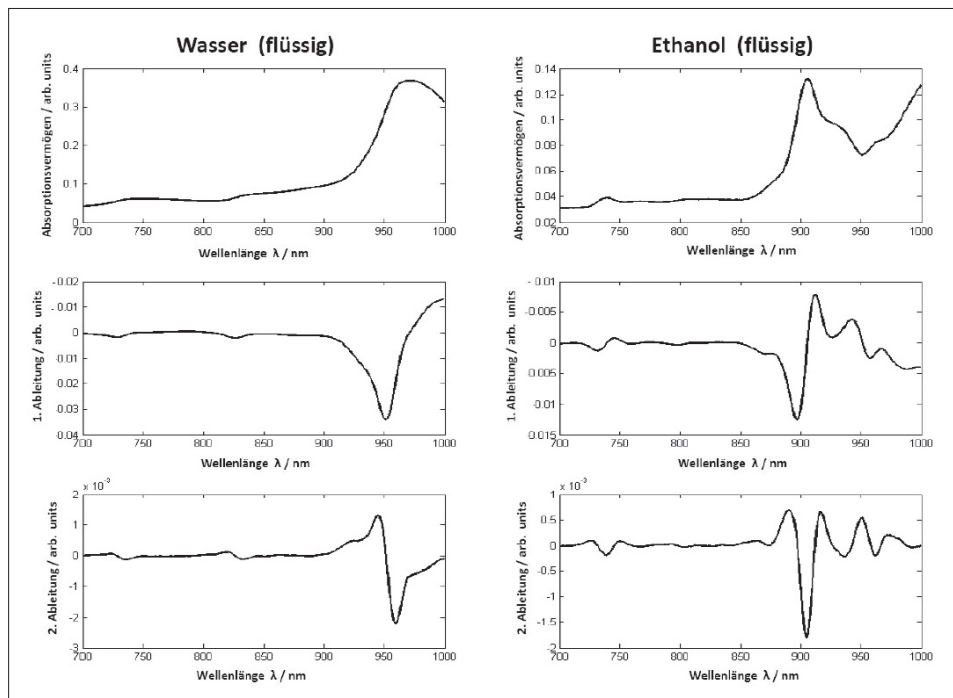


Abb. 2: Vergleich der Spektren von Wasser und Ethanol in Absorption, 1. Ableitung und 2. Ableitung.

In der zweiten Ableitung werden die Absorptionsbanden von Wasser und Ethanol außerdem deutlicher sichtbar gemacht.

Aufgabenstellung der EtOH – Signalextraktion aus Fingerspektren

Die für das Projekt relevante Ethanol-Absorptionsbande befindet sich bei 906 nm. Problematisch hierbei ist, dass Komponenten wie Fett, Wasser, Proteine und andere Moleküle mit charakteristischen Gruppen, die im Finger vorhanden sind, im relevanten Bereich auch Absorptionsbanden besitzen und sich diese überlagern. Insbesondere befindet sich eine starke Absorptionsbande des Wassers (H_2O) bei 960 nm und eine von Fett bei 930 nm, die sich mit der EtOH-Absorptionsbande überlagern und wesentlich stärker ausgeprägt sind als die EtOH-Bande (abhängig von der Konzentration). Die physiologisch relevanten EtOH-Konzentrationen liegen im Promille- und Subpromillebereich. Da die Stärke der

Absorptionsbanden proportional zur Konzentration des betrachteten Analyten (EtOH, H₂O und Fett) ist, folgt daraus, dass das Signalverhältnis zwischen EtOH und Wasser bei 1 ‰ EtOH in der Größenordnung 1:1000 und bei 0,1 ‰ dagegen schon 1:10000 (oder 10⁻³ bzw. 10⁻⁴) liegt. Voraussetzung ist dabei außerdem, dass das „Rauschen“ der Spektrometereinheit deutlich geringer ist als 10⁻⁵. Um zu vermeiden, dass die geräteabhängigen Helligkeitsschwankungen der Beleuchtung die kleinen Signale des Ethanol beeinflussen können, wurde die 2. Ableitung der Absorptionsspektren für die Auswertung verwendet. Die Überlagerung mit dem vergleichsweise extrem hohen Fett- und Wasseranteil erfordert eine exakte Bestimmung und mathematische Trennung der Fett- und Wasserkonzentration, um diese rechnerisch zu eliminieren, sodass das EtOH-Spektrum im Bereich um 906 nm separat ausgewertet werden kann.

Viele der bisher gestarteten und erfolglos gebliebenen Projekte der nichtinvasiven quantitativen Analytbestimmung [2] sind daran gescheitert, dass die verwendeten Technologien sowohl im Hinblick auf die Gerätetechnik als auch bezüglich ihrer Software für die Auswertung nicht genügend verfeinert und entwickelt waren.

Datenvorverarbeitung und Auswertung

Um Spektren aufzunehmen und quantitativ auszuwerten, ist softwareseitig eine vielschichtige Funktionalität notwendig. Die Aufnahme der Spektren erfolgte über Bilder (2D Frames), die vom Sensor durch entsprechende Treiber zum PC übertragen wurden. Typischerweise können 20-50 Frames pro Sekunde übermittelt werden. Um das Rauschen zu verringern, wurde eine bestimmte Anzahl Frames aufsummiert und gemittelt. Das resultierende Bild wurde anschließend entzerrt, kalibriert, auf ein Weiß-Referenzbild (einmalig aufgenommen) normiert und zeilenweise aufsummiert, um das Absorptions-Spektrum zu erzeugen.

Für die quantitative bzw. qualitative Auswertung konnte entweder die Absorbance ($\log_{10}(I/I_0)$) oder die Ableitung der Spektren nach Wellenlänge verwendet werden. Da die 2. Ableitung die charakteristischen Absorptionsbanden hervorheben kann, die in der Absorbance verschwindend klein sind, wurde für den Großteil der Auswertung diese Transformation verwendet.

Für die quantitative Bestimmung des Ethanol wurde eine multivariate Analyse der Spektren mittels Kalibrierung durchgeführt. Bei der Kalibrierung und der quantitativen Auswertung wurden die Küvetten-Spektren von Gemischen aufgenommen, in denen die Konzentration der zu bestimmenden Substanz (EtOH) bekannt war, und diese dann zu den Konzentrationen in Relation gesetzt. Dadurch entstand ein Regressionsmodell, welches durch mathematische Optimierungsverfahren gelöst wurde. Das Modell stützte sich auf die Originaldaten oder eine Transformation der Originaldaten. Verwendet wurde dabei die Partial Least Squares Regression (PLS). Das Verfahren arbeitet mit einer Projektion der Spektren entlang größtmöglicher Varianz. Dadurch wurden genau die Bereiche der Spektren am größten gewichtet, die sich am deutlichsten unterscheiden.

Vor der Analyse der Fingerspektren mit der PLS musste eine Vorprozessierung durchgeführt werden, da hierdurch die konzentrationsbedingten Unterschiede teilweise überhaupt erst zum Vorschein kamen und mit mathematischen Methoden analysiert werden konnten. Dabei gab es zwei Ansätze: Zum einen wurde das reine Wasserspektrum in der Küvette bestmöglich angefitet und dann subtrahiert, und zum anderen wurde vor den Messreihen ein Fingerspektrum des Probanden aufgenommen und als „Basisspektrum“ ohne Alkoholo-

lisierung definiert und dann von den weiteren Messungen subtrahiert. Bei der zweiten Variante wurden so die individuellen Unterschiede zwischen verschiedenen Probanden minimiert. Anschließend wurde die PLS zur Alkoholkonzentrationsbestimmung angewendet.

In der Modellbildung sind bei dem System Ethanol/Wasser zwei weitere Besonderheiten zu berücksichtigen. Diese Besonderheiten sind auf die Wasserstoffbrückenbindung der Moleküle zurückzuführen. Es ist bekannt, dass die Spektren von Wasser eine starke Temperaturabhängigkeit aufweisen [19]. Diese starke Abhängigkeit ist bei den Küvettenmessungen klar erkennbar. Bei den Messungen am lebenden Menschen sind hier geringere Abhängigkeiten zu erwarten, da hier die Temperatur im Messbereich durch die Körpertemperatur sehr konstant ist. Eine weitere Abhängigkeit ist die Wellenlängenabhängigkeit der Ethanolbande von dem Mischungsverhältnis im Wasser. Diese Abhängigkeit wurde von ALAM et al. und ADACHI et al. [20,21] untersucht und beschrieben.

Ergebnisse

Zunächst wurden Küvettenmessungen von Wasser-Ethanol-Gemischen in Transmission durchgeführt, um die Modelle für die Extraktion der Ethanolkonzentration zu entwickeln. Es wurden Quarz-Küvetten mit 5 cm Weglänge verwendet. Abbildung 3 zeigt exemplarisch verschiedene Ethanol-Wasser-Konzentrationen im Vergleich zum reinen Wasser in der 2. Ableitung. Die für den Alkohol relevante Absorptionsbande wurde vergrößert dargestellt.

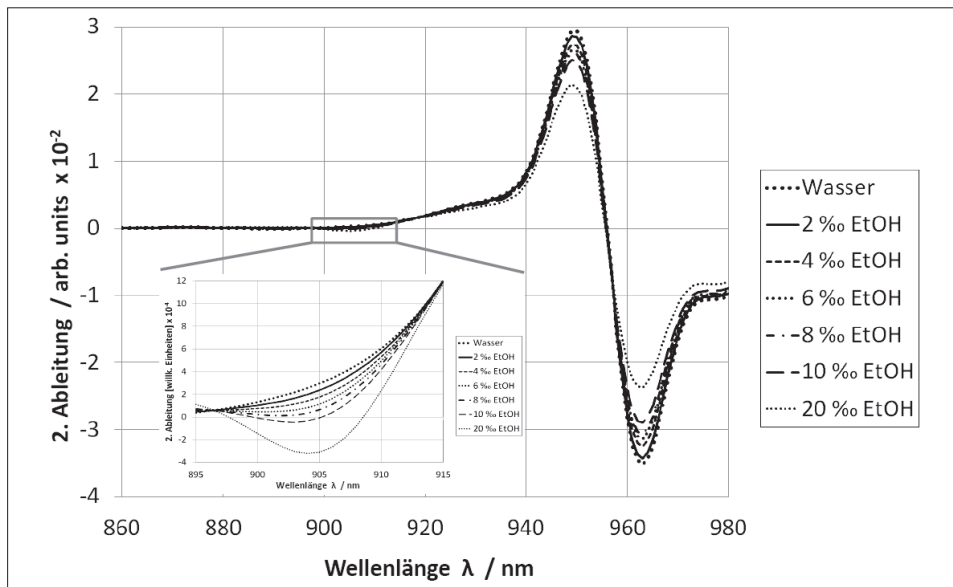


Abb. 3: 2. Ableitung von unterschiedlichen EtOH-Wasserkonzentrationen mit einer 5 cm Küvette.

Abbildung 3 zeigt deutlich, dass die Spektren in den niedrigen Konzentrationen visuell nur schwer voneinander getrennt werden können. Daher wird das im Vergleich zum Ethanol signal starke Signal des Wassers bestmöglich subtrahiert, um das Ethanol spektrum sichtbar zu machen.

Die Spektren wurden wie beschrieben erzeugt und der Wasseranteil subtrahiert. Zur Verdeutlichung des Auswertungsprinzips wurden in der folgenden Abbildung die Ethanolkonzentrationen ohne Wasseranteil im Promille- bzw. Prozentbereich dargestellt (Abb. 4).

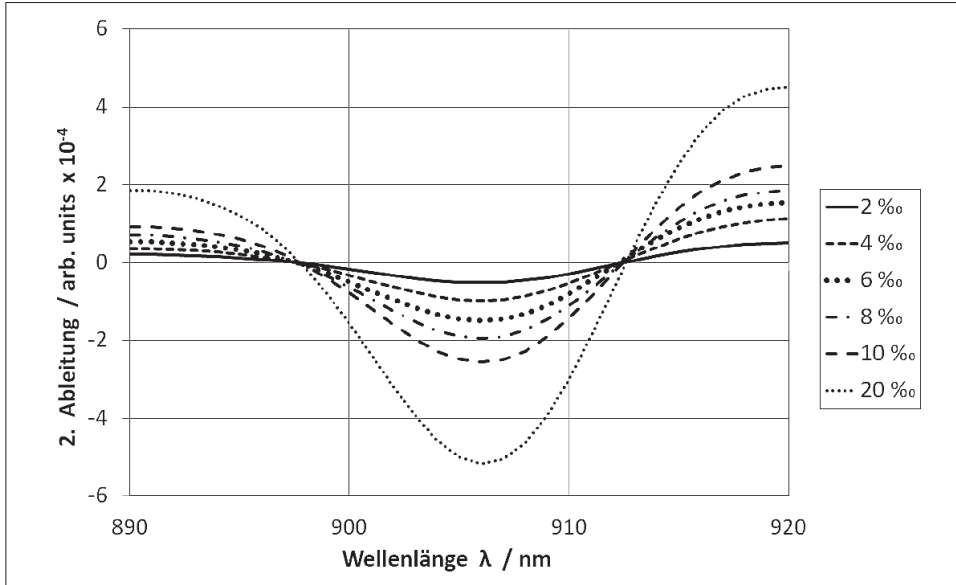


Abb. 4: Küvettenpektren verschiedener Ethanolkonzentrationen in der 2. Ableitung abzüglich des Wasseranteils.

Abbildung 4 zeigt klar eine Korrelation der Stärke der Absorptionsbande in Abhängigkeit von der Ethanolkonzentration. Je stärker die Bande ausgeprägt ist, desto höher ist die Ethanolkonzentration.

Die Ergebnisse der PLS-Regression werden hier nicht vorgestellt, da die gezeigten Ethanolkonzentrationen nicht im physiologisch interessanten Bereich liegen.

In vitro Messungen

In vivo Messungen von Gewebealkoholkonzentrationen sind durch die Restriktionen für klinische Studien relativ schwierig und aufwändig. Daher wurde ein Ersatzmodell für die Voruntersuchungen entworfen. Dabei wurde ein Versuchsaufbau realisiert, bei dem der Lichtweg erst durch einen Finger ohne Alkoholkonzentration geht und dann durch eine dünne Küvette, bei der erhöhte EtOH-Konzentrationen so eingestellt wurden, dass die Gesamtkonzentration bezogen auf die effektive Weglänge im physiologischen Bereich lag. Dieses ist nach den Grundsätzen des Lambert-Beerschen Gesetzes eine zulässige Vereinfachung. Die Versuchsanordnung wurde so gewählt, da es spektroskopisch keinen Unterschied macht, ob der Alkohol in einem Teilvolumen konzentriert oder über den gesamten Lichtweg gleichmäßig verteilt ist. Abbildung 5 zeigt ein Schema des Versuchsaufbaus.

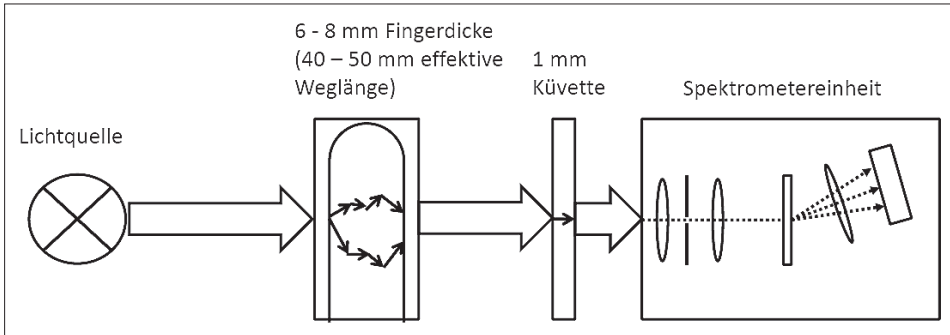


Abb. 5: Schema des Versuchsaufbaus Finger-Küvette mit Spektrometereinheit.

Die Messungen wurden hierbei am Daumen der Probanden durchgeführt. Das Licht wurde von zwei Seiten seitlich in die Fingerbeere des Daumens eingekoppelt und in der Mitte auf der Unterseite ausgekoppelt. Die geometrische Weglänge zwischen Ein- und Auskoppelstelle des Fingers betrug ca. 7 mm. Danach ging das Licht durch eine 1 mm Glasküvette, in der unterschiedliche Ethanol/Wasser Gemische enthalten waren und dann in die Spektrometereinheit. Eine zu berücksichtigende Besonderheit stellt in dem System aber noch die erhebliche Lichtstreuung im menschlichen Gewebe dar. Dieses Thema wurde auch von RIDDER et al. [7] ausführlich diskutiert. Durch die diffuse Streuung im Fingergewebe ist der effektive Lichtweg wesentlich größer als der direkte geometrische Lichtweg. Bei bekanntem Wassergehalt im Fingergewebe (65-80 %) und bekannten wellenlängenabhängigen Absorptionskoeffizienten ist die effektive Weglänge annähernd exakt bestimmbar. Die effektive Weglänge im Finger beträgt für diesen Versuchsaufbau etwa 40-50 mm. Da in der Küvette ein transparentes Gemisch ist, ist hier die effektive Weglänge gleich der geometrischen Weglänge und beträgt 1 mm.

Abbildung 6 zeigt vier Beispielspektren der Daumen von Probanden mit leerer Küvette im Vergleich zu einem reinen Wasserspektrum in der 2. Ableitung.

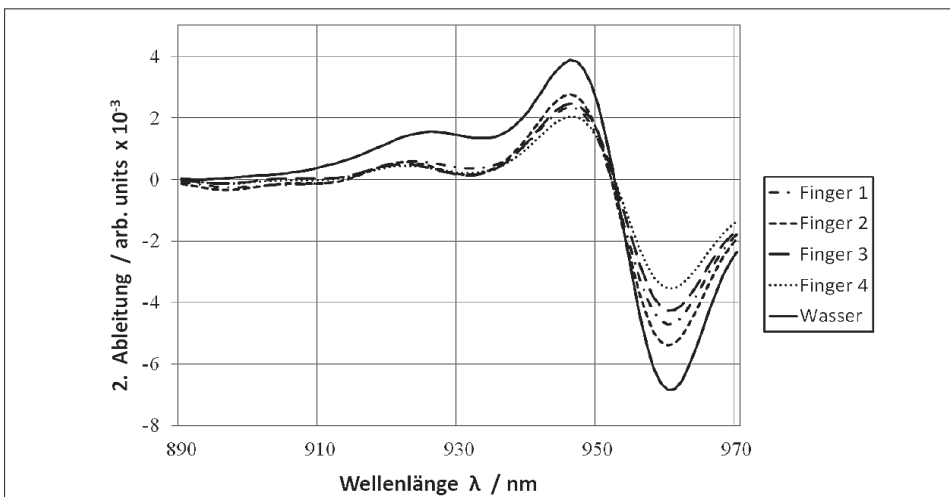


Abb. 6 Vergleich der Spektren (2. Ableitung) vom reinen Wasser mit 4 verschiedenen lebenden Fingern.

Deutlich zu erkennen ist die Variation der Spektren von verschiedenen Probanden, die durch variierende Wasser- und Fettkonzentrationen im Gewebe sowie diffuse Streuung und den damit verbundenen effektiven Weglängen unterschiedliche Intensitäten und Spektralverläufe haben.

In den Versuchsreihen wurden in der 1 mm Küvette Ethanolkonzentrationen eingestellt, die auf die effektive Gesamtweglänge des Lichtes von 41 mm umgerechnet Alkoholkonzentrationen im physiologischen Bereich ergaben.

Mit einer angepassten mathematischen Routine wurde das im Gesamtspektrum enthaltene Fingerspektrum in jeder Messung bestmöglich subtrahiert. Die Differenzspektren mit unterschiedlichen Alkoholkonzentrationen in der Küvette sind in Abbildung 7 dargestellt.

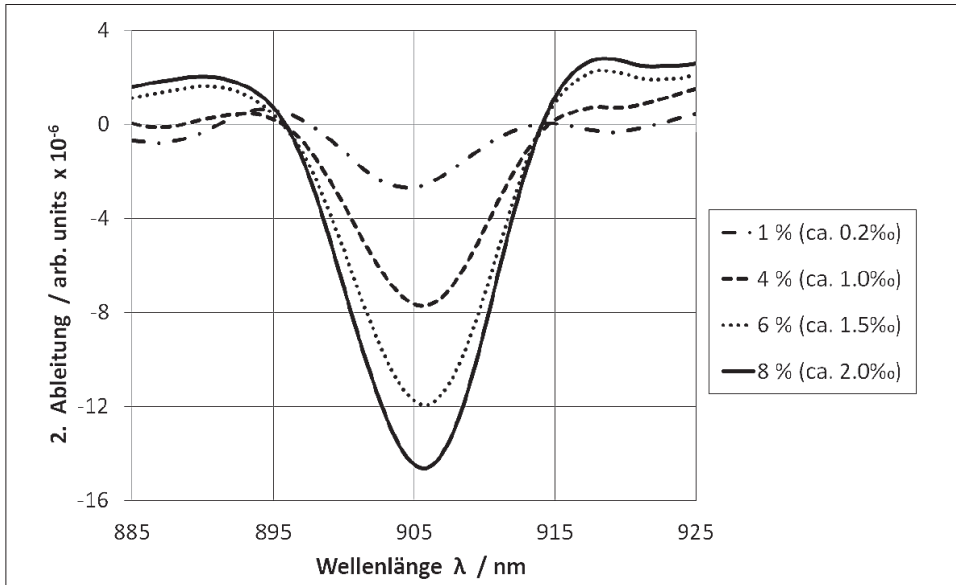


Abb. 7: Darstellung der Finger/Küvettenmessung mit unterschiedlichen Mischungskonzentrationen in der Küvette nach idealer Subtraktion des Signalanteils des Fingers.

In der Legende zu Abbildung 7 sind die prozentualen Konzentrationen des EtOH in den EtOH/Wasser Mischungen in der 1 mm Küvette bezeichnet. In Klammern ist die Gesamtkonzentration des EtOH auf eine effektive Weglänge von 41 mm berechnet.

Es lässt sich deutlich die konzentrationsabhängige Alkoholbande erkennen und auswerten.

Diskussion

Der Vorteil bei der Nutzung des infraroten Spektralbereichs (3,4 μm und 9,3 μm) für die Ethanolbestimmung im Atemgas (AAK Messung) liegt darin, dass die Absorptionsbanden relativ schmal sind und somit kaum oder keine Überlappung mit den nebenliegenden Absorptionsbanden des Wassers und anderer Moleküle stattfindet. Das heißt also, dass das Ethanol-Signal klar identifizierbar und auswertbar ist. Diese Methodik ist allerdings nicht auf die Gewebealkoholmessung übertragbar, da bei diesen Wellenlängen das eingestrahlte

Licht die Haut nicht durchdringen kann und sich die Spektroskopie im gasförmigen und flüssigen Aggregatzustand unterscheidet. Um die Haut zu durchdringen und damit den Blut- oder Gewebealkohol bestimmen zu können, sollte daher vorzugsweise das optische Fenster des menschlichen Gewebes zwischen 650 nm und 1200 nm ausgenutzt werden. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, dass die Ethanol-Absorptionsbande bei 906 nm von den Absorptionsbanden von Wasser (960 nm) und Fett (930 nm) überlagert wird, so dass eine saubere chemometrische Trennung des Ethanol-Signals für die Konzentrationsbestimmung erforderlich ist.

Die hier gezeigten Vorergebnisse weisen darauf hin, dass die Messung der Ethanolkonzentration am Finger in der gewünschten Größenordnung von ca. 0,1 ‰ voraussichtlich mit der verwendeten Technologie möglich sein wird. Die Ergebnisse von RIDDER et al. [7] zeigen in der klinischen Vergleichsstudie, dass es im Spektralbereich von 2,1 µm bis 2,4 µm mit FTIR-Technologie bereits möglich ist, den Gewebealkohol mit dieser Messgenauigkeit zu bestimmen.

Eine Herausforderung bei der Fingermessung ist, dass das Fingergewebe nicht homogen ist und die zurückgelegte effektive Weglänge nicht bekannt ist. Außerdem sind im Finger nicht nur Wasser und Ethanol enthalten, sondern auch Fett, Proteine und Blutbestandteile. Für jeden Probanden und auch lokal und tagesabhängig sind die Streueigenschaften, Spektren (z. B. durch unterschiedlichen Fett-, Protein-, Wasseranteil) und effektiven Weglängen unterschiedlich.

Transdermale Messungen bieten prinzipiell einen großen Gewinn an Komfort für den „Patienten“/Probanden. Eine wichtige Anwendung der transdermalen Alkoholmessung in vielen Bereichen ist die gleichzeitige eindeutige Identifikation mittels Fingerabdruck (z. B. Wegfahrsperrung in LKWs, Bedienung von gefährlichen Maschinen, Flugzeugen, Schiffen etc.). In Verbindung mit einem Datenübertragungssystem könnten z. B. transdermal erhobene Laborwerte an eine Auswertungs- und Überwachungseinheit übertragen werden. Von dort kann dann z. B. eine Therapiesteuerung (ambulant) zurück übermittelt oder gegebenenfalls eine klinische Untersuchung oder Kontrolle veranlasst werden. Außerdem können über den Atem oder transdermal bestimmte alkoholgesteuerte Wegfahrsperrungen erheblich zur Verkehrssicherheit beitragen, da der Alkoholmissbrauch nach wie vor eine der Hauptursachen für zahlreiche Schwerverletzte und Tote im Straßenverkehr ist. Auch für den mobilen Einsatz bei Verkehrskontrollen zur schnellen und sicheren Bestimmung der Alkoholkonzentration einer Person (als Vortest) bieten sich transdermale Messmethoden an. Bisher sind transdermale Alkoholkonzentrations-Messungen keineswegs gerichtsfest. Das ist auch kurzfristig nicht zu erwarten.

Zusammenfassung

Die invasive Messung der Blutalkoholkonzentration (BAK) ist eine zeit- und kostenaufwändige Prozedur. Jede Blutentnahme muss richterlich angeordnet und von einem Arzt durchgeführt werden. Daher wurden neben der Ermittlung der Atemalkoholkonzentration (AAK) diverse Ansätze zur nichtinvasiven transdermalen Messung der Alkoholkonzentration (TAK: transdermale Alkoholkonzentration) entwickelt. Es werden auf Spektroskopie basierende Voruntersuchungen vorgestellt, die zeigen, dass eine nichtinvasive Messung von Gewebealkoholkonzentrationen im physiologischen Konzentrationsbereich und in vitro Versuchsanordnungen ein hohes Potenzial dieser Methode verspricht.

Schlüsselwörter

Gewebealkohol – Blutalkohol – NIR-Spektroskopie – transdermale Alkoholkonzentration (TAK) – Atemalkohol

Abstract

Invasive measurement of blood alcohol concentration (BAC) is a well-known, but time-consuming and expensive procedure. The measurement of the BAC requires authorized approval based on the personal rights. Every involuntary taking of a blood sample from a person has to be legalized by a judge or state attorney and has to be taken by a medical doctor. That's why new approaches for a noninvasive transdermal alcohol concentration (TAC) measurement are useful to be developed. We present preliminary results based on NIR spectroscopy, which show that non-invasive spectroscopic measurements of transdermal tissue alcohol concentration for physiological concentrations have a high potential for such a method.

Keywords

alcohol concentration in tissue – blood alcohol – NIR spectroscopy – transdermal blood alcohol concentration (TAC) – breath alcohol

Literatur

- [1] Brown, C., and Ridder, T., (2005) Framework for multivariate selectivity analysis, Part I – Theoretical and Practical Merits; *Appl. Spectrosc.* 59: 787–803
- [2] Hanke, A., Wieland, M., Künnecke, W., (1998) Tagungsbeiträge zum Workshop „Drogen, Medikamente und Verkehrssicherheit“ in Innsbruck
- [3] Jones, AW., (2010) Evidence-based survey of the elimination rates of ethanol from blood with applications in forensic casework. *Forensic Science International* 200: 1–20
- [4] Marques, P., and McKnight, A., (2009) Field and laboratory alcohol detection with 2 types of transdermal devices. *Clinical and Experimental Research (Online Publication)* 33:4: 703–711
- [5] Ridder, T., Brown, C., and Ver Steeg, B., (2005) Framework for multivariate selectivity analysis, Part II – Experimental Applications. *Appl. Spectrosc.* 59: 804–815
- [6] Ridder, T., Hendee, S., and Brown, C., (2005) Noninvasive alcohol testing using diffuse reflectance near-infrared spectroscopy. *Appl Spectrosc* 59: 181–189
- [7] Ridder, T., Hull, EL., Ver Steeg, B., and Laaksonen, B., (2011) Comparison of spectroscopically measured finger and forearm tissue ethanol concentration to blood and breath alcohol measurements. *J Biomed Opt* 16(2): 028003
- [8] Ridder, T., Maynard, J., Abbink, R., (2005) Noninvasive determination of alcohol in tissue. *US 2005/0261 560 A1*
- [9] Ridder, T., Ver Steeg, B., and Laaksonen, B., (2009) Comparison of spectroscopically measured tissue alcohol concentration to blood and breath alcohol measurements. *J Biomed Opt* 14: 054039
- [10] Swift, R., (2000) Transdermal alcohol measurement for estimation of blood alcohol concentration. *Alcohol Clin Exp Res* 24: 422–423
- [11] Swift, R., Martin, C., Swette, L., LaConti, A., Kackley, N., (1992) Studies on an wearable, electronic, transdermal alcohol sensor. *Alcohol Clin Exp Res* 16: 721–725
- [12] Swofford, HJ., (2011) How to extrapolate alcohol with certainty. *Forensic Mag.* 23–25
- [13] Uemura, K., Fujimiya, T., Ohbora, Y., Yashuhara, M., Yoshida, K., (2005) Individual differences in the kinetics of alcohol absorption and elimination. *A Human Study. Forensic Science, Medicine and Pathology* 1: 24–7
- [14] Broschüre TruTouch Guardian, available at <http://trutouchtechnologies.com/UploadFiles/Guardian%20Brochure.pdf>
- [15] § 24a StVG (Straßenverkehrsgesetz): AAK 0,25 mg EtOH/l(Luft)
- [16] State of Washington v. Weimer, No. 7036A-09D Memorandum decision on motion to suppress (2010). Available at <http://www.waduiocenter.com/wp-content/uploads/2010/04/Snohomish-County-District-Court-Cascade-Decision-Moon-032710.pdf>
- [17] State of Washington v. Fausto, No. C076949 (2010) Order suppressing defendant's breath alcohol measurement in the absence of a measurement of uncertainty. Available at <http://www.waduiocenter.com/wp-content/uploads/2010/09/Ahmach-II-3-Judge-Panel-Ruling-012210.pdf>
- [18] Broschüre von Dräger für den Alcotest Evidential 7110, available at: http://www.draeger.com/media/10/01/07/10010794/alcotest_7110_evidential_article_dow_371_2000_de.pdf

Zur Information

Schweiz: Nationalrat spricht sich für effizientere Alkoholkontrollen aus

Bei den Beratungen des Verkehrssicherheitsprogrammes des Bundes „Via sicura“ hat der Nationalrat am 31. Mai 2012 die meisten Differenzen zum Ständerat beseitigt und sich für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgesprochen.

Eine besonders schnell wirksame, zuverlässige und kostengünstige Maßnahme bildet die erweiterte Zulassung von Atemalkoholtests. Diese werden künftig auch bei einem Blutalkoholwert über 0,79 Promille beweissicher sein. Bisher war in solchen Fällen eine zeitaufwändige und kostspielige Blutuntersuchung zwingend. Der Nationalrat hat sich der Minderheit der vorberatenden Kommission angeschlossen. Minderheitssprecher MARTIN CANDINAS (CVP, GR) überzeugte die Ratskollegen mit dem Argument, dass mit der neuen Regelung die Polizei in ihrer Arbeit stark entlastet wird und dadurch die Möglichkeit erhält, etwa 100.000 zusätzliche Alkoholkontrollen im Jahr durchzuführen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) erwartet, dass dadurch rund 30 Schwerverletzte und Todesfälle pro Jahr vermieden werden können.

(Aus einer Mitteilung der Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, vom 31. Mai 2012)

Anmerkung der Schriftleitung:

Der Ständerat hat in der Schlussabstimmung am 15. Juni 2012 die Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr mit 40 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung angenommen.

Der Nationalrat hat sich dem Ständerat angeschlossen und am gleichen Tag die Verordnung mit 110 Ja- und 79 Nein-Stimmen ebenfalls angenommen.

Auszug aus Verordnung der Bundesversammlung über Alkoholgrenzwerte im Straßenverkehr

Art. 1 Angetrunkenheit

Fahrnfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin:

- a. eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 Gewichtspromille oder mehr aufweist;
- b. eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg Alkohol oder mehr pro Liter Atemluft aufweist; oder
- c. eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer Blutalkoholkonzentration nach Buchstabe a führt.

Art. 2 Qualifizierte Alkoholkonzentrationen

Als qualifiziert gelten:

- a. eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Gewichtspromille oder mehr;
- b. eine Atemalkoholkonzentration von 0,4 mg Alkohol oder mehr pro Liter Atemluft.

Art. 3 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Straßenverkehr wird aufgehoben.

Art. 4 Inkrafttreten

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2011 – Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Der seit 20 Jahren andauernde Trend sinkender Zahlen der Verkehrstoten wurde im Jahr 2011 durchbrochen. 4.009 Menschen starben bei Verkehrsunfällen. Das waren 361 Personen oder 9,9 % mehr als im Jahr davor. Auch die Zahl der Verletzten hat im Jahr 2011 zugenommen: Es wurden 10,2 % mehr Verkehrsteilnehmer schwer und 4,8 % mehr leicht verletzt.

Die Polizei registrierte im Jahr 2011 insgesamt 2,36 Millionen Verkehrsunfälle, 2,1 % weniger als ein Jahr zuvor. Abgenommen hat aber nur die Zahl der Unfälle mit ausschließlich Sachschaden, und zwar um 3,2 % auf 2,06 Millionen. Die Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kamen, nahmen dagegen um 6,2 % auf knapp 306.300 zu. Die meisten Verkehrsteilnehmer (60,9 %) starben auf Landstraßen außerorts. Auf diesen Straßen stieg auch die Opferzahl im Jahr 2011 mit + 10,6 % am stärksten an. Erfreulicherweise kamen nach dem Anstieg im Jahr 2010 im vergangenen Jahr wieder weniger Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr ums Leben. 86 Kinder starben, das waren 17,3 % weniger als ein Jahr zuvor. In allen anderen Altersgruppen gab es mehr Todesopfer zu beklagen. Die Zahl der tödlich verunglückten Jugendlichen im Alter von 15 bis 17 Jahren ist um 14,9 % auf 116 angestiegen. Um fast den gleichen Prozentsatz (+ 14,7 % auf 1.044 Personen) nahm die Zahl der getöteten älteren Menschen ab 65 Jahren zu. Im Jahr 2011 verloren im Vergleich zum Vorjahr deutlich mehr Fußgänger (+ 29,0 %) und Motorradfahrer oder -mitfahrer (+ 11,5 %) ihr Leben im Straßenverkehr. Von den 614 getöteten Fußgängern war jeder zweite 65 Jahre oder älter. Bei den tödlich verletzten Motorradbenutzern gab es mit + 49,6 % den stärksten Anstieg bei den 25- bis 34-Jährigen.

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“, die im Jahr 2010 noch das häufigste Fehlverhalten darstellte, lag im Jahr 2011 nur an dritter Stelle aller Unfallursachen.

Die Zahl der Todesopfer bei Alkoholunfällen ist erstmals seit dem Jahr 2002 angestiegen, und zwar um 17,0 % auf 400. Damit starb jeder zehnte Verkehrstote bei einem Alkoholunfall.

Gegenstand der Nachweisung	2010	2011
Polizeilich erfasste Fälle insgesamt	2.411.271	2.361.457
Unfälle mit Personenschaden	288.297	306.266
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne	92.107	81.487
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden unter dem Einfluss berauschender Mittel ¹	16.034	16.261
davon übrige Sachschadensunfälle	2.014.833	1.957.443
Verunglückte insgesamt	374.818	396.374
Getötete	3.648	4.009
Schwerverletzte	62.620	68.985
Leichtverletzte	308.550	323.380

Tab. 1: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr (Quelle: Statistisches Bundesamt).

¹ Alkohol und andere berauschende Mittel.

Unfallursachen	2010	2011
insgesamt	350.323	371.821
Alkoholeinfluss	14.237	15.114

Tab. 2: Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden (Quelle: Statistisches Bundesamt).

(Aus der Pressemitteilung Nr. 230 des Statistischen Bundesamtes, Destatis, vom 06. Juli 2012)

Österreich

Im Jahr 2011 ereigneten sich nach Berechnungen von der Bundesanstalt Statistik (Statistik Austria) auf Österreichs Straßen 35.129 Unfälle, bei denen 45.025 Personen verletzt und 523 getötet wurden. Damit verringerten sich die Zahl der Unfälle (- 0,6 %) und jene der Verletzten (- 1,8 %) gegenüber 2010 geringfügig. Die Zahl der Verkehrstoten sank hingegen um 5,3 % auf 523, das sind um 29 Todesopfer weniger als im Jahr davor. Bei allen drei Größen wurde damit wieder das jeweils niedrigste Ergebnis seit Beginn der einheitlich geführten Unfallstatistik erreicht. Im Durchschnitt ereigneten sich täglich 96 Unfälle, bei denen 125 Personen verletzt oder getötet wurden.

Nach Inkrafttreten der im Rahmen des Verkehrssicherheitspaketes enthaltenen verschärften Sanktionen für Alko-Lenker im September 2009 konnte 2010 ein deutlicher Rückgang bei der Zahl der Alkoholunfälle und der Verletzten um jeweils etwa ein Zehntel und vor allem der Todesopfer (- 28 %) registriert werden. Im aktuellen Berichtsjahr 2011 sanken die Zahlen der Alkoholunfälle und Verletzten gegenüber 2010 nur geringfügig (- 0,7 % bzw. - 1,0 %). Im Gegensatz dazu erhöhte sich aber die Zahl der Todesopfer von 33 im Jahr 2010 auf nunmehr 51 um mehr als die Hälfte (+ 54,5 %) und lag damit auch über dem Wert von 2009 mit 46 Alkoholtoten. Das bedeutet, dass jeder zehnte Verkehrstote Opfer eines Alkoholunfalles war, 2010 war es jeder Siebzehnte, 2009 jeder Vierzehnte.

Im Jahr 2011 wurde mit 2.886 im Straßenverkehr verletzten Kindern bis zum 14. Lebensjahr ein leichter Rückgang verzeichnet (- 28 Kinder, - 1,0 %), 13 Kinder – gegenüber 10 im Jahr 2010 – wurden getötet. Seit 2007 schwankt die Zahl der getöteten Kinder zwischen 10 und 15; in den fünf Jahren davor kamen hingegen mehr als doppelt so viele Kinder durch den Straßenverkehr ums Leben (2007 bis 2011: 63 getötete Kinder; 2002 bis 2006: 132). 38 % der verletzten und getöteten Kinder verunglückten in Pkw (1.105), wobei 93 % gesichert waren; weitere 27 % verunglückten als Fußgänger (791), 21 % mit dem Fahrrad (604), 193 (7 %) mit dem Moped, vor allem als Mitfahrer.

Nahm im Jahr 2010, auch bedingt durch das schlechte Wetter, die Zahl der Unfälle mit einspurigen Kfz (- 12 %), Radfahrern (- 11 %) und Fußgängern (- 7 %) gegenüber dem Vorjahr ab, kam es 2011 bei den Unfällen mit einspurigen Kfz (+ 6 %) und Fahrradunfällen (+ 18 %) wieder zu einem Anstieg. Mit 3.441 Motorradunfällen gab es um 13 % mehr als 2010. Somit war 2011 an jedem 10. Verkehrsunfall mit Personenschaden zumindest ein Motorrad beteiligt.

Unfälle mit Pkw (- 2 %) und Fußgängerunfälle (- 1 %) zeigen nur geringe Rückgänge gegenüber dem Jahr 2010. Bei Unfällen mit Reisebussen (285, - 14 %) wurden 271 Bus-Insassen verletzt, jedoch keine getötet. Es ereigneten sich auch weniger Unfälle mit schweren Lkw (1.391, - 8 %).

Jahresergebnisse	2010	2011
Unfälle	35.348	35.129
Verletzte	45.858	45.025
Getötete	552	523

Tab. 5: Das Unfallgeschehen (Quelle: Statistik Austria).

Alkoholfälle	2010	2011
insgesamt	2.256	2.241
Verletzte	3.063	3.032
Getötete	33	51

Tab. 6: Das Unfallgeschehen mit alkoholisierten Beteiligten (Quelle: Statistik Austria).

(Aus der Pressemitteilung: 10.228-081/12 der Bundesanstalt Statistik Österreich, Statistik Austria, vom 12. April 2012)

Schweiz

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2011 auf Schweizer Straßen 18.990 Unfälle mit Personenschaden. Bei diesen Unfällen wurden 320 Personen getötet, 4.437 schwer und 18.805 leicht verletzt. Die Werte liegen damit tiefer als in den vorangegangenen Jahren.

Die Zahl der auf Fußgängerstreifen getöteten Menschen ist im Jahr 2011 auf 28 angestiegen. Dies sind 8 Personen mehr als im Vorjahr beziehungsweise 5 mehr als im Durchschnitt der letzten 5 Jahre. 20 der insgesamt 28 Getöteten verunfallten im Winterhalbjahr, 21 Todesopfer hatten das 65. Altersjahr überschritten. Nur knapp 13 Prozent der Unfälle mit verunfallten Fußgängern auf Fußgängerstreifen waren auf das Fehlverhalten der Fußgänger zurückzuführen. In den meisten Fällen lag die mutmaßliche Hauptursache beim Autofahrer.

Im Jahr 2011 verunfallten mehr Velofahrende als im Vorjahr. Augenfällig ist insbesondere die Zunahme um 15 Prozent bei den getöteten Velofahrenden im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Schwerverletzten stieg die Anzahl um 32 Personen, von 835 auf 867. Neben dem schönen Wetter dürfte auch die stärkere Verbreitung von E-Bikes eine Rolle gespielt haben. Unfälle mit E-Bikes haben in der Regel gravierendere Folgen als Unfälle mit motorlosen Fahrrädern. Der Anteil der schwerverletzten und getöteten Velofahrenden an allen verunfallten Velofahrenden lag für das Fahrrad bei 26 Prozent, für das E-Bike bei 35 Prozent.

Der Vergleich mit dem Vorjahr fällt bei den Motorradfahrenden ebenfalls negativ aus, wenn auch weniger ausgeprägt als bei den Velofahrenden. Es gab einen getöteten und 43 schwerverletzte Motorradfahrende mehr. Da die hohe Anzahl an schwer verunfallten Motorradfahrenden seit Jahren Anlass zur Sorge gibt, ist das Bundesamt für Straßen (ASTRA) zurzeit daran, eine Vollzugshilfe auszuarbeiten, die alle Straßeneigentümer darin unterstützen soll, die Straßen für Motorradfahrende sicher zu gestalten. Das ASTRA will zudem Ausbildung und Prüfung der Motorradfahrenden optimieren, um sie selber besser in die Lage zu versetzen, Gefahren zu erkennen und zu vermeiden.

Unfallgeschehen	2010	2011
Totale Unfälle	58.928	54.916
mit Personenschaden	19.609	18.990
mit Getöteten	313	312
mit Schwerverletzten	4.082	4.110
mit Leichtverletzten	15.214	14.568
mit Sachschaden	39.319	35.926
Total Verunfallte	24.564	23.562
Getötete	327	320
Schwerverletzte	4.458	4.437
Leichtverletzte	19.779	18.805

Tab. 3: Unfallgeschehen im Überblick (Quelle: Bundesamt für Straßen, ASTRA).

Unfälle mit	2010			2011		
	mit Getöteten	mit Schwerverletzten	mit Leichtverletzten	mit Getöteten	mit Schwerverletzten	mit Leichtverletzten
der Ursache Alkohol	59	506	1.364	51	527	1.379
der Ursache Betäubungsmittel	8	64	149	14	92	149
der Ursache Arzneimittel	5	30	82	5	43	82

Tab. 4: Unfälle mit Personenschaden mit ... (Quelle: Bundesamt für Straßen, ASTRA).

(Aus einer Medienmitteilung des Bundesamtes für Straßen, ASTRA,
vom 29. März 2012)

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. 48/2011

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Kraftfahrtbundesamt: Jahresbericht^{*)} und Fahrerlaubnismaßnahmen 2011

Erneuter Rückgang beim freiwilligen Punkte-Abbau

Seit dem 01.01.1999 können im Verkehr auffällig gewordene Personen ihre Punktebelastung durch die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder durch eine verkehrspsychologische Beratung reduzieren.

Die Teilnahme an einem Aufbauseminar führt bei einem Punktestand bis zu 8 Punkten zu einem Abzug von 4 und bei 9 bis 13 Punkten zu einem Abzug von 2 Punkten. Nimmt eine Person mit 14 bis 17 Punkten im Verkehrszentralregister (VZR) freiwillig an einer verkehrspsychologischen Beratung teil, werden zwei Punkte erlassen.

Im Jahr 2011 nahmen rund 18.800 im VZR eingetragene Personen die Möglichkeit des Punkteabbaus in Anspruch (Tabelle 14). Davon legten 15.200 eine Bescheinigung über die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar vor.

Punkte-Abbau aufgrund der freiwilligen Teilnahme an	2010	2011	Veränderung in Prozent
einem Aufbauseminar	15.500	15.200	-1,9
einer verkehrspsychologischen Beratung	3.700	3.600	-2,7
Gesamt	19.200	18.800	-2,1

Tab. 14: Punkterabatt 2010 und 2011¹⁾.

Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Abnahme um - 1,9 Prozent. Etwas stärker fiel der Rückgang (- 2,7 %) bei der freiwilligen verkehrspsychologischen Beratung aus.

Vor dem Hintergrund der mit dem Verlust des Führerscheins verbundenen Einschränkung in der räumlichen Mobilität und der Kosten, die mit einem Neuerwerb verbunden sind, verwundert die geringe Zahl der freiwilligen Teilnahmen an Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen.

Zum Vergleich: Im Jahr 2011 wurden insgesamt rund 97.000 Teilnahmebescheinigungen nach einem angeordneten Aufbauseminar im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe oder des Punktesystems ausgestellt. Daran gemessen fällt die Zahl der oben genannten freiwilligen Teilnahmen eher gering aus.

Verkehrsverstöße und Punktestände

Männer sind nach wie vor mit einem Anteil von 77,5 Prozent (7,0 Mio.) häufiger im VZR vertreten als Frauen (Tabelle 15). Betrachtet man die drei häufigsten Verkehrsverstöße, werden sowohl Gemeinsamkeiten als auch geschlechtsspezifische Unterschiede sichtbar.

Das Gros der Eintragungen machen sowohl für Männer als auch für Frauen Geschwindigkeitsübertretungen aus. Über die Hälfte aller registerpflichtigen Verkehrsverstöße gehen auf überhöhte Geschwindigkeit zurück. Die Unterschiede im Fahrverhalten werden an den darauf folgenden Delikten sichtbar. Während Männer öfter aufgrund von Alkoholfahrten auffällig werden, missachten Frauen häufiger Vorfahrtsregeln.

^{*)} Auszug aus dem Jahresbericht 2011 des Kraftfahrtbundesamtes, KBA. <http://www.kba.de>

¹⁾ Vorläufige Zahlen; Zahlen auf 100 gerundet.

Insgesamt sind über neun Millionen Personen im VZR registriert, die zugleich das gesamte Punktespektrum des Registers von 0 bis 18 abdecken. Die Bewertung der Verkehrsverstöße findet anhand einer Skala von eins bis sieben Punkten statt. Ordnungswidrigkeiten werden mit einem bis vier und Straftaten mit fünf bis sieben Punkten bewertet.

Fünf Millionen – und damit mehr als die Hälfte aller eingetragenen Personen – sind lediglich mit 1 bis 3 Punkten belastet. Rund 1,6 Millionen der im Register erfassten Personen weisen 4 bis 7 Punkte auf. In dieser Gruppe befinden sich zahlreiche „Mehrfachtäter“, die bereits mehr als eine Ordnungswidrigkeit begangen haben und Personen, die durch eine Straftat im Straßenverkehr auffällig geworden sind.

Die Gruppe der „schwer belehrbaren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer“ beginnt mit der nächsten Punkteschwelle. Etwa eine halbe Million Personen – von denen nur 10 Prozent Frauen sind – haben 8 bis 17 Punkte. Bei diesen Personen wird sich zeigen, ob Maßnahmen wie Verwarnung (bei 8 Punkten) oder die Anordnung einer Teilnahme an einem Aufbauseminar (bei 14 Punkten) Änderungen im Verkehrsverhalten hervorrufen.

Für wenige Personen (11 Tsd.) ergibt sich ein Punktestand von über 17 Punkten; nach dem letzten Verkehrsverstoß steht in der Mehrzahl der Fälle die Mitteilung über die Entziehung der Fahrerlaubnis im VZR noch aus.

Etwa ein Sechstel (1,8 Mio.) der im VZR eingetragenen Personen hat keine Punkte: Bei den Männern sind es 21,3 Prozent und bei den Frauen 13,5 Prozent. Zu dieser Gruppe gehören neben den Personen, denen die Fahrerlaubnis (noch) entzogen ist, auch diejenigen, die nach anschließender Neuerteilung noch nicht wieder auffällig geworden sind.

Die Darstellung der Verteilung bestimmter Altersgruppen im VZR ist ohne einen Vergleich mit den allgemeinen Bevölkerungszahlen nur bedingt aussagekräftig. Auffällig ist jedoch, dass eher die jungen Fahrer und Fahrerinnen (bis einschließlich 44 Jahre) den Personenbestand im VZR dominieren.

Bestand, Deliktart und Punktestände	Männer		Frauen		Insgesamt ^{2) 3)}	
	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent	in 1.000	in Prozent
	Personenbestand im Verkehrszentralregister					
Personenbestand	6.998	77,5	2.025	22,4	9.027	100,0
	nach Deliktart					
Alkohol	1.227	17,5	169	8,3	1.398	15,5

Tab. 15: Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2012¹⁾.

¹⁾ Prozentuale Verteilung gemäß Stichprobe zum VZR-Bestand vom 01.01.2011.

²⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht.

³⁾ Zuzüglich 2,705 Mio. Personen in der einjährigen Überlieferfrist.

Fahrerlaubnismaßnahmen – Deutschland und seine Länder im Jahr 2011

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2011 nach Bundesländern – absolute Zahlen							
Land	Entziehungen	Ab- erkennungen	Isolierte Sperrn	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Baden- Württemberg	15.602	918	2.763	58.381	2.649	3.801	84.114
Bayern	15.884	968	2.456	64.455	1.830	4.769	90.362
Berlin	4.930	195	1.374	16.767	1.545	788	25.599
Brandenburg	3.252	75	590	14.130	518	562	19.127
Bremen	1.065	32	420	3.767	220	371	5.875
Hamburg	1.581	99	1.034	9.895	268	169	13.046
Hessen	8.077	527	2.344	32.713	1.949	1.733	47.343
Mecklenburg- Vorpommern	2.349	37	1.156	8.697	257	311	12.807
Niedersachsen	10.513	470	2.511	45.120	1.775	2.449	62.838
Nordrhein- Westfalen	22.087	845	7.250	87.472	4.088	4.561	126.303
Rheinland- Pfalz	6.226	402	1.356	19.891	982	1.380	30.237
Saarland	1.686	66	467	4.481	87	185	6.972
Sachsen	5.243	133	949	21.362	588	585	28.860
Sachsen- Anhalt	3.396	54	627	12.401	491	322	17.291
Schleswig- Holstein	3.502	102	837	12.776	516	766	18.499
Thüringen	3.580	79	698	11.048	343	773	16.521
Insgesamt ¹⁾	109.714	9.128	27.399	444.405	18.140	23.633	632.419

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2011 nach Bundesländern – im Vergleich zum Jahr 2010 in Prozent							
Land	Entziehungen	Ab- erkennungen	Isolierte Sperrn	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
Baden- Württemberg	+5	+1	-1	+1	-6	-1	+1
Bayern	-1	-15	-0	+4	+2	+1	+2
Berlin	+2	+2	+5	+8	+30	+0	+7
Brandenburg	-5	X	-7	+8	-5	-10	+4
Bremen	+9	X	+11	+10	-8	+43	+11
Hamburg	-17	X	+71	+4	-24	-1	+3
Hessen	-3	+16	+18	+10	+21	-2	+8
Mecklenburg- Vorpommern	-18	X	+44	-5	-16	-10	-5
Niedersachsen	+0	+7	+5	+2	-4	+7	+2
Nordrhein- Westfalen	+2	+9	+25	+3	-2	+9	+4
Rheinland- Pfalz	-2	+17	-1	+4	+11	-4	+2
Saarland	+4	X	+13	+7	X	+13	+7
Sachsen	-1	-2	-4	+4	-2	-4	+3
Sachsen- Anhalt	+6	X	+20	-9	-19	+13	-5
Schleswig- Holstein	-5	X	+13	+5	-0	+9	+4
Thüringen	+3	X	+9	+1	-10	+18	+2
Insgesamt ¹⁾	-0	+5	+12	+3	+1	+3	+3

¹⁾ Einschließlich ohne Angabe zum Bundesland.

Fahrerlaubnismaßnahmen – Basistabelle im Jahr 2011

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Fahrerlaubnisbehörden im Jahr 2011 nach Grund der Maßnahme – absolute Zahlen				
Grund der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Verbot, Fahrzeuge oder Tiere zu führen	Versagungen
Erreichen der 18-Punkte-Schwelle	4.220	X	X	X
Charakterliche Mängel aufgrund Neigung zu Trunk-, Arzneimittel- oder Rauschgiftsucht	17.390	1.641	2.185	4.504
Charakterliche Mängel aufgrund schwerer oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	1.075	67	31	1.288
Körperliche Mängel	902	6	16	138
Geistige Mängel	541	2	11	70
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen	3.737	141	X	35
Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Fahrerlaubnis auf Probe nicht nachgekommen	4.653	4	X	41
Theoretische Prüfungen nicht bestanden	7	X	X	1.180
Praktische Prüfungen nicht bestanden	9	X	X	320
Eignungsgutachten nicht beigebracht	6.631	398	1.666	9.082
Insgesamt	42.638	2.902	3.585	18.140

(Aus Veröffentlichungen des Kraftfahrtbundesamtes, KBA, online)

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

Steintor-Verlag in Wullenwever print+media Lübeck GmbH,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

B.A.D.S. begrüßt Aufnahme von Designerdrogen und anderen neuen Substanzen in das Betäubungsmittelgesetz

Die Aufnahme neuer psychoaktiver Substanzen in das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) wird vom Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) ausdrücklich begrüßt. Sein Präsident DR. PETER GERHARDT wertet die jetzt getroffene Entscheidung von Gesetzgeber und Bundesregierung als wichtigen Schritt, durch den es gelingen werde, auch die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

Mit der in den wesentlichen Teilen jetzt in Kraft getretenen 26. Verordnung zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften*) werden ab sofort 28 neue psychoaktive Substanzen dem BtMG unterstellt. Dabei handelt es sich unter anderem um synthetische Derivate des Amphetamins, Cathinons, Piperazins, Kokains sowie synthetische Cannabinoide. Ihr Konsum ist geeignet, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden.

Bei den neu unterstellten psychoaktiven Substanzen handelt es sich um chemische Abwandlungen bekannter Stoffe, die bereits bislang dem BtMG unterfielen. Die neuen Substanzen, die gelegentlich auch als „Designerdrogen“ oder fälschlicherweise und irreführend als „Legal Highs“ bezeichnet werden, sind professionell aufgemacht und werden verharmlosend z. B. als „Kräutermischungen“, „Raumlüfterfrischer“ oder „Badesalze“ verkauft. Die wirklichen Inhaltsstoffe werden dabei nicht angegeben.

Der Präsident des B.A.D.S. ermutigte die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, MECHTHILD DYCKMANS, darin, auch weitere Substanzen zu verbieten. „Wir sind uns mit ihr einig, dass der Konsum neuer synthetischer Substanzen mit unkalkulierbaren gesundheitlichen Risiken verbunden ist. Gerade wer unter Einnahme berauschender Mittel am Straßenverkehr teilnimmt, gefährdet darüber hinaus auch seine Mitmenschen“, so GERHARDT.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 31. Juli 2012)

*) Bundesratsdrucksache 317/12 vom 25. Mai 2012.

Rechtsprechung

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

53. Die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) sind dahin auszulegen, dass sie es einem Mitgliedstaat verwehren, die Anerkennung der Gültigkeit des einer Person, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, außerhalb einer ihr auferlegten Sperrfrist für die Neuerteilung dieser Fahrerlaubnis von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann abzulehnen, wenn die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats eingehalten wurde.

Europäischer Gerichtshof (2. Kammer),
Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10 (Hofmann) –

Aus den Gründen:

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

- 19** Mit rechtskräftig gewordenem Strafbefehl des Amtsgerichts Memmingen vom 08. Mai 2007 wurde Herr Hofmann wegen Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe verurteilt. Außerdem wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen und für deren Wiedererteilung eine Sperrfrist von fünfzehn Monaten, d. h. bis zum 07. August 2008, festgesetzt. Dazu ist den dem Gerichtshof vorgelegten Akten zu entnehmen, dass Herr Hofmann die Fahrerlaubnis, um sie nach Ablauf der Sperrfrist wiederzuerlangen, bei der zuständigen deutschen Behörde neu beantragen musste; diese hatte zu entscheiden, ob für die Wiedererteilung eine neue Fahrerlaubnisprüfung – zum Nachweis der Befähigung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen – oder eine medizinisch-psychologische Untersuchung – zum Nachweis seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – erforderlich war.
- 20** Bei einer Verkehrskontrolle am 17. März 2009 stellten die deutschen Behörden fest, dass Herr Hofmann einen am 19. Januar 2009 ausgestellten tschechischen Führerschein besaß, in dem als Wohnsitz seines Inhabers Lazany (Tschechische Republik) eingetragen war. Dieser Führerschein wurde von der deutschen Polizei bei einer weiteren Verkehrskontrolle am 25. März 2009 sichergestellt. Er wurde der zuständigen deutschen Fahrerlaubnisbehörde übersandt.
- 21** Mit Schreiben vom 20. April 2009 wies diese Behörde Herrn Hofmann darauf hin, dass seine tschechische Fahrerlaubnis ihn nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtige. Für den Fall, dass er nicht mit der Eintragung eines entsprechenden Sperrvermerks in diesem Dokument einverstanden sei, werde ein dahin gehender Feststellungsbescheid erlassen.

Da Herr Hofmann die Einverständniserklärung nicht abgab, stellte die Fahrerlaubnisbehörde mit Bescheid vom 15. Juli 2009 fest, dass sein tschechischer Führerschein nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im deutschen Hoheitsgebiet berechtige, und ordnete an, dass auf ihm die Ungültigkeit der Fahrerlaubnis in diesem Gebiet eingetragen werde.

Am 13. August 2009 erhob Herr Hofmann beim Verwaltungsgericht Augsburg Klage mit dem Antrag, diesen Bescheid aufzuheben.

Mit Urteil vom 11. Dezember 2009 wies das Verwaltungsgericht die Klage ab.

Mit seiner vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Berufung beantragte Herr Hofmann sinngemäß, das Urteil des Verwaltungsgerichts Augsburg und den Bescheid der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde vom 15. Juli 2009 aufzuheben, wobei er geltend machte, dass sich zunächst die Frage stelle, ob Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 auf ausländische Fahrerlaubnisse anwendbar sei, die wie im vorliegenden Fall am 19. Januar 2009 oder danach ausgestellt worden seien. Erst dann stelle sich die Frage, ob die Rechtsprechung des Gerichtshofs auf die am 19. Januar 2009 in Kraft getretenen Bestimmungen dieser Richtlinie Anwendung finde.

Da der Bayerische Verwaltungsgerichtshof Zweifel hat, ob die Rechtsprechung zu Art. 1 Abs. 2 und zu Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439 auf Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 zu übertragen ist, hat er das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Sind Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin gehend auszulegen, dass ein Mitgliedstaat die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins ablehnen muss, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person außerhalb einer für sie geltenden Sperrzeit ausgestellt wurde, wenn deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats entzogen worden ist und diese Person zum Zeitpunkt der Führerscheinausstellung ihren ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte?

Verfahren vor dem Gerichtshof

Mit Schreiben, das am 13. September 2011 beim Gerichtshof eingegangen ist, hat das vorliegende Gericht dem Gerichtshof mitgeteilt, dass Herr Hofmann durch rechtskräftiges Urteil des Amtsgerichts Memmingen vom 05. April 2011 die Fahrerlaubnis entzogen und der Führerschein eingezogen worden sei und dass für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis eine Sperrfrist von einem Jahr und sechs Monaten bestimmt worden sei. Damit habe sich zwar die Feststellung im Bescheid der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde

de vom 15. Juli 2009, dass die tschechische Fahrerlaubnis Herrn Hofmann nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im deutschen Hoheitsgebiet berechtige, erledigt, doch sei eine Beantwortung der Vorlagefrage durch den Gerichtshof gleichwohl weiterhin erforderlich.

- 28 Zum einen beantrage nämlich der Prozessbevollmächtigte von Herrn Hofmann als Reaktion auf die strafrechtliche Verurteilung seines Mandanten nunmehr, das Urteil des Verwaltungsgerichts Augsburg dahin abzuändern, dass die Rechtswidrigkeit des genannten Bescheids vom 15. Juli 2009 festgestellt werde. Um über die Frage der möglichen Rechtswidrigkeit dieses Bescheids entscheiden zu können, sei das vorliegende Gericht auf eine Beantwortung der Vorlagefrage durch den Gerichtshof angewiesen. Zum anderen sei das von Herrn Hofmann betriebene Verfahren nur eines von zahlreichen Verfahren, deren Entscheidung von der Beantwortung dieser Frage durch den Gerichtshof abhängt.

Zur Vorlagefrage

- 29 Mit seiner Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass ein Mitgliedstaat verpflichtet ist, die Anerkennung der Gültigkeit des einer Person, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, außerhalb einer ihr auferlegten Sperrfrist für die Neuerteilung dieser Fahrerlaubnis von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann abzulehnen, wenn die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats eingehalten wurde.

Vorbemerkungen

- 30 Zunächst ist zu prüfen, ob die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 auf den dem Ausgangsverfahren zugrunde liegenden Sachverhalt anwendbar sind.
- 31 Herr Hofmann vertritt die Ansicht, aus Art. 16 Abs. 2 und Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126, wonach eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden dürfe, ergebe sich, dass der Zeitpunkt des Inkrafttretens von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie auf den 19. Januar 2013 festgelegt worden sei.
- 32 Dagegen stehen die Europäische Kommission und die deutsche Regierung auf dem Standpunkt, dass die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbar seien. Die Kommission hebt insbesondere hervor, dass diese Richtlinie am 19. Januar 2007 in Kraft getreten sei und dass der im Rahmen der vorliegenden Rechtssache entscheidende Gesichtspunkt die Ausstellung eines tschechischen Führerscheins am 19. Januar 2009 sei. Die deutsche Regierung macht geltend, dass Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 die Anwendung ihres Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 auf vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnisse nicht

ausschließe. Dies folge insbesondere daraus, dass die letztgenannte Bestimmung gemäß Art. 18 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 ab 19. Januar 2009 gelte. Dagegen sei Art. 13 dieser Richtlinie gemäß ihrem Art. 16 Abs. 1 und 2 erst ab 19. Januar 2013 anwendbar. Die Bundesrepublik Deutschland habe Art. 13 Abs. 2 auch nicht zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzt.

Hierzu ist festzustellen, dass die Richtlinie 91/439 zwar erst mit Wirkung zum 19. Januar 2013 aufgehoben wird, doch sind die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 gemäß deren Art. 18 Abs. 2 ab dem 19. Januar 2009 anwendbar (vgl. Urteil vom 01. März 2012, Akyüz, C-467/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 31 [BA 2012, 154]).

Wie sich aus der Vorlageentscheidung ergibt, wurde der von Herrn Hofmann am 19. Januar 2009 erworbene tschechische Führerschein am 25. März 2009 von der deutschen Polizei sichergestellt, und mit Schreiben vom 20. April 2009 wurde ihm von der zuständigen deutschen Fahrerlaubnisbehörde mitgeteilt, dass dieser Führerschein ihn nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtige. Die Fahrerlaubnisbehörde ordnete sodann mit Bescheid vom 15. Juli 2009 an, dass auf ihm seine Ungültigkeit im deutschen Hoheitsgebiet vermerkt wird.

Folglich sind die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 in zeitlicher Hinsicht auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens anwendbar.

Das Vorbringen von Herrn Hofmann, mit dem er im Wesentlichen geltend macht, dass Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 der Anwendung ihres Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 entgegenstehe, vermag diese Schlussfolgerung nicht zu entkräften.

Anders als die in Art. 18 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 genannten Bestimmungen, zu denen Art. 11 Abs. 4 dieser Richtlinie gehört, sind nämlich deren übrigen Bestimmungen, namentlich Art. 13, gemäß Art. 17 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 erst ab 19. Januar 2013 anwendbar.

Wie die deutsche Regierung geltend macht, wäre zudem, wenn Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen wäre, dass eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis grundsätzlich weder entzogen noch eingeschränkt werden könnte, eine Anwendung von Art. 11 Abs. 4 dieser Richtlinie nicht mehr möglich, obwohl in deren Art. 18 Abs. 2 ausdrücklich vorgesehen ist, dass er ab 19. Januar 2009 gilt.

Jedenfalls zeigt, wie die deutsche Regierung hinzufügt, die Stellung des Art. 13 innerhalb der Richtlinie 2006/126, dass sein Abs. 2 nicht auf Maßnahmen zur Einschränkung, zur Aussetzung oder zum Entzug eines Führerscheins Bezug nimmt, sondern nur auf die zum Führen von Fahrzeugen bestimmter Klassen erworbenen Fahrerlaubnisse.

Wie der Generalanwalt in Nr. 35 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, wird mit der Richtlinie 2006/126 ein Modell eines einheitlichen europäischen Führerscheins geschaffen, der die in den Mitgliedstaaten existierenden unterschiedlichen Führerscheine ersetzen soll. Art. 4 der Richtlinie regelt und definiert die ver-

schiedenen Führerscheinklassen, zu denen die Mitgliedstaaten, die jeweils ihre eigenen Führerscheinklassen definiert haben, Äquivalenzen festzulegen haben.

41 Somit soll Art. 13 der Richtlinie 2006/126, der die Überschrift „Äquivalenzen zwischen nicht dem EG-Muster entsprechenden Führerscheinen“ trägt, nur die Frage der Äquivalenzen zwischen den vor der Umsetzung dieser Richtlinie erworbenen Führerscheinen und den verschiedenen darin definierten Führerscheinklassen regeln.

42 Diese Auffassung wird durch die Prüfung der Materialien zur Richtlinie 2006/126 bestätigt, aus denen sich nach den Feststellungen des Generalanwalts in Nr. 37 seiner Schlussanträge ergibt, dass Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie auf Initiative des Europäischen Parlaments hinzugefügt worden ist, das diese Ergänzung damit begründete, dass der Umtausch der alten Führerscheine unter keinen Umständen zu einem Verlust oder einer Einschränkung der erworbenen Rechte hinsichtlich der Fahrerlaubnis für Fahrzeuge verschiedener Klassen führen dürfe.

Antwort des Gerichtshofs

43 Nach ständiger Rechtsprechung sieht Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor. Diese Bestimmung erlegt den Mitgliedstaaten eine klare und unbedingte Verpflichtung auf, die keinen Ermessensspielraum in Bezug auf die Maßnahmen einräumt, die zu erlassen sind, um ihr nachzukommen (vgl. u. a. Urteile vom 19. Februar 2009, Schwarz, C-321/07, Slg. 2009, I-1113, Randnr. 75 [= BA 2009, 206], und vom 19. Mai 2011, Grasser, C-184/10, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 19 [BA 2011, 236], sowie Urteil Akyüz, Randnr. 40).

44 Wie der Gerichtshof bereits in Randnr. 40 des Urteils Akyüz entschieden hat, gilt dies auch für Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126, dessen Wortlaut mit dem von Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 übereinstimmt.

45 Überdies hat der Gerichtshof wiederholt ausgeführt, dass es Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats ist, zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, insbesondere die Voraussetzungen in Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind und ob somit die Erteilung einer Fahrerlaubnis gerechtfertigt ist (vgl. Urteile Schwarz, Randnr. 76, und Grasser, Randnr. 20).

46 Haben die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein gemäß Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 91/439 ausgestellt, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der in dieser Richtlinie aufgestellten Ausstellungsvoraussetzungen nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist nämlich als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber am Tag seiner Ausstellung diese Voraussetzungen erfüllte (vgl. u. a. Urteile Schwarz, Randnr. 77, und Grasser, Randnr. 21).

Diese Erwägungen sind in vollem Umfang auf das System übertragbar, das mit der Richtlinie 2006/126 geschaffen wurde, in der, wie sich aus Randnr. 44 des vorliegenden Urteils ergibt, der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der in den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine mit den gleichen Worten wie in der Richtlinie 91/439 bekräftigt worden ist.

Zur Richtlinie 91/439 hat der Gerichtshof jedoch 48 zum einen festgestellt, dass deren Art. 1 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1 Buchst. b sowie Art. 8 Abs. 2 und 4 es einem Aufnahmemitgliedstaat nicht verwehren, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu versagen, wenn – nicht anhand von Informationen des Aufnahmemitgliedstaats, sondern aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen – feststeht, dass die in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes nicht beachtet wurde (vgl. in diesem Sinne Urteile Wiedemann und Funk, Randnr. 72 [BA 2008, 255], sowie Grasser, Randnr. 33). Außerdem hat der Gerichtshof entschieden, dass der Umstand, dass der Aufnahmemitgliedstaat auf den Inhaber des Führerscheins zuvor keine Maßnahme im Sinne des Art. 8 Abs. 2 der genannten Richtlinie angewandt hat, insoweit unbeachtlich ist (vgl. Urteil Grasser, Randnr. 33).

Zum anderen hat der Gerichtshof entschieden, dass 49 die Art. 1 Abs. 2 und 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 es einem Mitgliedstaat nicht verwehren, einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs der Fahrerlaubnis in Verbindung mit einer Sperrfrist für ihre Neuerteilung angewandt worden ist, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat während dieser Sperrfrist ausgestellten neuen Führerscheins zu versagen (vgl. Urteile Wiedemann und Funk, Randnr. 65, und Schwarz, Randnr. 83, sowie Beschluss vom 03. Juli 2008, Möginger, C-225/07, Randnr. 38 [BA 2008, 383]).

Dagegen kann sich ein Mitgliedstaat nicht auf Art. 8 50 Abs. 4 berufen, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis angewandt wurde, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit jedes Führerscheins zu versagen, der ihr möglicherweise später, nämlich nach Ablauf der Sperrfrist, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. April 2004, Kapper, C-476/01, Slg. 2004, I-5205, Randnr. 76 [= BA 2004, 450], Urteile Wiedemann und Funk, Randnr. 63, und Schwarz, Randnr. 85, sowie Beschluss vom 06. April 2006, Halbritter, C-227/05, Randnr. 28 [BA 2006, 307]).

Ist einer Person in einem Mitgliedstaat die Fahrerlaubnis entzogen worden, so ist es dem betreffenden Mitgliedstaat nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 daher grundsätzlich verwehrt, die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, der dieser Person später durch einen anderen Mitgliedstaat außerhalb der Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis ausgestellt worden ist (vgl. in diesem Sinne Ur-

teile Kapper, Randnr. 76, Wiedemann und Funk, Randnr. 64, und Schwarz, Randnr. 86, sowie Beschlüsse Halbritter, Randnr. 27, und Möginger, Randnr. 44).

- 52 In Anbetracht des unterschiedlichen Wortlauts von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 und der ihm entsprechenden Bestimmung der Richtlinie 2006/126, nämlich Art. 11 Abs. 4, ist zu prüfen, ob diese beiden Bestimmungen nunmehr unterschiedlich ausgelegt werden müssen, so dass die Voraussetzungen für die Anwendung von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439, die in der in den Randnrn. 48 bis 51 des vorliegenden Urteils wiedergegebenen Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellt worden sind, nicht für einen Fall wie den von Herrn Hofmann gelten würden, der unter die Richtlinie 2006/126 fällt.
- 53 Während nämlich Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439 vorsieht, dass ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, die Gültigkeit eines Führerscheins anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Fahrerlaubnis im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt, entzogen oder aufgehoben wurde, bestimmt Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126: „Ein Mitgliedstaat lehnt 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 dem Wortlaut dieser Bestimmung sind die Mitgliedstaaten somit nunmehr verpflichtet, die Anerkennung eines solchen Führerscheins abzulehnen, während Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 ihnen insoweit ein Ermessen beließ.
- 54 Hierzu vertritt Herr Hofmann die Ansicht, aus der Übereinstimmung des Wortlauts lasse sich zwanglos folgern, dass Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 dieselben Ausnahmen vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine enthalte, wie sie bereits nach Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 in dessen Auslegung durch den Gerichtshof bestanden hätten. Da die Formulierung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine in Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439 und in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 unverändert geblieben sei, bestehe kein Grund für eine Änderung der Rechtsprechung zu diesem Grundsatz. Dass das Ermessen der Mitgliedstaaten in Bezug auf eine Ablehnung der Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins eingeschränkt worden sei, sei für die Tatbestandsvoraussetzungen von Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 unerheblich.
- 55 In gleicher Weise trägt die Kommission vor, zwar stellten die neuen Bestimmungen es den Mitgliedstaaten nicht mehr frei, die Anerkennung eines Führerscheins abzulehnen, sondern verpflichteten sie zur Ablehnung, wenn die Voraussetzungen dafür vorlägen, doch hätten sich die Voraussetzungen, unter denen nach den früheren Bestimmungen die Anerkennung habe versagt werden dürfen bzw. nunmehr versagt werden müsse, nicht geändert. Dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 könne nicht

entnommen werden, dass die einschlägigen Urteile des Gerichtshofs zu den unter der Geltung der Richtlinie 91/439 maßgebenden Voraussetzungen nicht mehr anwendbar wären. Zwar unterstrichen alle Materialien zur Richtlinie 2006/126 das neu geschaffene Verbot, einen Führerschein auszustellen oder anzuerkennen, doch werde an keiner Stelle auf eine Änderung der Voraussetzungen für eine Maßnahme der Nichtausstellung oder Nichtanerkennung eines Führerscheins hingewiesen.

Andernfalls könnte ein Unionsbürger nur noch in dem Mitgliedstaat eine Fahrerlaubnis erlangen, in dem sie zuvor beschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei, und zwar ohne zeitliche Begrenzung dieser Einschränkung.

Demgegenüber trägt der Freistaat Bayern vor, die genannten Voraussetzungen seien in der auf der Grundlage der Richtlinie 91/439 ergangenen Rechtsprechung des Gerichtshofs entwickelt worden, und diese Rechtsprechung sei nur noch für die vor dem 19. Januar 2009 erteilten Fahrerlaubnisse maßgebend.

Außerdem verpflichte nunmehr Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 2006/126 im Gegensatz zu Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 einen Mitgliedstaat, ohne ihm ein Ermessen zu belassen, dazu, einem Betroffenen, dessen Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden sei, eine neue Fahrerlaubnis zu verweigern.

Die Rechtsprechung des Gerichtshofs zur Auslegung von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 sei daher nicht auf Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 der Richtlinie 2006/126 übertragbar. Ein Mitgliedstaat, der unter der Geltung dieser Richtlinie die Anerkennung einer Fahrerlaubnis ablehne, die einer Person von einem anderen Mitgliedstaat erteilt worden sei, obwohl der erstgenannte Mitgliedstaat zuvor in seinem Hoheitsgebiet eine Fahrerlaubnis der betreffenden Person eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen habe, versage einer unionsrechtswidrigen Handlung seine Anerkennung. Der andere Mitgliedstaat sei nämlich nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 2006/126 nicht zu einer solchen Erteilung berechtigt gewesen. Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie stelle daher eine Spezialvorschrift zu deren Art. 2 Abs. 1 dar und verpflichte die Mitgliedstaaten, die Anerkennung unionsrechtswidrig erteilter Fahrerlaubnisse abzulehnen.

Die Materialien zur Richtlinie 2006/126 bestätigten diese Auffassung. Der Wortlaut ihres Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 und 2 gehe auf einen Änderungsvorschlag des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europäischen Parlaments zurück, mit dem dieser offensichtlich auf das Urteil Kapper reagiert habe und mit einer legislativen Maßnahme habe antworten wollen.

Die deutsche Regierung weist darauf hin, dass im Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 weder eine Verletzung des Erfordernisses eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des die Fahrerlaubnis erteilenden Mitgliedstaats noch der Ablauf einer etwaigen Sperrfrist für ihre Neuerteilung Erwähnung fänden. Der Wortlaut dieser Bestimmung

- lasse, auch wenn in ihrer französischen („à une personne dont le permis de conduire fait l'objet, sur son territoire, d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait“) und englischen („to a person whose driving licence is restricted, suspended or withdrawn in the former State's territory“) Fassung das Präsens verwendet werde, sehr wohl eine Anwendung auf eine Person zu, deren Fahrerlaubnis nach deutschem Recht entzogen worden und bei der die Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verstrichen sei. Habe die betreffende Person die deutsche Fahrerlaubnis noch nicht wiedererlangt, treffe auf diese die Formulierung „fait l'objet ... d'un retrait“ nach wie vor zu.
- 62** Das Hineinlesen nicht ausdrücklich erwähnter Tatbestandsmerkmale in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 lasse sich auch nicht mit einer „engen Auslegung“ dieser Vorschrift begründen. Eine Vorschrift sei nicht allein deswegen eng auszulegen, weil sie eine Ausnahme – hier von dem in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie verankerten Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung – darstelle.
- 63** Die deutsche Regierung fügt hinzu, die Verpflichtung eines Mitgliedstaats, die Anerkennung der Gültigkeit von Führerscheinen in den in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 vorgesehenen Fällen abzulehnen, diene der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit dem Schutz des Rechts auf Leben, des Rechts auf körperliche Unversehrtheit und des Eigentumsrechts, die in den Art. 2, 3 und 17 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert seien; diese seien den Grundfreiheiten, zu denen der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 beitrage, rechtlich gleichrangig.
- 64** Auch die Entstehungsgeschichte von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 zeige, dass deren Verfasser das Bestreben, den „Führerscheintourismus“ stärker zu bekämpfen und so die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, gegenüber dem in der Rechtsprechung des Gerichtshofs bislang dominierenden Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung und dem dahinter stehenden Begriff der Freizügigkeit in den Vordergrund hätten rücken wollen. Ein etwaiger Wille der am Erlass dieser Richtlinie beteiligten Gremien, die Anwendung ihres Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 von einer Verletzung des Erfordernisses des ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats oder vom Lauf einer Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis abhängig zu machen, sei demgegenüber nicht erkennbar.
- 65** Dazu ist indessen festzustellen, dass der Unterschied im Wortlaut von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 nicht geeignet ist, die in der Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellten Voraussetzungen in Frage zu stellen, unter denen die Anerkennung eines Führerscheins aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 91/439 abgelehnt werden konnte und nunmehr aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 abgelehnt werden muss.
- Außer der Umwandlung der bisherigen bloßen Befugnis zur Nichtanerkennung in eine Verpflichtung und der Einführung einer Unterscheidung zwischen Einschränkung, Aussetzung und Entzug eines Führerscheins einerseits und dessen Aufhebung andererseits hat nämlich der Wortlaut von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 keine wesentliche Änderung gegenüber dem Wortlaut von Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439 erfahren.
- Zwar sind einige Sprachfassungen von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126, insbesondere die deutsche („einer Person ..., deren Führerschein ... eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist“), so formuliert, dass sie den Fall, dass die dort genannten Maßnahmen ihre Wirkungen erschöpft haben, nicht ausschließen, doch kommt in einer großen Zahl anderer Sprachfassungen dieser Bestimmung, etwa in der französischen („à une personne dont le permis de conduire fait l'objet, sur son territoire, d'une restriction, d'une suspension ou d'un retrait“) oder der englischen („a person whose driving licence is restricted, suspended or withdrawn in the former State's territory“), der Gedanke zum Ausdruck, dass die genannten Maßnahmen zum Zeitpunkt der Erteilung einer Fahrerlaubnis an eine Person, auf deren Führerschein im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eine dieser Maßnahmen angewandt worden ist, noch andauern müssen, damit dieser Mitgliedstaat zur Versagung ihrer Anerkennung verpflichtet ist.
- Nach ständiger Rechtsprechung kann aber die in einer der Sprachfassungen einer unionsrechtlichen Vorschrift verwendete Formulierung nicht als alleinige Grundlage für die Auslegung dieser Vorschrift herangezogen oder ihr insoweit Vorrang vor den anderen Sprachfassungen eingeräumt werden (vgl. u. a. Urteile vom 03. April 2008, Endendijk, C-187/07, Slg. 2008, I-2115, Randnr. 23, vom 09. Oktober 2008, Sabatauskas u. a., C-239/07, Slg. 2008, I-7523, Randnr. 38, und vom 05. Mai 2011, Kurt und Thomas Etiling u. a., C-230/09 und C-231/09, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnr. 60). Außerdem müssen die verschiedenen Sprachfassungen einer Vorschrift des Unionsrechts einheitlich ausgelegt werden; falls diese Fassungen voneinander abweichen, muss die fragliche Vorschrift daher anhand der allgemeinen Systematik und des Zwecks der Regelung ausgelegt werden, zu der sie gehört (vgl. in diesem Sinne Urteil Endendijk, Randnr. 24, Urteil vom 29. April 2010, M u. a., C-340/08, Slg. 2010, I-3913, Randnr. 44, und Urteil Kurt und Thomas Etiling u. a., Randnr. 60).
- Jedenfalls ist festzustellen, dass in der deutschen Fassung von Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439 das Präteritum verwendet wird („einer Person ..., auf die ... eine der in Absatz 2 genannten Maßnahmen angewandt wurde“), ohne dass dies den Gerichtshof an der Erwägung gehindert hätte, dass sich ein Mitgliedstaat nicht auf diese Bestimmung berufen kann, um einer Person, auf die in seinem Hoheitsgebiet eine Maßnahme des Führerscheintzugs angewandt wurde, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins zu versagen, der ihr

möglicherweise später von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wird.

- 70 Zwar geht aus den Materialien zur Richtlinie 2006/126 hervor, dass der Unionsgesetzgeber die Bekämpfung des „Führerscheintourismus“ durch die Umwandlung einer Befugnis zur Nichtanerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins in eine Verpflichtung verstärken wollte, um eine gegenseitige Anerkennung der Maßnahmen zur Einschränkung, zur Aussetzung oder zum Entzug zu gewährleisten, doch ist diesen Materialien nicht zu entnehmen, dass die in der Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellten Voraussetzungen in Frage gestellt worden sind, unter denen ein Mitgliedstaat befügt oder – nach dieser Richtlinie – verpflichtet ist, die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu versagen.
- 71 Zudem hat der Gerichtshof wiederholt darauf hingewiesen, dass die in Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 vorgesehene Befugnis eine Ausnahme vom allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine darstellt und aus diesem Grund eng auszulegen ist (vgl. u. a. Urteil vom 20. November 2008, Weber, C-1/07, Slg. 2008, I-8571, Randnr. 29 [= BA 2009, 93], Urteil Schwarz, Randnr. 84, und Beschluss vom 02. Dezember 2010, Scheffler, C-334/09, Randnr. 63). Diese Feststellung bleibt für die nunmehr in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 enthaltene Verpflichtung gültig. Auch diese Verpflichtung stellt nämlich eine Ausnahme von dem in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie bekräftigten allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine dar.
- 72 Hinzuzufügen ist, dass in den Unterabs. 1 und 2 von Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126 zwischen den Fällen der Ausstellung und der Anerkennung eines Führerscheins einer Person unterschieden wird, deren Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist. Abgesehen davon sind diese beiden Unterabsätze ähnlich formuliert. Ist daher Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen, dass diese Bestimmung eine Verpflichtung für einen Mitgliedstaat begründet, einen Führerschein nicht anzuerkennen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im erstgenannten Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, so ist eine entsprechende Auslegung bei Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 dieser Richtlinie geboten, der somit eine Verpflichtung vorsieht, einer solchen Person keinen Führerschein auszustellen.
- 73 Dazu geht aus den Materialien zur Richtlinie 2006/126 hervor, dass es dem Unionsgesetzgeber darum ging, den Grundsatz der Einzigartigkeit von Führerscheinen zu stärken und zu verhindern, dass einer Person, deren Führerschein in einem Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat ein Führerschein ausgestellt oder die Gültigkeit eines solchen Führerscheins anerkannt werden kann (vgl. in diesem Sinne

den von der Kommission am 21. Oktober 2003 vorgelegten Vorschlag für eine Richtlinie EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein [Neufassung], KOM[2003] 621 endgültig, S. 6).

Daraus folgt aber nicht, dass eine Person, deren Führerschein in einem Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden ist, nie mehr, auch nicht nach Ablauf einer etwaigen mit der betreffenden Maßnahme in diesem Mitgliedstaat verbundenen Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis, einen neuen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat erhalten könnte.

Die vom Freistaat Bayern und von der deutschen Regierung vorgeschlagene Auslegung von Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 würde jedoch darauf hinauslaufen, dass durch Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 dieser Richtlinie ein unbefristetes permanentes Verbot geschaffen würde, dass ein Mitgliedstaat einer Person, deren Führerschein in der Vergangenheit in einem anderen Mitgliedstaat eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen wurde, eine neue Fahrerlaubnis erteilt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein Führerschein nach den Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439 und 7 Abs. 1 Buchst. e der Richtlinie 2006/126 nur von dem Mitgliedstaat ausgestellt werden darf, in dessen Hoheitsgebiet der Bewerber seinen ordentlichen Wohnsitz hat. Somit besteht für eine Person, deren Führerschein in einem Mitgliedstaat entzogen wurde und die sodann ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat verlegt hat, die einzige Möglichkeit, einen neuen Führerschein im Einklang mit den Richtlinien 91/439 und 2006/126 zu erwerben, darin, sich an die zuständigen Behörden des neuen Wohnmitgliedstaats zu wenden.

Eine Auslegung von Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126, nach der eine solche Person selbst nach Ablauf einer etwaigen Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis keinen Führerschein mehr im neuen Wohnmitgliedstaat erwerben könnte, würde daher auf eine Beschränkung des Rechts, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten, hinauslaufen, das den Unionsbürgern durch Art. 21 AEUV verliehen wird und dessen Ausübung die Richtlinie 2006/126 erleichtern soll.

Außerdem würde, wie der Gerichtshof in Bezug auf die Richtlinie 91/439 entschieden hat, der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine, der den Schlussstein des mit der Richtlinie 2006/126 geschaffenen Systems darstellt, geradezu negiert, wenn man einen Mitgliedstaat für berechtigt hielte, die Anerkennung der Gültigkeit eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins unter Berufung auf seine nationalen Vorschriften unbegrenzt zu verweigern (vgl. in diesem Sinne Urteil Kapper, Randnr. 77, und Beschluss Halbritter, Randnr. 28).

Der Freistaat Bayern und die deutsche Regierung haben jedoch in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen geltend gemacht, dass eine Person, deren Führerschein in einem Mitgliedstaat entzogen worden sei, in einem anderen Mitgliedstaat nur dann im Ein-

- klang mit der Richtlinie 2006/126 einen neuen, der Anerkennung durch die übrigen Mitgliedstaaten fähigen Führerschein erwerben könne, wenn der Ausstellermitgliedstaat mit dem Mitgliedstaat, der den Führerschein entzogen habe, zusammenarbeite. Nach Ansicht der deutschen Regierung muss der letztgenannte Mitgliedstaat den Ausstellermitgliedstaat über die Gründe für den Entzug unterrichten, und dieser muss prüfen, ob diese Gründe entfallen sind.
- 80** Dem kann jedoch nicht gefolgt werden.
- 81** Zwar impliziert die nunmehr in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 2006/126 enthaltene Verpflichtung eine Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten bei der Prüfung zum einen der Frage, ob der Führerscheinbewerber bereits Inhaber eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist, sofern, wie Art. 7 Abs. 5 Buchst. c der Richtlinie vorsieht, dafür ein hinreichend begründeter Verdacht besteht, und zum anderen der Frage, ob dieser Bewerber, falls ihm die Fahrerlaubnis in einem anderen Mitgliedstaat entzogen worden ist, einer Sperrfrist für ihre Wiedererteilung unterliegt. Im Übrigen bekräftigt Art. 15 der Richtlinie die Notwendigkeit einer gegenseitigen Unterstützung und eines Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten.
- 82** Wollte man jedoch als Voraussetzung für die Ausstellung eines Führerscheins durch den Wohnmitgliedstaat des Bewerbers eine uneingeschränkte Verpflichtung der zuständigen Behörden zur gegenseitigen Konsultation und zur systematischen Prüfung aufstellen, ob die Gründe, aus denen eine Fahrerlaubnis zuvor entzogen worden ist, entfallen sind, so würde dies die Errichtung eines komplexen Systems erfordern, mit dem festgestellt werden könnte, ob einem Führerscheinbewerber nicht in einem anderen Mitgliedstaat – möglicherweise schon vor längerer Zeit – eine Fahrerlaubnis entzogen wurde. Ein solches System ist jedenfalls in der Richtlinie 2006/126 nicht ausdrücklich vorgesehen. Zwar ist das EU-Führerscheinnetz geeignet, die Einführung eines solchen Systems zu erleichtern, doch ist dieses Netz noch nicht einsatzbereit und kann insoweit, was etwaige lange zurückliegende Maßnahmen anderer Mitgliedstaaten zum Entzug der Fahrerlaubnis angeht, kein hilfreiches Instrument darstellen.
- 83** Zudem kann die Fahrerlaubnis einer Person, die in einem Mitgliedstaat deren Erteilung beantragt, in der Vergangenheit in einem anderen Mitgliedstaat aus verschiedenen Gründen entzogen worden sein, etwa aus den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Gründen, aber auch wegen anderer, unter Umständen milderer Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung. Die Prüfung des Wegfalls bestimmter dieser Entzugsgründe könnte sich jedoch als schwierig erweisen, zumal die Richtlinie 2006/126 hierzu keine näheren Angaben enthält.
- 84** In diesem Zusammenhang ist ferner darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof in Bezug auf die Richtlinie 91/439 entschieden hat, dass ein Aufnahmemitgliedstaat, der die Erteilung einer Fahrerlaubnis – insbesondere nach Entzug einer früheren Fahrerlaubnis – von strengeren nationalen Voraussetzungen abhängig macht, die Anerkennung eines zu einem späteren Zeitpunkt von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins nicht allein mit der Begründung ablehnen kann, dass der Inhaber diesen neuen Führerschein gemäß einer nationalen Regelung erlangt hat, die nicht dieselben Anforderungen aufstellt, wie sie der Aufnahmemitgliedstaat vorsieht (vgl. Urteil Wiedemann und Funk, Randnr. 54). Diese Auslegung gilt auch für die Richtlinie 2006/126, die wie die Richtlinie 91/439 eine Mindestharmonisierung der innerstaatlichen Vorschriften über die Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis vorschreibt (vgl. in diesem Sinne Urteil Akyüz, Randnr. 53) und für die, wie in Randnr. 78 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine weiterhin den Schlussstein darstellt.
- 85** Im Übrigen wird die Schlussfolgerung, dass die Voraussetzungen der Anwendung von Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 91/439, die in der in den Randnrn. 48 bis 51 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellt worden sind, auch für Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 gelten, durch die Sonderregelung für die Aufhebung eines Führerscheins in Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 3 dieser Richtlinie bestätigt.
- 86** Die letztgenannte Bestimmung sieht nämlich wie Art. 8 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 91/439 vor, dass ein Mitgliedstaat es ablehnen kann, einem Bewerber, dessen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat aufgehoben wurde, einen Führerschein auszustellen. Demnach ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, dies abzulehnen.
- 87** Weder die Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 noch die Materialien zu ihr enthalten jedoch einen Hinweis darauf, dass die Aufhebung eines Führerscheins nur bei Verstößen gegen formale Aspekte der Ausstellung des Führerscheins in Betracht kommt, wie der Freistaat Bayern, die deutsche Regierung und die Kommission in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht haben. Außerdem kann nicht ausgeschlossen werden, dass in manchen Mitgliedstaaten die Aufhebung eines Führerscheins eine Maßnahme darstellt, die sich – gravierender als ein Entzug oder eine Aussetzung – auf die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht und mit der insbesondere das Führen von Kraftfahrzeugen unter Alkoholeinfluss, um das es im Ausgangsverfahren geht, geahndet werden kann.
- 88** Es wäre daher widersinnig, Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen, dass es im Fall der Einschränkung, der Aussetzung oder des Entzugs eines Führerscheins durch einen Mitgliedstaat für dessen Inhaber nach Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 1 dieser Richtlinie nicht mehr möglich wäre, einen Führerschein in einem anderen Mitgliedstaat zu erwerben, während eine solche Möglichkeit im Fall der Aufhebung eines Führerscheins nach wie vor bestehen würde.
- 89** Für den vorliegenden Fall folgt aus den vorstehenden Erwägungen, dass die deutschen Behörden nicht befugt sind, die Anerkennung der Gültigkeit des tsche-

chischen Führerscheins von Herrn Hofmann abzulehnen, denn dieser Führerschein wurde ihm von den tschechischen Behörden am 19. Januar 2009 und damit, wie sich aus den Randnrn. 19 und 20 des vorliegenden Urteils ergibt, nach Ablauf der für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis geltenden Sperrfrist ausgestellt, die mit der gegen ihn in Deutschland verhängten Maßnahme des Führerscheinentzugs verbunden worden war.

90 Das vorliegende Gericht hat allerdings auf der Grundlage der Angaben in Randnr. 48 des vorliegenden Urteils und unter Berücksichtigung aller Umstände des Rechtsstreits, mit dem es befasst ist, zu prüfen (vgl. in diesem Sinne Urteil Akyüz, Randnr. 75), ob Herr Hofmann zur Zeit des Erwerbs seines Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz in der Tschechischen Republik hatte. Wäre dies nicht der Fall, wären die deutschen Behörden befugt, die Anerkennung der Gültigkeit dieses Führerscheins abzulehnen. Hierzu ist der Vorlageentscheidung zu entnehmen, dass ihr die Annahme zugrunde liegt, dass die Bedingung des ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausgestellt hat, erfüllt war.

91 Nach alledem ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, dass die Art. 2 Abs. 1 und 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen sind, dass sie es einem Mitgliedstaat verwehren, die Anerkennung der Gültigkeit des einer Person, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, außerhalb einer ihr auferlegten Sperrfrist für die Neuerteilung dieser Fahrerlaubnis von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins auch dann abzulehnen, wenn die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaats eingehalten wurde.

54. *) 1. Eine vom Angeklagten begangene Trunkenheitsfahrt (§ 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB) und der von ihm gleichzeitig verwirklichte Besitz von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge stehen im Verhältnis der prozessualen Tatidentität, wenn die Fahrt gerade dem Transport der Betäubungsmittel diene, so dass das Mitführen der Betäubungsmittel nicht nur in einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang, sondern – darüber hinaus – in einem inneren Beziehungs- oder Bedingungs-zusammenhang mit dem Fahrvorgang stand.

2. Wird der Angeklagte wegen der Trunkenheitsfahrt in einem gesonderten Verfahren durch Strafbefehl verurteilt, so ist in Bezug auf die in prozessualer Tatidentität stehende BtM-Straftat das Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs eingetreten.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 03. Mai 2012 – 3 StR 109/12 –

Aus den Gründen:

Das Landgericht hat den Angeklagten am 20. Dezember 2011 wegen bewaffneten Handeltreibens mit

Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge (§ 30a Abs. 2 Nr. 2 BtMG) zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt. Auf die zulässige Revision des Angeklagten stellt der Senat das Verfahren nach § 206a Abs. 1 StPO ein, denn zwischenzeitlich ist das endgültige Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs eingetreten.

1. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der Vorwurf, der Angeklagte habe Mitte Juni 2011 ca. 317 g Marihuana, Wirkstoffgehalt 10,4 % THC, erworben, das er jedenfalls hälftig zur gewinnbringenden Weiterveräußerung bestimmt habe. Er habe das Marihuana zunächst in einem Wald versteckt und es dann in der Nacht vom 01. auf den 02. Juli 2011 unter Benutzung seines Pkw von dort abgeholt. Dabei habe er in der Ablage der Fahrertür ein beidseitig geschliffenes Messer, Klinglänge 12 cm, griffbereit mit sich geführt. Nach der Abholung sei der Angeklagte, der sich in Begleitung eines Abnehmers befunden habe, mit dem Pkw in eine Polizeikontrolle geraten und festgenommen worden; das transportierte Marihuana sei sichergestellt worden.

Eine dem Angeklagten nach der Festnahme entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,43 ‰ sowie Hinweise auf Cannabiskonsum. Insoweit leiteten die Strafverfolgungsbehörden ein gesondertes Verfahren wegen des Vorwurfs der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) ein, in dem der Angeklagte durch Strafbefehl des Amtsgerichts Neuss vom 27. Dezember 2011, rechtskräftig seit 19. Januar 2012, zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen verurteilt wurde.

2. Der Generalbundesanwalt hat hierzu in seiner Antragsschrift ausgeführt:

„Dem weiteren Verfahren steht ein dauerndes Verfahrenshindernis entgegen, weil durch den Strafbefehl des Amtsgerichts Neuss, der in seinen Wirkungen einem rechtskräftigen Urteil gleichsteht (§ 410 Abs. 3 StPO), Strafklageverbrauch eingetreten ist.

Der Strafbefehl betrifft dieselbe Tat wie das vorliegende Verfahren. Der Begriff der Tat im Sinne des Art. 103 Abs. 3 GG, § 264 Abs. 1 StPO bezeichnet dabei den geschichtlichen und dadurch zeitlich wie sachverhaltlich begrenzten Vorgang, auf den Anklage und Eröffnungsbeschluss hinweisen und innerhalb dessen der Angeklagte als Täter oder Teilnehmer einen Straftatbestand verwirklicht haben soll (vgl. BGH, Beschluss vom 05. März 2009 – 3 StR 566/08, BGHR StPO § 264 Abs. 1 Tatidentität 47). Danach stehen die vom Angeklagten begangene Trunkenheitsfahrt (§ 316 Abs. 1, Abs. 2 StGB) und der von ihm gleichzeitig verwirklichte Besitz von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge im Verhältnis der prozessualen Tatidentität. Denn die Fahrt diene ... gerade dem Transport der Betäubungsmittel, so dass das Mitführen der Betäubungsmittel nicht nur in einem engen zeitlichen und örtlichen Zusammenhang, sondern – darüber hinaus – in einem inneren Beziehungs- oder Bedingungs-zusammenhang mit dem Fahrvorgang stand (vgl.

dazu BGH a. a. O.; Beschluss vom 27. April 2004 – 1 StR 466/03, BGHR StPO § 264 Abs. 1 Tatidentität 41 [= BA 2005, 242]).

Da der Besitz der für den Weiterverkauf bestimmten hälftigen Menge der Betäubungsmittel in nicht geringer Menge wiederum einen unselbstständigen Teilakt des beabsichtigten Handeltreibens mit dieser hälftigen Menge darstellt (vgl. BGH, Beschluss vom 09. November 2011 <richtigerweise 2010> – 4 StR 521/10, NStZ-RR 2011, 90), kann der Angeklagte wegen ... bewaffneten Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge (§ 30a Abs. 2 Nr. 2 BtMG) insgesamt nicht bestraft werden. Dies gilt mit Blick auf den hierzu in Tateinheit stehenden Besitz der zum Eigenverbrauch bestimmten hälftigen Menge der Betäubungsmittel in nicht geringer Menge (§ 29a Abs. 1 Nr. 2 BtMG) und den hiervon als subsidiär verdrängten Erwerb dieser Menge (§ 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Alt. 9 BtMG) in entsprechender Weise.

Da das Verfahrenshindernis erst nach Erlass des angefochtenen Urteils eingetreten ist, ist das Verfahren gemäß § 206a Abs. 1 StPO einzustellen, ohne dass es einer Aufhebung des Urteils bedarf. Denn in diesem Fall handelt es sich nicht um eine Nachprüfung des Urteils, sondern lediglich um die Berücksichtigung eines nach dessen Erlass eingetretenen Ereignisses, das eine neue Verfahrenslage geschaffen hat (vgl. BGH, Beschluss vom 17. Juni <Juli> 1968 – 3 StR 117/68, BGHSt 22, 213, 217; Paeffgen, in: SK-StPO, 4. Auflage, § 206a Rn. 8; Schneider, in: KK-StPO, 6. Auflage, § 206a Rn. 4; Stuckenberg, in: LR-StPO, 26. Auflage, § 206a Rn. 15, 17; ferner: Meyer-Goßner, StPO, 54. Auflage, § 206a Rn. 6).“

Dem schließt sich der Senat an. Der Vorgang belegt erneut, dass die oft geübte Praxis, Verkehrsdelikte auch dann gesonderter Bearbeitung zuzuführen, wenn sie im Zusammenhang mit Delikten der allgemeinen Kriminalität begangen wurden, nicht unproblematisch ist.

55. *) 1. „Aus der Tat“ kann sich die charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen i.S.d. § 69 Abs. 1 StGB nur dann ergeben, wenn die Anlasstat selbst tragfähige Rückschlüsse auf die Bereitschaft des Täters zulässt, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen.

2. In sog. Kurierfällen, in denen der Täter im Fahrzeug Rauschgift transportiert, sind die Belange der Verkehrssicherheit nicht ohne Weiteres beeinträchtigt, denn es besteht kein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Rauschgifttransporteure bei Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen sind.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 23. Mai 2012 – 5 StR 185/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten B. wegen bandenmäßigen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in 19 Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und neun Monaten, den Angeklagten R. wegen bandenmäßigen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in 25 Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von acht Jahren und vier Monaten und den Angeklagten S. wegen bandenmäßigen Handeltreibens mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge in zwei Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von sechs Jahren und drei Monaten verurteilt sowie hinsichtlich der Angeklagten B. und R. jeweils die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis verhängt. Zudem hat das Landgericht die Unterbringung des Angeklagten R. in einer Entziehungsanstalt angeordnet und einen Vorwegvollzug von zwei Jahren und zwei Monaten der verhängten Gesamtfreiheitsstrafe vor der Vollstreckung der Unterbringung bestimmt. Die jeweils auf die Sachrüge gestützten Revisionen der Angeklagten haben [teilweise] Erfolg; im Übrigen sind sie unbegründet im Sinne von § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

[1.-4. ...]

5. Schließlich hält die gegen die Angeklagten B. und R. jeweils angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnis rechtlicher Überprüfung nicht stand.

Das Landgericht hat dazu lediglich festgestellt, dass die Angeklagten langjährige Betäubungsmittelkonsumenten seien, der Angeklagte R. sogar betäubungsmittelabhängig sei, und die Vielzahl der Fahrten es nahe lege, dass „auch die Beschaffungsfahrten unter Betäubungsmiteleinfluss stattgefunden haben, bei denen mit einer Situation gerechnet werden musste, in der es zu einer Gefährdung oder Beeinträchtigung des Verkehrs kommen konnte“. Zudem sei der Angeklagte R. bereits wegen Verkehrsstraftaten verurteilt und der Angeklagte B. am 06. Oktober 2011 als Fahrer eines Kraftfahrzeugs mit Amphetaminen und Metamphetamin im Urin festgestellt worden. Die Strafkammer zweifele daher nicht daran, dass die Angeklagten bei den jeweiligen Taten bereit waren, die Sicherheit des Straßenverkehrs den jeweiligen kriminellen Interessen unterzuordnen.

Diese Feststellungen tragen die Maßregelanordnungen nicht. „Aus der Tat“ kann sich die charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nur dann ergeben, wenn die Anlasstat selbst tragfähige Rückschlüsse auf die Bereitschaft des Täters zulässt, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen (vgl. BGH, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04, BGHSt 50, 93, 102 f. [= BA 2005, 311]; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 69 StGB Rn. 13 m. w. N.). Derartiges ist dem angefochtenen Urteil nicht zu entnehmen. Namentlich fehlen Feststellungen zu einem etwaigen den Fahrten vorausgegangenen Drogenkonsum, zum täglichen Konsumverhalten der

Angeklagten, die zumindest einen Schluss hierauf zu lassen, oder zur Fahrweise der unter Observation stehenden Angeklagten. Vielmehr stellt das Landgericht insoweit nur Vermutungen an. Ferner sind die Belange der Verkehrssicherheit in Kurierfällen, in denen der Täter im Fahrzeug Rauschgift transportiert, auch nicht ohne Weiteres beeinträchtigt; es besteht kein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Rauschgifttransporteure bei Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen sind (BGH, a. a. O., S. 104; König, a. a. O., § 69 StGB Rn. 14b).

56. Für die Bestimmung der nach § 24 a I StVG vorwerfbaren Atemalkoholkonzentration (AAK) mit dem Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ sind die für den maßgeblichen Mittelwert bereits abgerundeten beiden Einzelmesswerte mit jeweils drei Dezimalstellen zugrunde zu legen (Festhaltung an OLG Bamberg, Beschluss vom 14.07.2006 – 2 Ss OWi 853/05 <bei juris> = DAR 2007, 92 ff. = BA 44, 106 ff. = NStZ 2007, 182 <Ls>).

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 24. Mai 2012 – 3 Ss OWi 480/12 –

Zum Sachverhalt:

Das AG hat den Betr., von dessen Fahrereigenschaft zur Tatzeit (13.05.2011) es aufgrund der Beweisaufnahme als feststehend ausgeht, von dem gegen ihn mit Bußgeldbescheid vom 03.06.2011 erhobenen und neben einer Geldbuße in Höhe von 500 Euro ein einmonatiges Fahrverbot nach Maßgabe des § 25 IIa StVG vorsehenden Tatvorwurf des Führens eines Kfz. im Straßenverkehr mit einer AAK von 0,25 mg/l oder mehr freigesprochen. Nach Auffassung des AG erfüllt das dem Betr. nachzuweisende Verhalten nicht die tatbestandlichen Voraussetzungen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a I StVG. Die ohne Beanstandungen mit dem geeichten Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ im standardisierten Messverfahren in jeder Hinsicht ordnungsgemäß unter Beachtung der vorgeschriebenen Kontroll- und Wartezeiten durchgeführte Atemalkoholmessung erlaube lediglich die Zurechnung eines Mittelwertes von 0,24 mg/l und damit eines Wertes unterhalb der Grenze des § 24 a I StVG. Zwar – so das AG weiter – ergeben sich aus dem nach § 78 I OWiG mit Zustimmung der Verteidigung in die Hauptverhandlung eingeführten Datenausdruck der Atemalkoholanalyse für die 1. Messung um 21.08 Uhr ein Einzelwert von 0,259 mg/l und für die 2. Messung um 21.11 Uhr ein Einzelwert von 0,248 mg/l, so dass hieraus an sich ein Mittelwert von 0,25 mg/l resultiere. Allerdings sei – wie sich aus der vom AG zum Beleg zitierten Kommentierung bei König in Hentschel/König/Dauer StR 41. Aufl. 2011 § 24 a StVG Rn. 16a ergebe – „nach herrschender Meinung in der obergerichtlichen Rechtsprechung die 3. Dezimalstelle der Messergebnisse (Einzel- und Mittelwert) nicht zu berücksichtigen“, wobei ein unter der 0,25 mg/l-Grenze

liegender Einzel- oder Mittelwert nicht aufgerundet werden dürfe. Demnach sei für die Berechnung des dem Urteil zu Grunde zu legenden Mittelwertes aus den vorgenannten Einzelwerten folgende Berechnung maßgeblich: „0,25 mg/l + 0,24 mg/l = 0,49 mg/l : 2 = 0,245 mg/l“. Auch bei der Berücksichtigung des Mittelwertes bleibe nach der vorgenannten Rechtsprechung die 3. Dezimalstelle der Messergebnisse unberücksichtigt. Da auch ein Aufrunden nicht erfolgen dürfe, ergebe sich ein Mittelwert von nur 0,24 mg/l, weshalb der Betr. die ihm zur Last gelegte Ordnungswidrigkeit nicht begangen habe und freizusprechen sei. Die gegen den Freispruch gerichtete Rechtsbeschwerde der StA führte zur Urteilsaufhebung und Zurückverweisung an das AG.

Aus den Gründen:

I. Die gemäß § 79 I 1 Nr. 3 OWiG statthafte und auch sonst zulässige (...) Rechtsbeschwerde der StA (...) führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils.

1. Wie die rechtsmittelführende StA zu Recht ausführt, sind bei der Mittelwertbildung unter Angabe von 2 Dezimalstellen der dem Betr. im Sinne von § 24 a I StVG vorwerfbaren AAK mit dem Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ die für diese Mittelwertbildung bereits abgerundeten relevanten beiden Einzelmesswerte entsprechend den Vorgaben des Gesetzgebers und der Rspr. des Bundesgerichtshofs (BGH, Beschluss vom 03.04.2001 – 4 StR 507/00 <bei juris> = BGHSt 46, 358 ff. = NJW 2001, 1952 ff. = DAR 2001, 275 ff. = zfs 2001, 277 ff. [= BA 2001, 280]) mit jeweils 3 Dezimalstellen zugrunde zu legen. Ein Anlass, von dieser seit Jahren gefestigten Rspr. und einhelligen Rechtsauffassung der beiden Rechtsbeschwerdesenaten des OLG Bamberg im Anschluss an die grundlegende Entscheidung des 2. Senats für Bußgeldsachen vom 14.07.2006 (OLG Bamberg, Beschluss vom 14.07.2006 – 2 Ss OWi 853/05 <bei juris> = DAR 2007, 92 ff. = BA 44, 106 ff. = NStZ 2007, 182 <Ls>) abzuweichen, besteht weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Hinsicht und wird auch von dem angegriffenen Urteil oder der Verteidigung nicht aufgezeigt. Insbesondere kann und darf die Rspr. des Bundesgerichtshofs zur Blutalkoholanalyse nicht ohne weiteres auf die Bestimmung der AAK übertragen werden (OLG Bamberg a. a. O. m. w. N.). Unverändert gilt deshalb auch, dass bei einer standardisierten Atemalkoholmessung mit dem Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ den Darstellungsanforderungen des Urteils mit der Nennung des Messverfahrens und der Angabe des Messergebnisses mit 2 Dezimalstellen im Mittelwert jedenfalls dann Genüge getan ist, wenn konkrete Anhaltspunkte für eine Fehlmessung fehlen; der Mitteilung der beiden jeweils auf 3 Dezimalstellen abgerundeten Einzelmesswerte bedarf es daneben regelmäßig nicht (OLG Bamberg a. a. O. m. w. N.).

2. Zu den hier interessierenden Fragen der Berücksichtigung der Dezimalstellen sowie der sog. ‚Rundungsproblematik‘ der Einzelmesswerte hat das OLG Bamberg in seinem Beschluss vom 14.07.2006 (a. a. O.) ausgeführt:

„aa) Im Zeitpunkt der erstmaligen Bauartzulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt am 17.12.1998 bildete das Atemalkoholmessgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III‘ den Mittelwert aus den auf 3 Nachkommastellen ermittelten Einzelmessergebnissen, gerundet nach mathematischen Grundsätzen auf 2 Nachkommastellen; bei einem Wert der 3. Dezimale ab 5 wurde also aufgerundet. Den hiergegen im Hinblick auf die Rspr. des BGH (BGHSt 28, 1 ff. [= BA 1978, 296]) erhobenen Bedenken trug die Herstellerfirma durch Änderung der Software des Geräts Rechnung; die Bauartzulassung des Messgeräts wurde entsprechend geändert (vgl. Bode BA 2000, 134/137; Knopf/Slemeyer/Klüß NZV 2000, 195/198). Seit der Software-Version Rev. 1.5 wird bei der Einzelmessung der jeweilige Messwert zunächst auf 3 Dezimalstellen abgerundet und im Ausdruck angegeben. Sodann wird der Mittelwert aus diesen beiden 3-stelligen Einzelmessungen gebildet; im Ausdruck erscheint der auf 2 Dezimalstellen abgerundete Mittelwert (Lagois BA 2000, 77/89; Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 18.05.2000 BA 2000, 243; s. a. OLG Stuttgart VRS 99, 286 f.; Information der Dräger Safety AG & Co. KGaA unter <http://www.draeger.com>). Genau diese Verfahrensweise entspricht den Anforderungen des von Prof. Dr. Schoknecht erstatteten Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes zur ‚Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse‘ (Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 86 [1992], im Folgenden: Gutachten). In Ziffer 3.7 des Gutachtens wird vorgeschrieben, welche Angaben in dem vom Atemalkoholmessgerät erstellten Ausgabeprotokoll im Hinblick auf die Beweissicherheit und damit für die Gerichtsverwertbarkeit der Atemalkoholanalyse insbesondere unverzichtbar sind:

- Mittelwert der AAK (2 Nachkommastellen gerundet), gebildet aus den beiden auf die Bezugstemperatur von 34 °C umgerechneten AAK-Werten,
- Uhrzeit der Einzelmessungen,
- Ergebnis der einzelnen AAK-Messungen (3 Nachkommastellen), einschließlich der Volumen- und Temperaturangaben (jeweils 1 Nachkommastelle).

Dieses Gutachten hat der Gesetzgeber bei der Einführung der Atemalkoholgrenzwerte in § 24 a I StVG zugrunde gelegt; hierbei hat er ausdrücklich vorgegeben, dass bei der Atemalkoholbestimmung nur Messgeräte eingesetzt und Messmethoden angewendet werden dürfen, die den im Gutachten gestellten Anforderungen genügen (BT-Dr. 13/1439 S. 4). Hierauf stützt sich schließlich auch die Entscheidung des BGH vom 03.04.2001 (NJW 2001, 1952/1953) zur Bestimmung der AAK unter Verwendung eines nach seiner Bauart zugelassenen und geeichten Messgerätes, wonach bei Wahrung der Bedingungen für ein gültiges Messverfahren der

gewonnene Messwert ohne Sicherheitsabschläge verwertbar ist (BGH a. a. O. S. 1956).

bb) Um die Atemalkoholanalyse als beweissicher forensisch anwenden zu können, hat der Gesetzgeber die Festlegung eines ‚eigenen‘ Grenzwertes für die Alkoholkonzentration in der Atemluft für erforderlich gehalten (BT-Dr. 13/1439 S. 4; BGH NJW 2001, 1952/1953), der mit 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft auf die 2. Dezimalstelle zuverlässig zu bestimmen sein muss. Für deren Ermittlung ist die Verwendung der 3. Dezimalstelle erforderlich, die nach der durch das Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ gewährleisteten Messauflösung zuverlässig und damit gerichtsverwertbar ermittelt werden kann. Der 3. Nachkommastelle bei der Atemanalyse wird sowohl national (DIN VDE 0405 – Teil 2) als auch international (OIML R 126) Bedeutung beigemessen, indem für beweissichere Messgeräte bei messtechnischen Untersuchungen (wie z.B. bei der Eichung) ein Modus gefordert wird, bei dem die Messauflösung 0,001 mg/l beträgt (Schoknecht, Rundungsproblematik bei der Atemalkoholanalyse, BA 2001, 349/350). Da sich eine Messung zur Eichung aber gerätetechnisch nicht von einer Messung im Praxiseinsatz unterscheidet, darf die dritte Nachkommastelle auch bei der Atemalkoholanalyse nicht abgeschnitten werden, um Verfälschungen der Messgenauigkeit zu vermeiden. Ein weiterer Grund für die Auflösung der Einzelmesswerte bis zur 3. Nachkommastelle liegt in der forensisch erforderlichen Berücksichtigung der Atemtemperatur. Da – anders als bei der Blutalkoholkonzentration – die AAK von der Körpertemperatur abhängt, sind die Einzelmesswerte auf eine Bezugstemperatur von 34 °C umzurechnen (Gutachten Ziffer 3.3; Lagois BA 2000, 77/83). Die Atemtemperatur stellt eine wesentliche physiologische Einflussgröße dar und erfordert eine hohe Messgenauigkeit. So würde eine Temperaturänderung von 1 °C eine Änderung der Konzentration von 6,58 % verursachen. Da die Atemtemperatur wesentlich genauer als 1 °C gemessen wird, bedingt bereits die korrekte Berücksichtigung des Einflusses der Temperatur eine Messauflösung, die nur bei Berücksichtigung der dritten Nachkommastelle gegeben ist (Schoknecht BA 2001, 349/351). Den Vorgaben des Gutachtens wurden zwischenzeitlich auch die DIN VDE 0405 Teil 2 – Anforderungen an beweissichere Atemalkoholmessgeräte – Ausgabe 2005-01 in Ziffer 5.1.1 angepasst (Schoknecht, Revision der Normen DIN VDE 0405 Teil 2 und Teil 4, NZV 2004, 177/178). Das Atemalkoholmessgerät erhält die bauartbedingte Zulassung durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt also nur, wenn es mit der Angabe von 3 Dezimalstellen den zitierten DIN Normen entspricht.

cc) Das OLG Köln, das in seiner Entscheidung vom 05.01.2001 (NZV 2001, 137 [= BA 2001, 192]) die Vernachlässigung der 3. Dezimalstelle postuliert, beruft sich auf die Rspr. des Bundesgerichtshofs zur Blutalkoholanalyse aus dem Jahr 1978

(BGHSt 28, 1 ff. = NJW 1978, 1930). Dort wird in Bezug auf die Bestimmung des BAK-Wertes ausgeführt: ‚Die 3. Dezimale indessen ist sowohl analytisch wie biologisch für die Feststellung der Blutalkoholkonzentration im Entnahmezeitpunkt ohne Bedeutung. ... Nach Heifer ist es ‚schon aus naturwissenschaftlich-mathematischen und erst recht aus biologisch-medizinischen Gründen nicht möglich‘, einen BAK-Wert in der zweiten Dezimale als Zwischenwert zuverlässig zu ermitteln.“ Ob diese Aussage angesichts des technischen Fortschritts und der dadurch verfeinerten Messmethoden, die z. B. die Bestimmung eines THC-Gehaltes im Blut von weniger als 1 ng/ml (= 0,001 mg/l) erlauben (BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm Scheffler/Halecker]; OLG Zweibrücken NZV 2005, 430 [= BA 2006, 235]), auch zum jetzigen Zeitpunkt noch aufrecht zu erhalten ist, bedarf hier keiner Erörterung. Zwischen der Blutalkoholanalyse und der Atemalkoholanalyse bestehen grundlegende Unterschiede. Die die damalige BGH-Rechtsprechung bestimmenden wissenschaftlichen Erkenntnisse können nicht auf die Atemalkoholbestimmung übertragen werden. Während bei der BAK eine Blutprobe mit zwei Verfahren mehrfach untersucht wird und die Einzelergebnisse in der 3. Dezimalstelle nicht gemessen werden, finden bei der AAK-Messung zwei von-einander unabhängige Atemtests statt, bei denen außer der mit 3 Dezimalstellen gemessenen Alkoholkonzentration die Atemtemperatur, das Atemvolumen und die Expirationsdauer als weitere physiologische Größen gemessen werden und der Atemfluss kontinuierlich überwacht wird (Scho-knecht BA 2001, 349/350).

dd) Diese grundlegenden Unterschiede berücksichtigte der BGH in seiner Entscheidung vom 03.04.2001 (BGH NJW 2001, 1952/1955): ‚Durchgreifende Einwände gegen die forensische Verwertbarkeit der mit einem bauartzugelassenen und geeichten Atemalkoholtestgerät ermittelten AAK-Werte ohne Berücksichtigung allgemeiner Sicherheitsabschlüsse ergeben sich auch nicht aus den durch die Rechtsprechung des Senats entwickelten Standards für die Anforderungen an beweiskräftige BAK-Ergebnisse. Diese Qualitätsanforderungen an die Blutproben (arithmetischer Mittelwert aus fünf Einzeluntersuchungen zweier unterschiedlicher Messverfahren [Widmark und ADGH] bzw. aus vier Einzeluntersuchungen [je zwei und zwei] nach dem GV- und ADH-Verfahren) gehen auf das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes ‚Alkohol bei Verkehrsstraftaten‘ von 1966 (Gutachten, 1966, S. 41) zurück, das der Festlegung der ‚Beweisgrenzwerte‘ der ‚absoluten‘ Fahrentüchtigkeit i. S. der §§ 315c I Nr. 1 lit. a, 316 I StGB durch den Senat zu Grunde liegt (BGHSt 21, 157 = NJW 1967, 116 [= BA 1967, 41]; BGHSt 37, 89 = NJW 1990, 2393 = NSz 1990, 491 = NZV 1990, 357 [= BA 1990, 370]). Insoweit zwang die Annahme eines den Trichter im Rahmen der Beweiswürdigung bindenden medizinisch-

naturwissenschaftlichen Erfahrungssatzes dazu, an das Vorliegen von dessen Voraussetzungen in Gestalt einer bestimmten BAK mit Blick auf den Zweifelsgrundsatz besonders hohe Anforderungen zu stellen. Zwar hat der Senat diese Qualitätsanforderungen auch für die Ermittlung der für den Bußgeldtatbestand des § 24a StVG a. F. maßgebenden BAK bestätigt (BGHSt 28, 1 = NJW 1978, 1930). Doch lässt sich daraus nicht herleiten, dass der Gesetzgeber diese Standards auch für die Ermittlung von Grenzwerten vorgeben muss – und vorgegeben hat –, die zwar in einem inneren Zusammenhang mit den BAK-Werten stehen, aber davon unabhängig sind und auf Grund eines andersartigen Messverfahrens gewonnen werden‘. Die seitens des OLG Köln in Anspruch genommene Rspr. des BGH aus dem Jahre 1978 (BGHSt 28, 1) gilt demnach nicht für die Atemalkoholanalyse. Seit der oben zitierten Entscheidung des BGH vom 03.04.2001 (NJW 2001, 1952 ff.) ist daher die Entscheidung des OLG Köln vom 05.01.2001 (NZV 2001, 137) überholt. Da sich der Senat im Einklang mit der Rspr. des BGH sieht, war eine Vorlage gemäß § 121 II GVG trotz der entgegenstehenden Entscheidungen der eingangs zitierten Oberlandesgerichte nicht veranlasst.“

3. Diesen tatsächlich (vgl. aus rechtsmedizinischer Sicht zuletzt nur Schuff VRR 2012, 178 ff, insbesondere S. 180: ‚Die AAK der ersten Atemprobe wird mithilfe eines elektrochemischen Verfahrens, die der zweiten Atemprobe mit einem infraroptischen Verfahren gemessen. Die Messung mit zwei verschiedenen Verfahren erhöht [...] die Spezifität für die Messung der Zielsubstanz [Alkohol, genauer Ethanol]. Aus dem Ergebnis der beiden Einzelmesswerte wird unter Einbeziehung der dritten Nachkommastelle der Mittelwert gebildet, wobei dieser geschnitten wird, d.h. die dritte Nachkommastelle wird gestrichen und somit der Mittelwert mit nur zwei Nachkommastellen angezeigt. In den anfänglich verwendeten Softwareversionen wurde u.a. der Mittelwert fälschlicherweise mathematisch gerundet. Ferner gab es auch Diskussionen darüber, ob die dritte Nachkommastelle bei der Mittelwertberechnung überhaupt einbezogen werden darf. Es besteht mittlerweile Einigkeit darüber, dass dies gerechtfertigt und somit rechters ist.“) wie rechtlich unverändert zutreffenden Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Der Senat hält demgemäß ungeschmäflert an der bisherigen Rspr. des OLG Bamberg, die freilich bislang nur unzureichend Eingang in die einschlägige Kommentar- und Handbuchliteratur gefunden haben mag (vgl. neben König a. a. O. z. B. auch Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker Straßenverkehrsrecht 21. Aufl. § 24 a StVG Rn. 4b einerseits, Rn. 4c andererseits oder Burhoff/Böttger, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Aufl. Rn. 2461 ff., 2472), fest.

II. Auf die Rechtsbeschwerde der StA ist daher das angefochtene Urteil mit den zugrundeliegenden Feststellungen aufzuheben (§ 353 StPO i. V. m. § 79 III 1 OWiG). Die Sache wird zu neuer Entscheidung, auch

über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens, an das AG zurückverwiesen (§ 79 VI OWiG).

III. Die Vorlegungsvoraussetzungen nach § 121 II GVG i. V. m. § 79 III 1 OWiG liegen u. a. schon deshalb (auch weiterhin) nicht vor, weil es sich bei der hier allein entscheidungserheblichen Frage des Grades der Auflösung und der forensischen Relevanz der gerade von dem Messgerät ‚Dräger Alcotest 7110 Evidential‘ für die Mittelwertbildung anlässlich der Bestimmung der AAK festgestellten Einzelmesswerte in Dezimal- bzw. Nachkommastellen nicht um eine vorlegungsfähige Rechtsfrage (hierzu eingehend ebenfalls schon BGHSt 46, 358/361 f. m. w. N.) handelt.

IV. Die Entscheidung ergeht gemäß § 79 V 1 OWiG durch Beschluss. Gemäß § 80 a I OWiG entscheidet der Einzelrichter.

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht
Dr. Georg Gieg, Bamberg)

57. Der objektive Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG ist in keinem Fall erfüllt, wenn die festgestellte Konzentration der Substanz eines berauschenden Mittels im Blut des Betroffenen deren jeweiligen analytischen Grenzwert unterschreitet. Das gilt selbst beim (vermeintlichen) Vorliegen rauschmitteltypischer (Ausfall-)Erscheinungen.

Oberlandesgericht Jena,

Beschluss vom 23. Februar 2012 – 1 Ss Bs 92/11 –

Zum Sachverhalt:

Mit Urteil vom 04. 07. 2011 verhängte das Amtsgericht Pößneck gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges am 15. 09. 2010 unter Wirkung berauschender Mittel eine Geldbuße von 500,- € und ein einmonatiges Fahrverbot unter Anwendung der Wirksamkeitsregelung nach § 25 Abs. 2a Satz 1 StVG. Der Verurteilung lag zugrunde, dass bei Untersuchung einer dem Betroffenen nach der Fahrt entnommenen Blutprobe 0,6 ng THC und 6,9 ng Amphetamin pro ml Blut festgestellt worden waren.

Gegen das Urteil hat der Betroffene am 05. 07. 2011 Rechtsbeschwerde erhoben und diese nach Zustellung des mit Gründen versehenen Urteils an seine Verteidigerin am 05. 08. 2011 am 05. 09. 2011 mit der allgemeinen Sachrüge und der Verfahrensrüge der Verletzung der richterlichen Aufklärungspflicht begründet.

Mit Stellungnahme vom 06. 10. 2011 hat die Thüringer Generalstaatsanwaltschaft auf die Rechtsbeschwerde beantragt, den Betroffenen freizusprechen.

Aus den Gründen:

1. Die Rechtsbeschwerde ist zulässig und – jedenfalls mit der erhobenen Sachrüge – auch formgerecht begründet worden.

2. Die Rechtsbeschwerde führt schon auf die Sachrüge zum Erfolg, mit der Folge, dass es auf die ebenfalls erhobene Verfahrensrüge und deren Zulässigkeit

nicht ankommt. Denn die im Urteil enthaltenen Feststellungen zur äußeren und inneren Tatseite tragen die Verurteilung wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG nicht.

a) § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG verlangt das Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr „unter der Wirkung“ eines in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgeführten berauschenden Mittels. Eine solche Wirkung ist nach § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG gegeben, wenn eine der in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgeführten Substanzen – im vorliegenden Fall THC und Amphetamin – im Blut nachgewiesen wird. Diese Regelung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass bei Drogen – anders als bei Alkohol – keine hinreichend verlässliche Quantifizierung der Dosis-Wirkungs-Beziehung möglich ist. Die Norm bringt daher die gesetzgeberische Vorstellung zum Ausdruck, dass die Wirkungsdauer der einzelnen Mittel jeweils mit der Nachweisdauer ihrer berauschenden Substanzen übereinstimmt und deshalb die Annahme gerechtfertigt ist, dass ein Rauschmittel, solange dessen psychoaktive Substanz im Blut nachweisbar ist, auf den Führer eines Kraftfahrzeuges einwirkt und damit eine abstrakte Gefährdung des Straßenverkehrs gegeben ist (vgl. BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]).

Diese gesetzgeberische Annahme der Identität von Wirkungs- und Nachweisdauer wird durch die technische Verbesserung der verwendeten Messverfahren zunehmend in Frage gestellt. Denn Spuren psychoaktiver Substanzen lassen sich nunmehr noch mehrere Tage oder sogar Wochen nach ihrer Einnahme im Blut nachweisen. Nach Ablauf derart langer Zeiträume erscheint aber eine anhaltende Fortwirkung der festgestellten Substanzen auf den Betroffenen zumindest fragwürdig. Mit Rücksicht darauf kann nicht mehr jeder Nachweis einer solchen Substanz im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG ausreichen. Vielmehr muss diese in einer Konzentration festgestellt werden, die entsprechend dem Charakter der Vorschrift als abstraktes Gefährdungsdeldikt eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt. In dieser Weise ist der Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG verfassungskonform auszulegen (vgl. BVerfG, a. a. O.).

b) Zur Beantwortung der Frage, ob eine die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Drogenwirkung überhaupt noch möglich erscheint, orientiert sich der Senat in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte daran, ob die für die jeweilige Substanz der von der sachverständigen Grenzwertkommission mit Beschluss vom 22. 05. 2007 (BA 2007, 311) empfohlenen sog. analytischen Grenzwerte – für THC 1 ng/ml und für Amphetamin 25 ng/ml – erreicht sind (vgl. Senatsbeschluss VRS 118, 298 [= BA 2010, 247]; OLG Bamberg DAR 2006, 286 [= BA 2006, 238]; OLG Karlsruhe VRS 112, 130 [= BA 2007, 101]; OLG Zweibrücken VRS 117, 208 [= BA 2009, 335]; OLG Celle VRS 117, 369 [= BA 2009, 222]; OLG Koblenz NJW 2009, 1222 [= BA 2009, 221]; OLG Stuttgart DAR 2011, 218). Daran ist festzuhalten.

Zwar bezeichnen die analytischen Grenzwerte ausweislich der Empfehlung der forensisch-medizinischen Grenzwertkommission vom 22.05.2007 lediglich diejenigen Konzentrationen, in denen ein Wirkstoff sowohl sicher nachgewiesen als auch quantitativ präzise bestimmt werden kann, weshalb die Bestimmungsgrenzen tauglicher analytischer Verfahren auch nicht über diesem Grenzwert liegen dürfen und Messwerte unterhalb der Grenzwerte mit dem Zusatz „circa“ versehen werden müssen. Bei den analytischen Grenzwerten handelt es sich somit aus wissenschaftlicher Sicht nicht um Wirkungsgrenzwerte, sondern um Qualitätsstandards (vgl. OLG München DAR 2006, 287 [BA 2006, 239]; OLG Bamberg DAR 2007, 272 [= BA 2007, 255] und BA 2007, 253). Auch lässt sich – soweit ersichtlich – aus wissenschaftlicher Sicht keine hinreichend zuverlässige Aussage des Inhalts treffen, dass der analytische Grenzwert einer Substanz stets zugleich als deren Wirkungsschwelle anzusehen wäre (vgl. BVerfG a. a. O.; OLG München, a. a. O.).

Gleichwohl ist der Schluss gerechtfertigt, dass auf eine unterhalb des analytischen Grenzwerts und damit auf eine nach derzeitigem wissenschaftlichen Erkenntnisstand unterhalb der Grenze sicherer Nachweisbarkeit liegende Konzentration einer berauschenden Substanz eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG nicht gestützt werden kann. Dies gilt nicht deshalb, weil bei Feststellung von Wirkstoffkonzentrationen unterhalb der jeweiligen analytischen Grenzwerte eine Rauschwirkung ausgeschlossen wäre. Vielmehr ist in diesem Fall ein nach wissenschaftlichen Maßstäben hinreichend zuverlässiger Nachweis der Substanz im Blut, der eine Verurteilung tragen könnte, nicht erbracht.

c) Aus diesen Überlegungen leiten sich Anforderungen an die zur Annahme des objektiven Tatbestandes nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG erforderlichen Feststellungen ab, denen das angefochtene Urteil nicht genügt.

Vorliegend hat der Tatrichter, der zutreffend davon ausgegangen ist, dass die analytischen Grenzwerte für THC und Amphetamin beim Betroffenen jeweils nicht erreicht worden sind, seine Wertung, dieser habe zum Tatzeitpunkt gleichwohl „unter der Wirkung“ der aufgenommenen Substanzen gestanden, im Wesentlichen darauf gestützt, dass der Betroffene den die Verkehrskontrolle durchführenden Polizeibeamten durch seine erweiterten Pupillen aufgefallen sei. Diese seien „ein Anhaltspunkt dafür, dass die Rauschmittel durchaus im menschlichen Körper noch Wirkung entfalteten“. Auch hätten die mit den Blutuntersuchungen befassten gerichtsmedizinischen Sachverständigen darauf hingewiesen, dass die festgestellten Konzentrationen – sowohl von THC als auch von Amphetamin – auf eine „zeitlich etwas weiter zurückliegende“ Rauschmittelaufnahme hinwiesen und ein aktueller Einfluss beider Substanzen zum Blutentnahmezeitpunkt zwar nicht anzunehmen, „eine Restwirkung jedoch nicht auszuschließen“ sei. Hinzu trete, dass beim Betroffenen „nicht nur ein, sondern zwei in der Anlage zu § 24a StVG benannte berauschende Mittel im Blut feststellbar waren, nämlich THC und Amphetamin“. Wie diese

beiden Mittel auf die Fahrtüchtigkeit eines Verkehrsteilnehmers in ihrer Kombination einwirkten, sei zwar nicht abschließend wissenschaftlich geklärt. Dies könne vorliegend aber dahinstehen, da die analytischen Grenzwerte den Anhaltspunkt dafür gäben, ab wann sicher mit dem Auftreten von Ausfallerscheinungen und damit einer Einschränkung der Fahrtüchtigkeit, auf die es indes – anders als bei § 316 StGB – im Bußgeldverfahren nicht ankomme, zu rechnen sei.

Diese Ausführungen sind schon deshalb rechtsfehlerhaft, weil sie die Funktion der analytischen Grenzwerte als Qualitätsstandards verkennen, welche die jeweilige Untergrenze sicherer Nachweisbarkeit von Substanzen beschreiben. Ist der analytische Grenzwert einer Substanz nicht erreicht, ist ein nach derzeitigen wissenschaftlichen Maßstäben zuverlässiger und damit eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG tragender Nachweis der Substanz im Blut nicht erbracht. In diesem Falle sind weitere Ausführungen über Anzeichen für eine persistierende Drogenwirkung weder veranlasst noch zulässig, was teilweise auch in der obergerichtlichen Rechtsprechung, welche die Funktion der analytischen Grenzwerte als bloße Qualitätsstandards betont, außer Acht gelassen wird (vgl. OLG München, a. a. O.).

Eine Entscheidung nach dem Prinzip des „Entweder-oder“ in Bezug auf das Erreichen der analytischen Grenzwerte ist darüber hinaus deshalb geboten, weil es unterhalb dieser Grenzwerte – anders etwa als bei Alkohol im Bereich zwischen 0,3 und 1,1 Promille – keine Erfahrungssätze des Inhalts gibt, dass bestimmte (Ausfall-)Erscheinungen Folge fortbestehender Rauschmittelwirkung sind.

Da im vorliegenden Fall für beide analysierten Substanzen lediglich Konzentrationen weit unterhalb der jeweiligen analytischen Grenzwerte festgestellt worden sind, kommt eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG schon mangels eines hinreichend sicheren wissenschaftlichen Nachweises der Drogenwirkstoffe THC und Amphetamin im Blut des Betroffenen nicht in Betracht.

Im Übrigen wäre das angefochtene Urteil auch dann als lückenhaft aufzuheben, wenn man eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG bei Wirkstoffkonzentrationen unterhalb der analytischen Grenzwerte nicht – wie der Senat – von vornherein ausschließen würde. Denn den Urteilsausführungen lässt sich lediglich entnehmen, dass der Tatrichter wegen der erweiterten Pupillen des Betroffenen bei der Verkehrskontrolle und gestützt auf die Angaben der Sachverständigen eine persistierende Wirkung der festgestellten Substanzen auf den Betroffenen zum Tatzeitpunkt angenommen hat. Ob und inwieweit diese „Restwirkung“ aufgrund eines auch nach Einschätzung der Sachverständigen länger zurückliegenden Drogenkonsums überhaupt noch geeignet war, die Fahrtüchtigkeit des Betroffenen zu beeinträchtigen, teilt das Urteil nicht mit. Insbesondere ergibt sich die Möglichkeit einer nach wie vor bestehenden drogenbedingten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit weder aus den im Urteil wiedergegebenen sachverständigen Einschätzun-

gen noch (allein) aus dem Umstand, dass der Betroffene erweiterte Pupillen hatte.

Auch soweit der Tatrichter im Rahmen der Begründung des Schuldspruchs berücksichtigt hat, dass beim Betroffenen zwei psychoaktive Substanzen nachgewiesen worden sind, ist das Urteil sachlich fehlerhaft. Denn eine verstärkende Wechselwirkung beider Substanzen hat der Tatrichter – wie im Urteil ausdrücklich angeführt wird – gerade nicht festzustellen vermocht. Finden sich – wie hier – Nachweise mehrerer relevanter Drogenwirkstoffe, die jeweils unterhalb der analytischen Grenzwerte liegen, dürfen diese im Übrigen nicht einfach addiert werden (vgl. König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl., § 24a StVG Rn. 21a m. w. N.). Ebenso darf eine die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Kombinationswirkung verschiedener psychoaktiver Substanzen nicht ohne weiteres unterstellt werden, zumal diese – wie etwa THC und Amphetamin – durchaus entgegengesetzte Wirkungsrichtungen (z. B. stimulierend oder dämpfend) haben können (vgl. OLG Koblenz NJW 2009, 1222).

d) Schließlich lässt sich dem Urteil, soweit es die subjektive Tatseite betrifft, auch nicht entnehmen, dass der Betroffene hätte erkennen können, dass die aufgenommenen Substanzen zum Tatzeitpunkt noch nicht bis zur Wirkungslosigkeit (bzw. bis zu einer seine Verkehrstüchtigkeit nicht mehr beeinträchtigenden Wirkungslosigkeit) abgebaut waren.

Das Urteil ist daher auf die erhobene Sachrüge insgesamt aufzuheben. Die Voraussetzungen für die von der Thüringer Generalstaatsanwaltschaft beantragte freisprechende Sachentscheidung des Senats nach § 79 Abs. 6 OWiG sind gegeben, da bei den im Blut des Betroffenen festgestellten Wirkstoffkonzentrationen von THC und Amphetamin jeweils unterhalb der analytischen Grenzwerte nach der hier vertretenen Auffassung des Senats der objektive Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG nicht erfüllt ist. Eine Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht käme im Übrigen auch dann nicht in Betracht, wenn man das angefochtene Urteil nur in Bezug auf die darin enthaltenen lückenhaften Feststellungen zur Fortwirkung der eingenommenen Substanzen und deren weiterbestehenden Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit des Betroffenen für rechtsfehlerhaft hielte. Da schon das vom Tatrichter zu dieser Frage eingeholte Sachverständigengutachten kein hinreichend deutliches Ergebnis erbracht hat, ist nicht ersichtlich, welche weitergehenden Erkenntnisse hierzu aufgrund einer neuen Hauptverhandlung nach Zurückverweisung der Sache gewonnen werden könnten.

Im Hinblick darauf ist die vom Senat vertretene Auffassung, nach der der objektive Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG in keinem Fall erfüllt sein kann, wenn die festgestellte Konzentration einer Substanz im Blut des Betroffenen deren jeweiligen analytischen Grenzwert unterschreitet, letztlich nicht entscheidungserheblich. Eine Vorlage der Sache an den Bundesgerichtshof nach § 121 Abs. 2 GVG wegen Abweichens von der Rechtsprechung anderer Ober-

landesgerichte ist daher schon aus diesem Grunde nicht veranlasst.

(Mitgeteilt vom Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Jena)

58. *) Ein fahrlässiger Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StGB liegt vor, wenn der Betroffene in zeitlicher Nähe zum Fahrtritt Cannabis konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeugs setzt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 15. Juni 2012 – III-2 RBs 50/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Iserlohn hat durch Urteil vom 19. Januar 2012 gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis eine Geldbuße von 500,00 € festgesetzt sowie ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Das Amtsgericht hat hierzu folgende Feststellungen getroffen:

„Am 15.06.2001 gegen 16.35 Uhr befuhr der Betroffene mit einem Kleinkraftrad ... die G...straße in I. Als er die Polizeibeamten L. und H. bemerkte, die Verkehrskontrollen durchführten, verhielt er sich nervös und schaute sich ein paar Mal um. Er wurde daraufhin angehalten und überprüft. Dabei wurde durch die Beamten festgestellt, dass seine Pupillen stark erweitert waren, und dass er unruhig war und zitterte.

Der Betroffene wurde daraufhin aufgefordert, mit zur Wache zu kommen, sein Fahrzeug ließ er am Anhalteort zurück. Auf der Wache war ein freiwillig durchgeführter Drogenvortest positiv. Es sollte deshalb eine Blutentnahme zwecks möglicher Feststellung von berauschenden Mitteln erfolgen. Nach längerem Überlegen war der Betroffene damit einverstanden und unterschrieb eine entsprechende Einwilligungserklärung.

Die Blutprobe erfolgte sodann durch Frau X., praktische Ärztin in Iserlohn, und zwar gegen 17.20 Uhr.

Der Ärztin gegenüber machte der Betroffene keine Angaben bezüglich der Einnahme von Medikamenten oder Drogen. Sein Gewicht wurde mit ca. 70 kg geschätzt, die Körperlänge wurde mit 178 cm geschätzt.

Der Gang geradeaus war sicher, bei einer plötzlichen Kehrtwendung nach vorherigem Gehen verhielt sich der Betroffene unsicher. Der Drehnystagmus betrug grobschlächtig 5 Sekunden.

Die Finger-Finger-Prüfung war sicher, die Finger-Nase-Prüfung war unsicher. Die Sprache war deutlich, die Pupillen waren stark erweitert. Eine Pupillenlichtreaktion fehlte.

Der Denkablauf wurde von der Ärztin mit sprunghaft festgestellt, das Verhalten als abweisend, die Stimmung als gereizt.

Äußerlich schien der Betroffene deutlich unter dem Einfluss von Drogen zu stehen.

Seitens der Ärztin wurde eine extreme motorische Unruhe und eine wechselnde Stimmung sowie eine verbale Aggressivität festgestellt.

Durch das Institut für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum M. wurde sodann am 27. 07. 2011 ein rechtsmedizinisches Gutachten über die chemisch-toxikologische Untersuchung vom Blut des Betroffenen auf illegale Betäubungsmittel und deren Abbauprodukte erstattet, und zwar durch Dr. rer. nat. H. K. und Frau Prof. Dr. med. H. P. Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

THC 1,8 ng/ml,

11-OH-THC 0,9 ng/ml,

THC-COOH 46,8 ng/ml.

Weiter kommen die Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass der Betroffene zum Zeitpunkt der Blutentnahme unter Cannabiswirkung stand.

Der Betroffene hat sich unwiderlegt dahingehend eingelassen, er habe am 14. 06. 2011, also einen Tag vor dem Tattag, zwischen 15.00 Uhr und 16.00 Uhr einen Joint geraucht, abends habe er keine Wirkung mehr gemerkt, am Tattage habe er von 6.00 Uhr bis 14.00 Uhr normal gearbeitet.

Weiter hat er angegeben, bei der Verkehrskontrolle habe er nervös reagiert, da er nicht sicher gewesen sei, ob er möglicherweise zu schnell gefahren sei oder ob sein Fahrzeug technische Mängel aufgewiesen habe.

Letzteres konnte das Gericht nur als Schutzbehauptung ansehen. Wie der Zeuge PK L. glaubhaft bekundet hat, gab es zunächst keinerlei Anhaltspunkte für ein Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr, insbesondere war auch die Geschwindigkeit nicht zu beanstanden. Letztlich verdächtig machte er sich nur aufgrund seines nervösen Verhaltens.

Nach den getroffenen Feststellungen, die auf der Einlassung des Betroffenen, soweit ihr gefolgt werden konnte, der glaubhaften Bekundung des Zeugen L. sowie dem verlesenen ärztlichen Bericht sowie dem auszugsweise verlesenen Gutachten beruhen, hat sich der Betroffene eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a StVG schuldig gemacht. Er hat unter Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis (1,8 ng/ml) ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt. Zwar liegt der festgestellte THC-Wert von 1,8 ng/ml relativ gering über dem analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml. Auch konnte dem Betroffenen zumindest nicht widerlegt werden, dass er am Abend vor dem Tattage keine berauschende Wirkung mehr festgestellt hat und am Tattage selbst auch normal gearbeitet hat.

Es ergaben sich aber eindeutige Ausfallerscheinungen, wie ärztlicherseits festgestellt wurde. So war die plötzliche Kehrtwendung nach vorherigem Gehen unsicher, der Drehnystagmus grobschlächtig 5 Sekunden und die Finger-Nase-Prüfung unsicher. Außerdem spricht das Verhalten des Betroffenen

vor dem Anhalten durch die Polizeibeamten für ein schlechtes Gewissen. Anhaltspunkte für technische Mängel an seinem Fahrzeug oder zu schnelles Fahren ergaben sich nicht.

Vor Antritt seiner Fahrt hätte der Betroffene somit zumindest erkennen können und müssen, dass er noch unter dem Einfluss des am Tage zuvor konsumierten Cannabis stand.“

Gegen das vorgenannte Urteil richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird.

Die gem. § 79 Abs. 1 Nr. 1 u. 2 OWiG statthafte sowie rechtzeitig eingelegte und form- und fristgerecht begründete Rechtsbeschwerde hat auch in der Sache einen zumindest vorläufigen Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Antragschrift vom 05. Juni 2012 u. a. Folgendes ausgeführt:

„Zwar begegnet der Schuldpruch zum objektiven Tatbestand keinen Bedenken. Jedoch tragen die Feststellungen die Annahme, der Betroffene habe fahrlässig gehandelt, nicht.

Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels – hier Cannabis – im Straßenverkehr. Eine ‚Wirkung‘ im Sinne der Vorschrift liegt vor, wenn eine in der Anlage genannte Substanz, wozu Tetrahydrocannabinol (THC) gehört, im Blut nachgewiesen wird (§ 24a Abs. 2 StVG), und zwar in einer Konzentration, die mindestens den analytischen Grenzwert erreicht, der bei THC 1 ng/ml beträgt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; OLG Hamm NSZ 2005, 709 [= BA 2006, 232]; Eisenmenger in NZV 2006, 24-27 <25>). Der Betroffene hat nach den insoweit nicht zu beanstandenden Feststellungen des Amtsgerichts ein Kleinkraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt und hierbei mit den analytischen Grenzwert überschreitenden 1,8 ng/ml THC im Blut unter der Wirkung von Cannabis gestanden.

Die Ausführungen, mit denen der Tatrichter die Annahme unterlegt, der Betroffene habe den Tatbestand fahrlässig (§§ 24a Abs. 3 StVG, 10 OWiG) verwirklicht, sind indes nicht geeignet, den Schuldpruch in subjektiver Hinsicht zu tragen. Fahrlässiges Handeln i. S. des § 10 OWiG liegt vor, wenn der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und im Stande ist, außer Acht lässt und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt bzw. nicht voraussieht – unbewusste Fahrlässigkeit – oder die Möglichkeit einer Tatbestandsverwirklichung zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden ist und ernsthaft darauf vertraut, diese werde nicht eintreten – bewusste Fahrlässigkeit (zu vgl. Göhler, OWiG, 15. Aufl., § 10 Rdnr. 6). Bezogen auf den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass dem Betroffenen nachzuweisen ist, dass

er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen (zu vgl. OLG Hamm a. a. O.; OLG Saarbrücken NZV 2007, 320 [= BA 2007, 258]). Fahrlässig handelt danach, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeugs setzt, ohne sich bewusst zu machen, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist (zu vgl. OLG Hamm a. a. O.; OLG Saarbrücken a. a. O.). Nicht erforderlich ist, dass sich der Betroffene einen ‚spürbaren‘ oder ‚messbaren‘ Stoffeffekt vorgestellt hat oder zu einer entsprechenden exakten physiologischen und biochemischen Einordnung in der Lage war, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschdrogenen in Rechnung zu stellen hat (zu vgl. OLG Saarbrücken, NJW 2007, 309 [= BA 2007, 176]).

Dass der Betroffene hätte erkennen können und müssen, bei Führen des Fahrzeugs noch unter der Wirkung von Cannabis zu stehen, hat das Gericht gemessen an diesen Anforderungen nicht rechtsfehlerfrei festgestellt, weil die Beweiswürdigung insoweit widersprüchlich ist und belastbare Feststellungen dazu fehlen. An der Erkennbarkeit der Wirkung kann es fehlen, wenn der analytische Grenzwert – wie im vorliegenden Fall – nur gering überschritten wird und zwischen der Einnahme des Rauschmittels und der Fahrt längere Zeit vergeht. Jedenfalls bei einem knapp einen Tag zurückliegenden Einnahmezeitpunkt bedarf es näherer Ausführungen dazu, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Haschischkonsum nach diesem Zeitablauf noch hätte Auswirkungen haben können (vgl. OLG Frankfurt a. M. NSz-RR 2007, 249 [= BA 2007, 318]; OLG Hamm a. a. O.; OLG Saarbrücken a. a. O.). Das Rechtsbeschwerdegericht hat in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob die Urteilsgründe rechtlich einwandfrei, d. h. frei von Widersprüchen, Unklarheiten und Verstößen gegen die Denkgesetze oder gesicherte Lebenserfahrung sind, auch wenn die Überlegungen und Schlussfolgerungen dabei nicht zwingend zu sein brauchen (Meyer-Goßner, StPO, 54. Aufl., § 337 Rdnr. 26). Es genügt, wenn sie nach allgemeiner Lebenserfahrung möglich sind und der Tatrichter von ihrer Richtigkeit überzeugt ist. Der Tatrichter handelt insoweit nur dann willkürlich, wenn sich seine Schlussfolgerungen so sehr von einer festen Tatsachengrundlage entfernen, dass sie letztlich bloße Vermutungen sind (Meyer-Goßner, a. a. O., § 261 Rdnr. 38).

Diesen Anforderungen genügen die Urteilsgründe nicht. Widersprüchlich sind bereits die Feststellungen, dass der Betroffene einige Stunden nach dem Drogenkonsum an dem Abend vor der fraglichen Fahrt keine Wirkung mehr verspürt hat, ohne darzulegen, warum der Betroffene, nachdem er – wie vom Gericht festgestellt – geschlafen und acht Stunden gearbeitet hatte, etwa einen Tag nach dem Drogenkonsum hätte feststellen können, noch unter

Wirkung von Cannabis zu stehen. Soweit sich das Gericht hierbei auf Ausfallerscheinungen stützt, widersprechen die insoweit unklaren Urteilsgründen gegen Denkgesetze und allgemeine Lebenserfahrung. Allein aus einer unsicheren ‚Finger-Nase-Prüfung‘ und Unsicherheiten bei spontanem Wenden kann nicht darauf geschlossen werden, dass sich der Betroffene der möglichen Wirkung der Droge hätte bewusst sein müssen, weil nicht klar ist, ob diese Defizite dem Betroffenen hätten auffallen und er hätte darauf schließen müssen, dass diese auf dem Drogenkonsum beruhen. Fehlerhaft ist in diesem Zusammenhang insbesondere der Rückschluss des Gerichts von einem fünf Sekunden dauernden grobschlächtigen Drehnystagmus auf Ausfallerscheinungen. Ein Nystagmus ist eine nicht steuerbare Reaktion, von der unter Umständen auf eine objektiv bestehende Alkoholisierung oder die Wirkung eines Drogenkonsums geschlossen werden kann (vgl. OLG Zweibrücken, NZV 1996, 158), nicht aber auch ihre subjektive Erkennbarkeit. Hier von abgesehen könnte von einem festgestellten fünf Sekunden dauernden grobschlächtigen Drehnystagmus auch nicht auf einen Drogenkonsum geschlossen werden, weil dies dem Ausschlag eines Auges bei einem Nüchternen entspricht (zu vgl. Schwerd, Rechtsmedizin, S. 110; OLG Zweibrücken, a. a. O.).“
Diesen in jeder Hinsicht zutreffenden Ausführungen schließt sich der Senat nach eigener Sachprüfung an.

Eine eigene Sachentscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts (§ 80 Abs. 6 OWiG) kommt nicht in Betracht, weil der Tatrichter ausreichende Feststellungen zur Sache bislang nicht getroffen hat. Das Amtsgericht wird insbesondere mit Hilfe eines Sachverständigen zu klären haben, ob sich weitere Indizien für die Erkennbarkeit der fortdauernden Wirkung des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt feststellen lassen. Namentlich bietet sich an zu überprüfen, ob mit Blick auf die festgestellte Hydroxy-THC und THC-Carbonsäurewerte und die vom Gericht festgestellten mit Drogenkonsum typischerweise auftretenden physiologischen und psychischen Folgen (bzgl. ihres Beweiswertes zu vgl. Beschluss des OLG Hamm vom 24.01.2007 – 4 Ss 159/07 –) eine zeitnähere als die bisher nach dem Zweifelssatz sich ergebende Rauschmitteleinnahme in Betracht kommt.

59. 1. Ein Strafurteil, das dem Angeklagten wegen eines Regelfalles die Fahrerlaubnis entzieht, bindet i.d.R. das Beschwerdegericht bei der Prüfung der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung.

2. Ein Zeitraum von mehreren Monaten steht der Anordnung der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung nicht entgegen.

Landgericht Zweibrücken,
Beschluss vom 17. Juli 2012 – Qs 73/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Pirmasens verurteilte den Angeklagten am 29.03.2012 unter anderem wegen uner-

laubten Entfernen vom Unfallort zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30 EUR. Ferner entzog es ihm die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist von weiteren 6 Monaten an.

Gegen das Urteil legte der Angeklagte Rechtsmittel ein.

Auf Antrag der Staatsanwaltschaft hat ihm das Amtsgericht Pirmasens mit Beschluss vom 11.06.2012 im Hinblick auf das vorgenannte Urteil vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen. Dagegen richtet sich die nach § 304 StPO zulässige Beschwerde des Angeklagten, die nicht zum Erfolg führt.

Aus den Gründen:

Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis setzt nach § 111a StPO voraus, dass dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, die Fahrerlaubnis werde gem. § 69 StGB entzogen werden. Das ist hier der Fall. Nach § 69 Abs. 1 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis u. a. dann, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflicht 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 unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), bei der wie hier ein bedeutender Schaden von 3.350 EUR entstand, ist der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen. Dabei kommt den Feststellungen des Tatrichter im Urteil Indizwirkung zu, der aufgrund der durchgeführten Hauptverhandlung über größere Sachnähe und bessere Erkenntnismöglichkeiten verfügt als das Beschwerdegericht, das sich nur auf den Akteninhalt stützen kann. Dessen Wertung von der fehlenden charakterlichen Eignung hat das Beschwerdegericht grundsätzlich hinzunehmen wie auch die dem Urteil zugrundeliegenden tatsächlichen Feststellungen (vgl. Brandenburgisches Oberlandesgericht, 1 Ws 229/09, Beschluss vom 02.12.2009, zitiert nach Juris [= BA 2010, 299]). Dagegen sprechende Umstände sind hier nicht ersichtlich und deshalb ist eine abweichende Beurteilung durch das Beschwerdegericht nicht veranlasst.

Die in früheren Verfahrensabschnitten unterbliebene Anordnung der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung rechtfertigt auch unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensgrundsatzes und Beschleunigungsgebotes (noch) kein Absehen von der Anordnung. Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich der Angeklagte schon deshalb nicht berufen, weil die Fahrerlaubnisentziehung vom Amtsgericht lediglich der Entscheidung in der Hauptverhandlung vorbehalten worden ist, um offenbar das Ergebnis der Beweisaufnahme abzuwarten und einen Eindruck vom Angeklagten zu gewinnen. Bis dahin hat mithin kein schutzwürdiges Vertrauen darauf bestanden, dass die Fahrerlaubnis nicht vorläufig entzogen wird. Aber auch der Umstand, dass die Fahrerlaubnis in der Hauptverhandlung nach § 69 StGB entzogen worden ist und wohl versehentlich keine Anordnung über die vorläufige Entziehung ergangen

ist, ändert daran nicht. Die Anordnung nach § 111a StPO ist grundsätzlich in allen Verfahrensabschnitten bis zur Rechtskraft des Urteils möglich, insbesondere zum Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrern (vgl. LR-Schäfer, StPO 25. A. § 111a Rn. 16).

Schließlich hat das Amtsgericht dem Beschleunigungsgrundsatz genügt und nach Antragstellung durch die Staatsanwaltschaft und Anhörung des Angeklagten alsbald die vorläufige Fahrerlaubnisentziehung beschlossen, was allerdings schon beim Urteil veranlasst gewesen wäre (vgl. LR-Schäfer, a. a. O. Rn. 17). Der seither verstrichene Zeitablauf rechtfertigt entgegen der Ansicht der Verteidigung nicht die Annahme, der durch die Tat indizierte Eignungsmangel des Angeklagten sei bereits entfallen. Das Wohlverhalten des Angeklagten kann Ausfluss des gegen ihn laufenden Strafverfahrens sein. Im Übrigen ist der bisherige Zeitablauf zu kurz, um zu einer anderen Beurteilung zu gelangen (vgl. OLG Koblenz, 1 Ws 513/07, Beschluss vom 10.10.2007, zitiert nach Juris).

(Mitgeteilt von Vorsitzender Richter am Landgericht
Norbert Michel, Zweibrücken)

60. Auch nach einem alkoholbedingtem Verkehrsverstoß kann das Gericht gegenüber einem selbstständigen Fliesenleger von der Verhängung eines an sich vorgesehenen einmonatigen Fahrverbots absehen, wenn im Einzelfall eine Existenzgefährdung des Betroffenen durch das Fahrverbot nicht auszuschließen ist. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Fliesenleger ständig und durchgehend bereit sein muss, Aufträge im gesamten Bundesgebiet anzunehmen, wenn ein Urlaub für ihn nicht in Betracht kommt und wenn auch eine Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgeschlossen ist, da der Betroffene angewiesen ist, auch Arbeits- und Baumaterial zu transportieren.

Amtsgericht Strausberg,
Urteil vom 30. Mai 2012
– 14 OWi 282 Js-OWi 3933/11 (113/11) –

Aus den Gründen:

Mit Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle des Landes Brandenburg vom 01.12.2010 wurde gegen den Betroffenen wegen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr gemäß § 24a Abs. 1 StVG eine Geldbuße von 500,00 Euro sowie ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Dem Betroffenen wird in dem Bußgeldbescheid zur Last gelegt, am 20.11.2010 um 1.10 Uhr in H. die Straße mit einem LKW befahren und dabei eine Atemalkoholkonzentration von 0,40 mg/l aufgewiesen zu haben.

Der Betroffene hat gegen diesen Bußgeldbescheid fristgemäß Einspruch eingelegt und den Einspruch auf die Rechtsfolgen beschränkt.

Ziel der Rechtsfolgenbeschränkung ist das Absehen von einem Fahrverbot. Der Betroffene trägt vor, ein Fahrverbot von einem Monat würde in existenzgefährdender Weise in seine berufliche Tätigkeit als selbstständiger Fliesenleger eingreifen. Er bestreite seine Existenzgrundlage aus den Einkünften eines 1-Mann-Unternehmens als Fliesenleger. Seine Arbeitsorte seien im gesamten Bundesgebiet verstreut. Er könne seine Tätigkeit nur ausüben, wenn er seine Arbeitsorte mit seinem Transportfahrzeug erreiche, da zu seiner Arbeit auch zwingend der Transport der benötigten Baumaterialien gehöre. Aufgrund der schlechten Konjunkturlage im Winter 2010/2011 sei er gegenwärtig auf ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt angewiesen. Aus dieser Situation könne er nur heraus finden, wenn er ständig und durchgehend bereit sei, Aufträge im gesamten Bundesgebiet anzunehmen. Aus diesem Grund dürfe er es sich nicht erlauben, einen Monat lang wegen des fehlenden Führerscheins keine Aufträge mehr entgegenzunehmen. Gegenwärtig sei es ihm aufgrund der geringen Einkünfte auch nicht möglich, einen Fahrer zu beschäftigen.

Diese Einlassung war dem Betroffenen letztlich nicht zu widerlegen.

Der Betroffene ist seit 1998 durchgehend als selbstständiger Fliesenlegermeister tätig. Aufgrund des heftigen Wintereinbruchs Ende 2010 war er gezwungen, ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt zu beantragen. Auf seinen Antrag hin hat er ab Januar 2011 den Regelsatz erhalten. Seine selbstständige Tätigkeit wurde vom Haupt- auf Nebenerwerb herabgestuft. Der Regelsatz wurde dem Betroffenen ab Juli 2011 weiter bewilligt, nachdem festgestellt worden war, dass er durch seine selbstständige Tätigkeit im 1. Halbjahr 2011 so wenig dazuverdient hatte, dass die gewährten Leistungen im vollen Umfang bestehen bleiben konnten. Wegen der Inanspruchnahme der Hilfe zum Lebensunterhalt wäre der Betroffene verpflichtet gewesen, eine adäquate versicherungspflichtige Beschäftigung anzunehmen und damit sein selbstständiges Unternehmen auch als Nebenerwerb aufzugeben. Eine adäquate Tätigkeit konnte ihm jedoch aufgrund seiner Qualifikation als Handwerksmeister nicht angeboten werden. Ziel der Arbeitsvermittlung ist es daher nach wie vor, das selbstständige Unternehmen des Betroffenen soweit zu festigen, dass es wieder als Haupterwerb geführt werden und die Inanspruchnahme von Hilfe zum Lebensunterhalt gestrichen werden kann. Dem Betroffenen ist es in letzter Zeit gelungen, zunächst durchaus erfolgsversprechende Aufträge zu gewinnen. So hat er im November 2011 einen Auftrag mit einer Rechnungssumme von mehr als 8.000 Euro abgeschlossen. Diese Summe blieb jedoch der Auftraggeber bis jetzt schuldig.

Nach der Beweisaufnahme ist das Gericht zu dem Ergebnis gelangt, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass ein einmonatiges Fahrverbot die Existenz des Betroffenen in nachhaltiger Weise beeinträchtigt. Der Betroffene kann offensichtlich in eine adäquate versicherungspflichtige Tätigkeit nicht vermittelt werden. Sofern er nicht auf Dauer nur darauf angewiesen

sein will, Hilfe zum Lebensunterhalt zu beziehen, muss sein gegenwärtiges Ziel sein, sein selbstständiges Unternehmen so zu stabilisieren, dass es wieder als Haupterwerb dienen kann. Bei dem nach wie vor schwierigen Markt für selbstständige Unternehmen ist der Betroffene nach Überzeugung des Gerichts darauf angewiesen, ständig präsent zu sein, um jeden möglichen Auftrag anzunehmen und auszuführen. Dieser Präsenz würde auch ein lediglich einmonatiges Fahrverbot in erheblicher Weise entgegenstehen. Es ist nicht auszuschließen, dass ein Ablehnen von Aufträgen über einen solchen Zeitraum bereits dazu führt, die weiteren Marktchancen des Betroffenen auf zukünftige Aufträge nachhaltig zu zerstören.

In dieser Situation kommt für den Betroffenen ein Urlaub nicht in Betracht. Die Inanspruchnahme eines Fahrers scheitert an den wirtschaftlichen Möglichkeiten. Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist ausgeschlossen, da der Betroffene angewiesen ist, auch Arbeits- und Baumaterial zu transportieren. Schließlich ist nach Überzeugung des Gerichts auch die Dispositionsmöglichkeit des § 25 Abs. 2a StVG für den Betroffenen nicht hilfreich. Zwar ist es zutreffend, dass der Betroffene bei einem strengen Wintereinbruch seine Arbeit witterungsbedingt einstellen muss. Problematisch ist jedoch die Vorhersehbarkeit einer solchen Situation. Der Betroffene kann nicht darauf verwiesen werden, das Fahrverbot so zu legen, dass es in den kalendrischen Winter fällt. Sofern der Winter, wie der gegenwärtige, mild bleibt, muss der Betroffene am Arbeitsmarkt präsent sein, um auch in diesem Zeitraum durchaus mögliche Aufträge entgegenzunehmen.

Das Gericht ist daher insgesamt davon ausgegangen, dass eine Existenzgefährdung des Betroffenen durch ein Fahrverbot nicht auszuschließen ist und hat von der Verhängung des an sich gem. § 25 Abs. 1 Satz 2 vorgesehenen Regelfahrverbots abgesehen.

Um dem Betroffenen jedoch nachhaltig die abstrakte Gefährlichkeit seines Verhaltens vor Augen zu führen, hat das Gericht die nach der Anlage zu § 1 der BKatV laufende Nummer 241 an sich verwirkelte Regelbuße in Höhe von 500,00 Euro verdoppelt und gegen den Betroffenen eine Geldbuße in Höhe von 1.000 Euro festgesetzt.

61. 1. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist insoweit mit Unionsrecht unvereinbar, als die Anwendung der Regelung nicht voraussetzt, dass kumulativ ein Wohnsitzverstoß vorliegt (Aufgabe der bisherigen Senatsrechtsprechung im Anschluss an EuGH, Urt. v. 26.04.2012 – Rs. C- 419/10 - Hofmann – [in diesem Heft]).

2. a) Die Eintragung eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat in einem EU-Führerschein begründet keine unwiderlegliche Vermutung dafür, dass das Wohnsitzerfordernis im Sinne der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie (Art. 7 Abs. 1 Buchst. b i. V. m. Art. 9 RL 91/439/EWG <juris: EWGRL 439/91>/

Art. 7 Nr. 1 Buchst. e i. V. m. Art. 12 RL 2006/126/EG <juris: EGRL 126/2006> erfüllt ist.

b) Die Behörden und Gerichte des Aufnahmemitgliedstaats sind befugt, vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen unter Berücksichtigung der gesamten Umstände des Falles daraufhin zu prüfen und zu bewerten, ob sie belegen, dass der Fahrerlaubnisinhaber tatsächlich seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie im Ausstellerstaat hatte.

3. Bei noch offenem Ausgang der Wohnsitzprüfung ist im Eilverfahren vorrangig eine das konkrete Gefährdungspotenzial berücksichtigende Interessenabwägung angezeigt.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 21. Juni 2012 – 10 S 968/12 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig, aber nicht begründet.

1. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, begegnet die auf § 28 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. Satz 1 Nr. 3 FeV in der hier anzuwendenden Fassung vom 07.01.2009 (BGBl. I S. 29) gestützte Verfügung des Landratsamts nach nationalem Recht keinen rechtlichen Bedenken. Die Tatbestandsvoraussetzungen dieser Vorschrift sind erfüllt, weil der Antragsteller am 14.12.1998 im Rahmen eines wegen Drogenkonsums eingeleiteten Entziehungsverfahrens auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat und die Neuerteilung mit bestandskräftiger Verfügung vom 01.08.2001 aufgrund eines negativen Fahreignungsgutachtens versagt wurde. Ebenso zutreffend hat das Verwaltungsgericht darauf hingewiesen, dass auch die Anforderungen des § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV gewahrt sind. Denn die Tilgungsfrist beträgt zehn Jahre und beginnt ohnehin erst fünf Jahre nach dem Verzicht oder mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu laufen (§ 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 5 Satz 1 StVG). Im Übrigen ist maßgeblicher Beurteilungszeitpunkt insoweit der Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis am 11.08.2010 (vgl. dazu Senatsbeschl. vom 30.05.2011 – 10 S 2640/10 – DAR 2011, 482 [= BA 2011, 250]).

Wie die Beschwerde zutreffend ausführt, begegnet § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV allerdings unionsrechtlichen Bedenken insoweit, als die Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV im Aufnahmemitgliedstaat bereits isoliert – also ohne zusätzlichen Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis nach Art. 7 Abs. 1 lit. e i. V. m. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) – die die Fahrberechtigung im Inland entfallen lässt. Dies ist nach der neueren Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Europäischer Gerichtshof), die die Behörde im Zeitpunkt ihrer Entscheidung freilich noch nicht berücksichtigen konnte, nicht mit der 3. Führerscheinrichtlinie vereinbar. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 26. April 2012 (– Rs. C-419/10 – Hofmann – juris [in diesem Heft]) verwehren es Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 Unterab-

satz 2 der 3. Führerscheinrichtlinie einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, die Anerkennung der Gültigkeit eines Führerscheins abzulehnen, der einer Person, die Inhaber einer ihr in seinem Hoheitsgebiet entzogenen früheren Fahrerlaubnis war, außerhalb einer ihr auferlegten Sperrfrist für die Neuerteilung dieser Fahrerlaubnis von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, sofern die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des letztgenannten Mitgliedstaates eingehalten wurde. Der Anwendungsvorrang des Rechts der Europäischen Union schließt es damit entgegen der Auffassung des Antragsgegners aus, die Rechtsgrundlage für eine etwaige Inlandsgültigkeit der tschechischen Fahrerlaubnis des Antragstellers nach wie vor in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV zu sehen.

Maßgeblich für die Entscheidung im Hauptsacheverfahren ist daher die Frage, ob die angefochtene Verfügung auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gestützt werden kann, soweit darin die Inlandsgültigkeit der Fahrerlaubnis des Antragstellers festgestellt wurde, und sich die Verfügung daher im Ergebnis als richtig erweist (vgl. BVerwG, Urt. vom 25.02.2010 – 3 C 15.09 – juris Rn. 24 [= BA 2010, 251]). Dass die Inlandsgültigkeit Voraussetzung für die in der Verfügung gleichfalls abgelehnte Umschreibung ist (§ 30 Abs. 1 FeV), wird von der Beschwerde nicht in Abrede gestellt. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gilt die Berechtigung, Kraftfahrzeuge im Inland zu führen, nicht, wenn der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hatte, es sei denn, dass er als Studierender oder Schüler im Sinne des § 7 Abs. 2 FeV die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben hat. Ein ordentlicher Wohnsitz wird nach § 7 Abs. 1 Satz 2 FeV, der im Wortlaut Art. 12 der 3. Führerscheinrichtlinie entspricht, angenommen, wenn der Bewerber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – bei fehlenden beruflichen Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen ihm und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Jahr, im Inland wohnt. Diese Regelungen stehen mit Unionsrecht in Einklang. In der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist geklärt, dass sowohl im Anwendungsbereich der Richtlinie 91/439/EWG – 2. Führerscheinrichtlinie – als auch im Anwendungsbereich der hier einschlägigen 3. Führerscheinrichtlinie ein aus dem Führerschein ersichtlicher bzw. aufgrund unbestreitbarer Informationen aus dem Ausstellerstaat ersichtlicher Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b i. V. m. Art. 9 RL 91/439/EWG bzw. Art. 7 Nr. 1 Buchst. e i. V. m. Art. 12 RL 2006/126/EG die Berechtigung des Aufnahmemitgliedstaats auslöst, die ausländische Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen (vgl. EuGH, Urt. vom 19.05.2011 – Rs. C-184/10 – Grasser –, DAR 2011, 385 [= BA 2011, 236]; Urt. vom 13.10.2011 – Rs. C-224/10 – Apelt –, Blutalkohol 2012, 27; Urt. vom

01.03.2012 – Rs. C-467/10 – Akyüz –, juris Rn. 61 ff. [= BA 2012, 154]; Urt. vom 26.04.2012 – Hofmann – a.a.O. Rn. 90).

An der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses bestehen nach den Erkenntnismöglichkeiten des vorliegenden Eilverfahrens Zweifel, die zu weiteren Ermittlungen Anlass geben (vgl. BVerwG, Urt. vom 25.02.2010 a.a.O. Rn. 23; OVG Münster, Urt. vom 22.02.2012 – 16 A 1456/08 – juris). Zwar ist in der tschechischen Fahrerlaubnis des Antragstellers unter Nr. 8 ein Wohnort in Tschechien eingetragen. Der Antragsteller ist aber seit 1992 ununterbrochen im Bundesgebiet gemeldet. Weder im Verwaltungsverfahren noch im Gerichtsverfahren haben sich Anhaltspunkte dafür ergeben, dass er persönliche oder berufliche Bindungen oder sonst enge Beziehungen zu dem im Führerschein eingetragenen Ort hat und sich deshalb mehr als die Hälfte eines Jahres dort aufhält. Hierfür hat er auch im Beschwerdeverfahren nichts dargelegt. Zweifel an der Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellerstaat ergeben sich nicht zuletzt daraus, dass der Antragsteller im Bundesgebiet mit der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis gescheitert ist und gerichtsbekannt ist, dass für solche Fälle fiktive Wohnsitze in Tschechien gegen Entgelt vermittelt werden.

Die Eintragung eines tschechischen Wohnsitzes steht weiteren Ermittlungen nicht entgegen. Die Eintragung eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat begründet keine unwiderlegliche Vermutung dafür, dass das Wohnsitzerfordernis im Sinne der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie erfüllt ist (im Ergebnis ebenso BayVGh, Beschl. vom 09.05.2009 – 11 CS 11.2391 – juris; BayVGh, Beschl. vom 03.05.2012 – 11 CS 11.2795 – juris; OVG Münster, Urt. vom 22.02.2012 – 16 A 1456/08 – juris; OVG des Saarlandes, Urt. vom 08.05.2012 – 1 A 235/11 – juris). Auch der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs lässt sich nicht entnehmen, dass der Aufnahmemitgliedstaat auf Informationen beschränkt ist, die sich unmittelbar aus dem Führerschein ergeben oder vom Ausstellerstaat von sich aus zur Verfügung gestellt werden. Vielmehr hat der Europäische Gerichtshof ausdrücklich die Verpflichtung des vorliegenden Gerichts ausgesprochen zu prüfen, ob der Fahrerlaubnisinhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Zeitpunkt des Erwerbs im Ausstellerstaat hatte, und zwar gerade in einer Fallkonstellation, in dem im Führerschein ein tschechischer Wohnort eingetragen war (EuGH, Urteil vom 26.04.2012 – Hofmann – a. a. O. Rn. 90). Dabei hat er es gebilligt, dass der Aufnahmestaat Informationen im Ausstellerstaat einholt (EuGH, Beschl. vom 09.07.2009 – Rs. C-445/08 – Wierer –, juris Rn. 58 [= BA 2009, 408]; Urt. vom 01.03.2012 – Akyüz – a. a. O. Rn. 72; vgl. auch BVerwG, Urt. vom 25.02.2010 a. a. O. Rn. 19). Darüber hinaus hat der Europäische Gerichtshof die Befugnis und Verpflichtung der nationalen Gerichte ausgesprochen, die vorliegenden Informationen nicht nur daraufhin zu prüfen, ob sie aus dem Ausstellerstaat stammen, sondern auch inhaltlich dahingehend zu bewerten, ob sie unter

Berücksichtigung der gesamten Umstände des Falles belegen, dass das Wohnsitzprinzip tatsächlich erfüllt ist. Das Gericht kann insbesondere den Umstand berücksichtigen, dass die Informationen des Ausstellerstaats darauf hinweisen, dass sich der Inhaber der Fahrerlaubnis in diesem Staat nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz begründet hat (EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – Akyüz –, a. a. O. Rn. 75; Beschl. vom 09.07.2009 – Wierer –, a. a. O. Rn. 60; vgl. auch BayVGh, Beschl. vom 03.05.2012 – a. a. O.; OVG des Saarlandes, Urt. vom 08.05.2012 a. a. O.). Im Hauptsacheverfahren wird daher aufzuklären sein, ob der Antragsteller nach unbestreitbaren Informationen des Ausstellerstaats im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellerstaat hatte, wobei die Absicht des Wohnens allein nicht ausreicht (BVerwG, Beschl. vom 21.09.2011 – 3 B 28/11 – juris), etwa durch Einholung einer Auskunft der Meldebehörde des in der Fahrerlaubnis eingetragenen Wohnortes (vgl. EuGH, Urt. vom 01.03.2012 – Akyüz –, a. a. O. Rn. 69; Beschl. vom 09.07.2009 – Wierer –, a. a. O. Rn. 61; OVG Münster, Urt. vom 22.02.2012 a. a. O.) oder durch Einschaltung des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit in Schwandorf (vgl. BVerwG, Urt. vom 25.08.2011 – 3 C 25.10 – juris Rn. 18 [= BA 2012, 53]; Senatsbeschl. vom 27.10.2009 – 10 S 2024/09 – VBIBW 2010,122 [= BA 2010, 41]; OVG Münster, Urt. vom 22.02.2012 – 16 A 1529/09 – juris; OVG des Saarlandes, Urt. vom 08.05.2012 a. a. O.). Solange das Ergebnis dieser Ermittlungen, die allerdings mit der gebotenen Beschleunigung durchzuführen sind, nicht vorliegt, ist der Ausgang des Widerspruchs- bzw. Klageverfahrens offen.

2. Bei einer von den Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens unabhängigen Interessenabwägung räumt der Senat mit dem Verwaltungsgericht dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung den Vorrang vor dem privaten Interesse des Antragstellers ein, vorläufig vom Vollzug der Verfügung verschont zu bleiben, weil erhebliche Zweifel an seiner Fahreignung bestehen. Der Antragsteller ist seit Jahren heroïnabhängig und wurde mehrfach wegen Verstößen gegen das Betäubungsmittelgesetz strafrechtlich verurteilt. Insbesondere wurde er mit Urteil des Amtsgerichts Ravensburg vom 29.03.2000 wegen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln in 27 Fällen und mit Urteil des Amtsgerichts Überlingen vom 14.07.2005 wegen unerlaubten Erwerbs von Betäubungsmitteln in sechs Fällen zu mehrmonatigen Freiheitsstrafen verurteilt; in dem zuletzt genannten Urteil wird er als schwer drogenabhängig bezeichnet. Am 22.11.2006 wurde gegen den Antragsteller erneut ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, weil für ihn bestimmtes Subutex in die Justizvollzugsanstalt eingeschmuggelt wurde. Sowohl Heroïn als auch morphinhaltige Substanzen wie das Substitutionsmittel Subutex stellen nach der Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes dar. Die Einnahme von sog. harten Drogen

schließt im Regelfall die Fahreignung aus (vgl. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV; Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien, 2. Aufl. 2005, S. 169 ff). Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, ist nichts dafür ersichtlich, dass der Antragsteller seinen Drogenkonsum mittlerweile auf Dauer eingestellt hätte. Er macht selbst nicht geltend, dass er seine Abhängigkeit etwa durch eine Langzeittherapie erfolgreich überwunden hat und stabil abstinent lebt. Für das Fortbestehen einer Drogenproblematik spricht hingegen, dass der Antragsteller offenbar einem Antrag auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Bundesgebiet keine Chancen einräumt.

Liegen somit erhebliche, derzeit nicht ausgeräumte Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr vor, besteht wegen der von der Verkehrsteilnahme eines ungeeigneten Kraftfahrers ausgehenden hohen Gefahren für hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer ein dringendes öffentliches Interesse an der sofortigen Unterbindung seiner weiteren Teilnahme am Straßenverkehr. Die mit dieser Entscheidung für den Antragsteller verbundenen Nachteile müssen von ihm im Hinblick auf die besondere Bedeutung der Verkehrssicherheit und der hier in Rede stehenden Rechtsgüter hingenommen werden.

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

62. 1. Wird Prozesskostenhilfe für ein vorläufiges Rechtsschutzverfahren begehrt, ist die Würdigung des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten im Prozesskostenverfahren nach den gleichen Maßstäben wie im vorläufigen Rechtsschutz zulässig.

2. Wer gelegentlich Cannabis und sonstige Arzneimitteln zu sich nimmt, hat sich zu vergewissern, ob und welche Auswirkungen die Medikamente auf die Wirkungen und den Abbau der Droge haben; wer dies unterlässt und unter psychoaktiver Beeinflussung durch Cannabis ein Kraftfahrzeug führt, stellt in der Regel mangelndes Trennungvermögen unter Beweis.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 02. August 2012 – OVG 1 M 84.12 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen die erstinstanzliche Versagung von Prozesskostenhilfe hat keinen Erfolg. Die Annahme des Verwaltungsgerichts, dass das vorläufige Rechtsschutzbegehren keine hinreichende Aussicht auf Erfolg im Sinne des § 166 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in Verbindung mit § 114 der Zivilprozessordnung – ZPO – bietet, ist nicht zu beanstanden.

Entgegen der Ansicht des Antragstellers liegt keine unzulässige Beweisantizipation darin, dass das Verwaltungsgericht aufgrund des polizeilichen Tätigkeitsberichts seine Entscheidung wesentlich darauf stützt, dass der Antragsteller im Zuge seiner polizeilichen Überprüfung gelegentlichen Cannabiskonsum eingeräumt hat. Vielmehr muss das Gericht auch im summarischen, regelmäßig keine Beweisaufnahme vorsehenden Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO, für das der Antragsteller hier Prozesskostenhilfe begehrt, den Umstand, dass dies in dem Tätigkeitsbericht so vermerkt ist, ebenso wie das Vorbringen des Antragstellers im Verfahren würdigen. Da sich die Entscheidungskriterien insoweit also nicht ändern, bestehen auch keine Bedenken, den streitigen Sachverhalt auch im Prozesskostenhilfverfahren für die Frage der hinreichenden Erfolgsaussicht des Antrages nach § 80 Abs. 5 VwGO in gleicher Weise zu würdigen.

Gegen die Würdigung als solche ist nichts zu erinnern. Der Antragsteller hat nach dem polizeilichen Tätigkeitsbericht noch weitere Angaben gemacht, die sich nach seinem jetzigen Vorbringen anders darstellen; insbesondere hat er ausgeführt, aus neurologischen Gründen Cannabis zu konsumieren. Ein Rezept dafür hat er nicht vorlegen können, der Cannabiskonsum sei auch nicht ärztlich verordnet worden. Von der Verschreibung und der Einnahme anderer Medikamente, geschweige denn deren Nebenwirkungen, war gegenüber den Polizisten keine Rede. Lediglich bei der Blutentnahme gegenüber der Ärztin will der Antragsteller erwähnt haben, dass er zwei vom Arzt verschriebene Antibiotika einnehme und Darmtabletten eingenommen habe. Jetzt legt er ein ärztliches Attest und Zuzahlungsbescheinigung vor, wonach er wegen Magenbeschwerden bestimmte Medikamente verschrieben bekommen und erworben hat. Ihre Einnahme soll den Abbau des Wirkstoffs des Cannabis verzögert haben und so erklären, weshalb seine Angabe trotz damit nicht in Einklang zu bringender THC-Konzentration in seiner Blutprobe zutreffend sei, einmalig am Abend des Tages vor der Kontrolle einen Joint geraucht zu haben. Wenn das Verwaltungsgericht angesichts solchen Vorbringens angenommen hat, dass die – im Übrigen auch sonst wenig einleuchtende und in vielen Details nicht mit dem Polizeibericht übereinstimmende – Darstellung des Antragstellers verfahrensangepasst ist, so ist auch das nicht zu beanstanden. Es leuchtet nämlich ein, dass der Antragsteller von seinen Äußerungen gegenüber den Polizeibeamten abrücken möchte, nachdem er begriffen hat, dass der gelegentliche Cannabiskonsum bei mangelndem Trennungvermögen fahrerlaubnisrechtlich Bedeutung für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hat.

Auch sonst rechtfertigt das Beschwerdevorbringen keine von der des Verwaltungsgerichts abweichende Einschätzung der Erfolgsaussichten des vorläufigen Rechtsschutzbegehrens. Denn ein verzögerter Abbau des THC durch die Wechselwirkung mit anderen Medikamenten, der hier vom Antragsteller noch nicht einmal belegt, sondern nur schlicht behauptet wird, lässt das durch die Teilnahme am motorisierten Straßenver-

kehr unter Drogeneinfluss belegte mangelnde Trennungsvermögen regelmäßig nicht entfallen. Wer neben Cannabis auch Medikamente einnimmt, muss sich vergewissern, ob diese auf die Wirkung und den Abbau von Cannabis von Einfluss sein können und sein Verhalten darauf einrichten. Wer in Unkenntnis einer

etwaigen Verzögerungswirkung zu früh nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug führt, belegt damit mangelndes Trennungsvermögen. Das Beschwerdevorbringen erweist sich insoweit als voraussichtlich nicht rechtserheblich für die Frage der Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen.

ABSTRACTS

8. GEMEINSAMES SYMPOSIUM

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)
UND
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

FAHRUNSICHERHEIT
UNFALLVERMEIDUNG
UNFALLREKONSTRUKTION
REHABILITATION FAHREIGNUNG
SCHIFFFAHRTSMEDIZIN

SCHIRMHERRIN
JANA SCHIEDEK
SENATORIN FÜR JUSTIZ UND GLEICHSTELLUNG

KONGRESS MIT PRAKTISCHEN WORKSHOPS!

7.-8. SEPTEMBER 2012



www.verkehr-symposium.de

Inhaltsverzeichnis

Seite

Editorial:	PROF. DR. KLAUS PÜSCHEL Tagungspräsident DGVM & DGVP-Symposium Hamburg 2012	
	PROF. DR. VOLKER DITTMANN Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM), Basel (Schweiz)	
	PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP), Berlin	Sup II - 9
Abstracts*):	Vorträge der Sitzung 1 – Fehlerkultur & Beweismittelsicherung	
	„Fehlerkultur“ bei der Begutachtung der Kraftfahrer-Eignung R. MATTERN, W. SCHUBERT, Nußloch, Berlin	Sup II - 10
	Beweismittelsicherung M. FOCKEN, Hamburg	Sup II - 11
	Fehlerkultur und Beweismittelsicherung F. MUBHOFF, Bonn	Sup II - 11
	Vorträge der Sitzung 2 – Unfallrekonstruktion	
	Accident reconstruction from a U. S. perspective G. E. JOHNSTON, Hampton, NH/USA	Sup II - 12
	Unfallrekonstruktion aus rechtsmedizinischer Sicht M. GRAW, München	Sup II - 13
	Video recording of traffic accidents: a methodological experiment in Helsinki in the 1990s E. PASANEN, H. STRÖMMER, Helsinki/FI	Sup II - 14

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

Vorträge der Sitzung 3 – Fahreignung – Entwicklung, Begutachtung, Rehabilitation

Praktisch unverzichtbar? – Fahrsicherheitstrainings und ihre Wirkung auf junge Fahrer im Rahmen der Fahranfängervorbereitung

A.-C. ZIMMER, K. DAHMEN-ZIMMER, C. BERNHARD, N. STAHL, U. CHIELLINO, Regensburg, München Sup II - 15

IZ-IRMZ – ein Projekt zur Optimierung der interdisziplinären Zusammenarbeit von Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie am IRM Zürich

J. BÄCHLI-BIÉTRY, M. HAAG-DAWOU, M. THALI, M. MENN, Zürich/CH Sup II - 15

Auswirkungen neuronaler Plastizität auf die Fahrsicherheit von Senioren

G. CASUTT, L. JÄNCKE, Zürich/CH..... Sup II - 16

Analyse und Ausbau persönlicher Stärken bei jungen Fahrerinnen und Fahrern als Maßnahme zur Reduzierung des Unfallrisikos im Straßenverkehr

K. SCHULTE, Berlin Sup II - 17

Poster-Session 1

P 1 – Atemalkohol: 25 Jahre Erfahrung in Österreich

R. FOUS, Wien/AT Sup II - 18

P 2 – Einfluss des Rauchens auf die Farb- und Kontrastsehfähigkeit

F. KUBE, S. DARIUS, S. KROPF, I. BÖCKELMANN, Magdeburg Sup II - 19

P 3 – Fahrtüchtigkeit unter neueren Antidepressiva:

Differentielle Bewertung von Performanz- und Kompetenzeffekten

A. BRUNNAUER, G. LAUX, V. BUSCHERT, G. DISTLER, M. FRIC, K. SANDER, A. LOIBERSTETTER, S. ROBkopf, Wasserburg/Inn..... Sup II - 20

P 4 – Sind pathologische Blutlaborwerte ein Indikator für die zusätzliche Untersuchung der Haare auf Ethylglucuronid in der verkehrsmedizinischen Begutachtungspraxis?

R. WICK, M. MENN, M. HAAG-DAWOU, Zürich/CH..... Sup II - 21

- P 5** – Gamma-Hydroxybuttersäure (GHB) im Straßenverkehr
H. ANDRESEN-STREICHERT, A. MÜLLER, H. JUNGEN,
S. IWERSEN-BERGMANN, Hamburg Sup II - 22
- P 6** – Wird bei jungen Verkehrsteilnehmern durch Alkoholisierung ein Betäubungsmittelkonsum verdeckt? Gibt es Problemlösungsstrategien?
B. BOCKHOLDT, E. S. KEFALASKES, E. BELOW,
Greifswald Sup II - 23
- P 7** – Nebenwirkungen von Medikamenten
M. BAUMANN, Luzern/CH Sup II - 24
- P 8** – Verkehrsunfall und Epilepsie – Zur Frage der Beweisführung im Strafprozess
K. PÜSCHEL, G. THAYSEN, S. IWERSEN-BERGMANN,
H. ANDRESEN-STREICHERT, Hamburg Sup II - 25
- Poster-Session 2**
- P 9** – Die Messung der Fahrkompetenz beim idiopathischen Parkinsonsyndrom (PD) im Simulator: Gestörte Kontrolle der Blick-Hand-Fuß-Koordination bei ausgeschalteter STN-(subthalamic nucleus)Stimulation
W. ZANGEMEISTER, C. BUHMANN, L. MAINTZ, Hamburg Sup II - 26
- P 10** – Einsatzmöglichkeiten der Unfallursachen-Analyse ACAS am Beispiel eines Vergleichs älterer und jüngerer Kraftfahrer
B. PUND, K. DUNTSCH, M. JÄNSCH, D. OTTE, Hannover Sup II - 28
- P 11** – Schweres Schädel-Hirn-Trauma bei einer Jugendlichen – Plädoyer für die Helmpflicht
M. FAISST, U. WILLENBROCK, D.-S. RUST,
S. LÖNNECKER, M. STUHR, Hamburg Sup II - 29
- P 12** – Messung der Beweglichkeit des Handgelenks beim Führen eines Pkws
S. GEHRMANN, Düsseldorf Sup II - 30
- P 13** – Falsche Signale beim Herzkasper – Warum bleiben manche Risikopatienten unerkannt?
S. EXNER, S. GAUS, Berlin Sup II - 31

-
- P 14** – Der Schuh verrät den Täter
S. HEIDE, R. LESSIG, D. STILLER, Halle Sup II - 32
- P 15** – Fettsäureethylester (FSEE) – ein Biomarker für den
 Alkoholabstinenzbeleg
S. SÜBE, F. ABERL, H. SACHS, F. PRAGST,
 Ulm, Kranzberg, München, Berlin..... Sup II - 33
- P 16** – Definition von Grenzwerten zur Prüfung des
 Kontrastsehens – Vorstellung einer multizentrischen Studie
T. PETERS, H. WILHELM, B. WILHELM, W. DURST,
S. ROELCKE, R. QUAST, M. HUETTEN,
 Tübingen, Stuttgart, Berlin..... Sup II - 34
- Poster-Session 3**
- P 17** – Theoretical and practical advantages of psychological
 test systems for the diagnostics of fitness to drive
M. BERG, Berlin Sup II - 35
- P 18** – Schläfrige Kraftfahrer am Steuer – auch ein Problem
 für Lettland?
L. BLUMENFELDS, Riga/LV Sup II - 36
- P 19** – Verkehrssicherheitsworkshops für Eltern in Österreich
 – Projektvorstellung und erste Evaluationsergebnisse
B. SCHÜTZHOFER, J. RAUCH, F. TORNER, Wien/AT Sup II - 38
- P 20** – Gewalterfahrungen von Taxifahrern in Deutschland
A. STADLER, W. FRIESDORF, C. BACKHAUS,
 Berlin, Hamburg..... Sup II - 38
- P 21** – Verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische
 Begutachtung von älteren Kraftfahrern – Nur eine
 „Schikane“?
B. AVESANI, M. DORFER, Bozen/IT Sup II - 40
- P 22** – Sind Power-naps auch während einer Nachtfahrt anzu-
 raten? Erste Ergebnisse einer Untersuchung bei nächtlichen
 Autofahrten
D. MOSER, G. KLÖSCH, M. SEIDENBERGER, J. DITTAMI,
J. ZEITLHOFER, Wien/AT Sup II - 41

P 23 – Nächtliche Autofahrten – ein unterschätztes Risiko
G. KLÖSCH, U. RICHTER, M. KIRSCH, D. MOSER,
M. SEIDENBERGER, J. ZEITLHOFFER, J. DITTAMI, Wien/AT Sup II - 42

P 24 – Alkohol-Interlock: Eine experimentelle Langzeitstudie
C. STEWIN, B. VELTEN, Berlin, Lübeck Sup II - 43

Vorträge der Sitzung 4 – Tagesschläfrigkeit

Aktueller Stand der Begutachtung von Tagesschläfrigkeit
B. WILHELM, Tübingen Sup II - 44

Auswirkungen von Tagesmüdigkeit und -schläfrigkeit auf
das Berufs- und Alltagsleben sowie die Fahrtauglichkeit
M. ORTH, Mannheim Sup II - 44

Magensäure-Rückfluss – eine häufige Erkrankung und Ur-
sache für Tagesschläfrigkeit
W. BÖHNING, Bad Lippspringe Sup II - 45

Erfassung von Fahrermüdigkeit – Anforderungen an Test-
verfahren und Gütekriterien von Indikatoren
E. A. SCHMIDT, C. PLATHO, Bergisch Gladbach Sup II - 46

Vorträge der Sitzung 5 – Freie Themen I, Schifffahrts- medizin

Legal Highs – Erfahrungen mit Bestellungen aus dem Internet
F. MUBHOFF, L. HOTTMANN, C. HESS, B. MADEA, Bonn Sup II - 47

Psychologische Aspekte der Fahrfähigkeit von Senioren im
Straßenverkehr
H. GSTALTER, München Sup II - 48

CT-basierte Modellbildung für forensische Biomechanik –
Thoraxverletzungen bei jüngeren und älteren Pkw-Insassen
A. WAGNER, F. FISCHER, S. PELDSCHUS, M. GRAW,
München Sup II - 49

Trunkenheit am Ruder – Untersuchungen zur Fahrtüchtigkeit
alkoholisierter Schiffsführer
H.-J. KAATSCH, Kiel Sup II - 50

Vorträge der Sitzung 6 – Verkehrstoxikologie

- Amphetamine – Nachweisbarkeitsdauer und Vorhersehbarkeit
G. SKOPP, Heidelberg Sup II - 50
- Möglichkeiten und Grenzen der Interpretation von
 Cannabinoid-Blutkonzentrationen
S. TÖNNES, Frankfurt a. M. Sup II - 51

**Vorträge der Sitzung 7 – Fahrverhalten, Technik,
Rekonstruktion**

- Therapieerfolg bei Cannabis- und Partydrogenkonsumenten
 – Ergebnisse einer Längsschnittstudie
W. DAU, Bonn Sup II - 52
- Persönlichkeit, Einstellungen und Fahrverhalten – erste Er-
 gebnisse einer sechsjährigen Längsschnittstudie
R. BANSE, **W. SCHUBERT**, **C. REBETEZ**, **J. KOPPEHELE-GOSSEL**,
 Bonn, Berlin, Dresden Sup II - 53

Vorträge der Sitzung 8 – Freie Themen II

- Video-recorded accidents, conflicts and road user behavior
 – a step forward in traffic safety research
R. A. VAN DER HORST, Soesterberg/NL Sup II - 54
- Bremsverhalten vor einer Kollision – Erkenntnisse aus den
 Beschleunigungsdaten des Crash Recorders
B. ZAHND, **T. ABERLE**, **B. JORDAN**, Winterthur/CH..... Sup II - 55
- Verkehrskonflikte, oder: Warum so großer Einsatz post-
 crash, aber so geringer Einsatz zur Unfallvermeidung?
R. RISSER, Wien/AT Sup II - 56
- Psychologische Eignungsuntersuchungen bei Triebfahrzeug-
 führern und Zugbegleitern
M. NECHTELBERGER, **B. KANZLER**, **A. HASANOVIC**,
 Wien/AT Sup II - 57

Titel der weiteren Leitreferate (ohne Abstracts)

Vorträge der Sitzung 2 – Unfallrekonstruktion

Unfallrekonstruktion

J. AHLGRIMM, Stuttgart

**Vorträge der Sitzung 3 – Fahreignung – Entwicklung,
Begutachtung, Rehabilitation**

Fahreignung bei kardiologischen Erkrankungen

H. KLEIN, Idar-Oberstein

Vorträge der Sitzung 6 – Verkehrstoxikologie

Haaruntersuchung

H. SACHS, München

DRUID-Ergebnisse und Konsequenzen

H. SCHULZE, Bergisch-Gladbach

**Vorträge der Sitzung 7 – Fahrverhalten, Technik,
Rekonstruktion**

Kontinuierliches Monitoring von Verkehrsunfällen mit
Todesfolge – Aufbau und Ziele der LMU-Sicherheits-
Unfall-Datenbank

W. HELL, München

Einfluss der Gestaltung von Fahrzeugkarosserien auf die
Insassenbelastung

H. BÄUMLER, Gebenbach

8. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Vom 07. bis 08. September 2012 findet das 8. Gemeinsame Symposium der beiden eng kooperierenden Fachgesellschaften in Hamburg statt. Mit unserer Tagung sind wir „mittendrin“ in der Stadt und zugleich auch in der Universität. Alle Veranstaltungen finden auf dem Campus statt, um den wissenschaftlichen Austausch speziell zu fördern.

Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie sind sehr dynamische Disziplinen mit immer neuen technischen Entwicklungen und Herausforderungen an Therapeuten, Gutachter, Verwaltung, Politik und Juristen. Mit den diesmal gesetzten Schwerpunkten sowie den diversen interaktiven Formen des wissenschaftlichen Austausches (Referat, Poster, Workshops) freuen wir uns auf ein attraktives Programm und einen regen Austausch zu interessanten aktuellen Themen aus Bereichen wie: Fahreignung, Fahrunsicherheit, Rehabilitation, Unfallvermeidung, Unfallrekonstruktion, Verkehrstoxikologie, Schifffahrtsmedizin.

Der Tradition unserer gemeinsamen Symposien folgend werden diesmal in Hamburg Aspekte der Verkehrsmedizin stärker in den Vordergrund gerückt, insbesondere auch im Hinblick auf Medikamente und Drogen im Straßenverkehr, medizinische Aspekte der Fahreignung (z. B. auch im Hinblick auf die Tagesschläfrigkeit und spezielle Gruppen von Fahrerinnen und Fahrern, wie z. B. besonders junge und alte Personen) sowie die Rekonstruktion und Biomechanik von Unfallereignissen.

Unser besonderer Dank gilt dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. und seinem Präsidenten, Herrn DR. PETER GERHARDT, der uns zusammen mit dem Redaktionsteam wiederum die Veröffentlichung dieser Dokumentation in der Zeitschrift „BLUTALKOHOL“ ermöglicht hat.

PROF. DR. KLAUS PÜSCHEL
Tagungspräsident

PROF. DR. VOLKER DITTMANN
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

*Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Nußloch, Deutschland¹⁾
Dekra e. V. Dresden, Berlin, Deutschland²⁾*

R. MATTERN¹⁾, W. SCHUBERT²⁾

„Fehlerkultur“ bei der Begutachtung der Kraftfahrereignung

Kraftfahrereignung ist ein unbestimmter Rechtsbegriff; für die Begutachtung dieser komplexen Eigenschaft wurde über Jahrzehnte ein vielteiliges System an Gesetzen, Verordnungen, Leitlinien, Beurteilungskriterien, Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, aber auch Rechtsprechung entwickelt. Diese Entwicklung ist nicht abgeschlossen: Revisionen aller Bereiche stehen ständig an. Wie alle komplexen Systeme ist auch die Begutachtung der Kraftfahrereignung für Fehler anfällig.

„Fehlerkultur“ in Zeiten des Qualitätsmanagements strebt natürlich Fehlervermeidung an. Fehlerlosigkeit soll aber nicht vorgetäuscht werden – vielmehr gelten Fehler als wichtige Anlässe zur Analyse ihrer Ursachen und zur Einleitung und Überwachung von Verbesserungen, vielleicht sogar zur Überprüfung des gesamten Systems.

Zu geforderten Qualitätsaufzeichnungen in den amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) gehören z. B. Unterlagen über fehlerhafte Gutachten und Aufzeichnungen über Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen. Bei der Begutachtung vor Ort und bei internen Audits werden Gutachten auf Abweichungen bzw. Fehler geprüft. Diese werden aufgelistet, diskutiert, ausgewertet und zur Grundlage für Verbesserungen gemacht. Das Fehler-Management im vorgenannten Sinn ist für BfF nahezu vorbildlich geregelt. Für rein ärztliche Gutachten nach § 11 FeV fehlt die Qualitätskontrolle fast vollständig.

Kontrollbedürftig in diesem Sinne können z. B. Verstöße gegen Anlage 15 zu § 11 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sein, die Einhaltung der eigenen Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Regelverletzungen bei der Erhebung psychologischer, medizinischer und toxikologischer Befunde, Interpretationen richtig erhobener psychologischer Explorations- und Testergebnisse, medizinischer Anamnesedaten, körperlicher Symptome und toxikologischer Analysen. Unzulässig kann auch die Einbeziehung nicht verwertbarer aktenkundiger Vorfälle sein, ebenso die Überschreitung des Gutachtauftrags oder die eigenmächtige Konkretisierung eines unpräzisen Auftrags, schließlich auch die Verkennung von Gesetzen, Verordnungen, Leitlinien, Beurteilungskriterien und wissenschaftlichen Ergebnissen. Solche Einwände können ergebnisrelevant oder -irrelevant sein.

Wenn innerhalb des Systems der Fahreignungs-Begutachtung alles richtig gemacht worden ist, kann die Einschätzung der Fahreignung in der Verkehrsbewährung dennoch unzutreffend sein: Ein für geeignet gehaltener Kraftfahrer kann erneut und wegen gleichartiger Ursachen eine Verkehrsgefährdung herbeiführen; umgekehrt kann ein für nicht geeignet gehaltener Kraftfahrer geeignet sein, ohne realistische Chance dies nachzuweisen. Damit sind Unsicherheiten angesprochen, die sich aus Defiziten an wissenschaftlicher Erkenntnis zur Spezifität der Eignungsdiagnose ergeben; sie werden missverständlich, wenn der Anschein von Gewissheit vermittelt wird, wo der Hinweis auf Erkenntnisgrenzen angebracht wäre.

„Fehlerkultur“ muss deshalb vermehrt bedeuten, dass sich Gutachter zu der Verlässlichkeit ihrer Prognosen und der Begrenztheit ihres Wissens äußern, gerade auch im Hinblick auf die begrenzten Zeitressourcen, die durchschnittlich für eine Begutachtung genutzt werden können.

Schlüsselwörter

Qualitätsmanagement – Fehlerkultur – Leitlinien – Beurteilungskriterien – Erkenntnisgrenzen

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Rainer Mattern
Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Odenwaldstrasse 23
69226 Nußloch
Email: rainer_mattern@t-online.de

Staatsanwaltschaft Hamburg, Deutschland

M. FOCKEN

Beweismittelsicherung

Die Strafverfolgung von Kraftfahrern, die im Zustand alters- und/oder krankheitsbedingter Fahruntauglichkeit (oft schwere) Unfälle verursachen, stellt wegen rechtlicher und tatsächlicher Beweisprobleme die Ermittlungsbehörden vor große Herausforderungen.

Anhand aktueller Fälle aus dem Bereich der Hamburger Justiz wird beispielhaft erläutert, unter welchen Umständen sich die betreffenden Fahrzeugführer strafbar gemacht haben können. Dargestellt wird, welche besonderen Probleme sich für Polizei und Staatsanwaltschaft im Ermittlungsverfahren und in dem sich anschließenden gerichtlichen Verfahren ergeben können. So können vorhandene Beweismittel (z. B. Zeugenaussagen oder beim Arzt befindliche Patientenunterlagen) wegen bestehender Verwertungsverbote häufig nicht zur Beweisführung herangezogen werden. Entscheidende Bedeutung für die gerichtliche Beweisführung haben daher objektiv feststehende Tatsachen. Ferner wird dargestellt, welche Beweismittel hier in Frage kommen und unter welchen Voraussetzungen diese bei einer Hauptverhandlung vor Gericht Bestand haben. Besondere Bedeutung hat hier § 97 StPO. Dieser lässt, ohne die ärztliche Schweigepflicht zu tangieren, sogar die Verwertung von ärztlichen Unterlagen zu, wenn diese sich im Besitz des beschuldigten Patienten befunden haben, wo sie ggf. bei einer Durchsuchung sichergestellt werden können.

Hier wird deutlich, dass auch im Bereich des Straßenverkehrsrechts die Möglichkeiten der Strafprozessordnung zur Beweissicherung ausgeschöpft werden können und unter Berücksichtigung der ggf. weitreichenden Folgen, die bis hin zum Tötungsdelikt gehen können, auch müssen. Dem „Erstzugriff“ der Polizei kommt hier entscheidende Bedeutung zu, um einem drohenden Beweismittelverlust vorzubeugen.

Schlüsselwörter

Fahruntauglichkeit – Ermittlungsverfahren – Verwertungsverbote – Durchsuchung – Beweismittelsicherung

Anschrift der Verfasserin

Maria Focken
Staatsanwaltschaft Hamburg
Kaiser-Wilhelm-Straße 100
20355 Hamburg
Email: maria.focken@sta.justiz.hamburg.de

Universitätsklinikum Bonn, Institut für Rechtsmedizin, Deutschland

F. MUBHOFF

Fehlerkultur und Beweismittelsicherung

Bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen beginnen Fehler häufig bereits im Rahmen einer sog. Prä-Analytik, ggf. gepaart mit einer unzureichenden „Beratung“ von Kunden.

So werden Urin- und insbesondere Haarkontrollen zu früh nach Einstellung einer Substanzaufnahme begonnen, obwohl in den CTU-Kriterien festgelegte Entscheidungsgrenzen noch nach Wochen (ggf. Cannabinoide oder Benzodiazepine im Urin) oder gar Monaten (Berücksichtigung telogener und katagener Haare) überschritten werden können.

Aber gerade auch bzgl. der Verwertbarkeit einer Kontrolle oder gar eines Programms erfolgen häufig Versäumnisse, die retrospektiv nicht mehr zu beheben sind. Beispiele dafür sind eine Nichteinhaltung kurzfristiger Einbestellzeiträume oder Einbestellungen, die doch vorhersehbar sind. Häufig ist für die Begutachtungsstelle nicht ausreichend dokumentiert, wer eine Untersuchung initiiert hat, inwieweit eine kurzfristige Einbestellung er-

folgte, wer die Probe unter welchen Bedingungen gewonnen hat und über welche Wege letztendlich eine Probe in ein Labor gelangt ist.

Labore müssen für forensische Zwecke nach EN ISO 17025 akkreditiert sein für alle Untersuchungen, die von ihnen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik durchgeführt werden. Den Befunden muss zu entnehmen sein, ob eine Akkreditierung vorgelegen hat und wirklich nach den CTU-Kriterien verfahren wurde, insbesondere bzgl. Sensitivität der verwendeten Methoden. Kritisch ist der Einsatz immunochemischer Verfahren insbesondere bei der Haaranalytik, da nach Angaben aus der Literatur zumindest die Sensitivität für THC nicht gegeben ist und sie für die verschiedenen Benzodiazepine im Rahmen von Validierungen einzeln zu belegen wäre. Nicht selten erfährt das Labor nicht, zu welchem Zweck eine Analyse in Auftrag gegeben wurde und verfährt dann nicht nach den CTU-Kriterien, zudem steht dann für Nachuntersuchungen teilweise kein Untersuchungsmaterial zur Verfügung. Bei Haaranalysen wird häufig nicht die tatsächlich eingesetzte Probenmenge berücksichtigt bzw. nicht überprüft, ob bei Ansätzen mit geringerem Probeneinsatz die notwendigen Sensitivitäten noch erreicht werden. Bei LC/MS-Analysen sind häufig Matrixeffekte von Bedeutung, gerade bei der Analyse von Ethylglucuronid. Letztendlich ist von den Laboren eine eindeutige Befundmitteilung zu verfassen, in der neben Hinweisen zur Einhaltung der CTU-Kriterien der Probeneingang bzw. Probenweg ins Labor beschrieben ist.

Aber auch bei der Interpretation von Untersuchungsbefunden kann es – insbesondere bei der Haaranalytik – zu großen Fehlern kommen, weshalb Analytik und Interpretation in der Hand eines erfahrenen forensisch geschulten Analytikers liegen sollten.

Treten Fehler in einer Untersuchungsstelle auf, bedarf es eines adäquaten Umgangs damit, was aber auch im Rahmen einer Akkreditierung gefordert und geprüft wird.

Es bedarf eines Beschwerdemanagements und Maßnahmen zur Lenkung bei fehlerhaften Prüfarbeiten einschließlich Information des Kunden und ggf. Rückruf von Befunden. Bei Neubefunden bedarf es entsprechender Hinweise zu den erfolgten Abänderungen. Für die Untersuchungsstelle gilt, dass nur eine geeignete Dokumentation die Erarbeitung vorbeugender Maßnahmen und eine allgemeine Verbesserung ermöglicht; alle diese Punkte sollten Gegenstand einer Managementbewertung sein.

Schlüsselwörter

Fehlerkultur – Beweismittelsicherung – Prä-Analytik – EN ISO 17025 – Haaranalytik

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Frank Mußhoff
Universitätsklinikum Bonn
Institut für Rechtsmedizin
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
Email: f.musshoff@uni-bonn.de

The Crash Lab, Inc., Hampton, USA

G. E. JOHNSTON

Accident reconstruction from a U. S. perspective

Accident reconstruction in the U.S. employs methods aimed at providing clients with a thorough and timely analysis of the subject event. That analysis is based on sound and accepted scientific and accident reconstruction principles, within a reasonable degree of probability, on matters such as crash dynamics, low-velocity incidents, fraudulent crashes, body shop fraud, mechanical failure analysis, vehicle and pedestrian velocities, time, distance, and locations, vehicle autopsies, commercial vehicles, bicycles, motorcycles, motorized chairs, snow machines, day and nighttime visibility issues, headlamp profiling, forensic mapping, and the development of trial demonstratives. Reconstructionists also work in concert with human factors experts in the areas of perception and reaction times, and the effects of alcohol and drugs as well as with highway engineers, sound experts, and visibility experts to provide analysis to the legal and insurance communities in their representation of plaintiffs and defendants. On September 1, 2012, Federal Motor Vehicle Safety Standards Rule 49 CFR Part 563 goes into effect

and mandates that all vehicles with a gross vehicle weight rating up to 8,500 pounds, and equipped with event data recorders, must make the stored data commercially available with set standards on content, range, accuracy and resolution. The data may be used in conjunction with the reconstructionist's analysis, but it is not a stand-alone analysis tool. A fatal crash example will be provided to demonstrate how selected accident reconstruction methods were used in developing an analysis of the event.

Keywords

accident – reconstruction – alcohol – drugs – Standards Rule 49 CFR Part 563

Anschrift des Verfassers

Gordon E. Johnston
Post Office Box 850
NH 03843-0850 Hampton
USA
Email: chip@thecrashlab.com

Institut für Rechtsmedizin LMU München, Deutschland

M. GRAW

Unfallrekonstruktion aus rechtsmedizinischer Sicht

Die Verkehrsunfallrekonstruktion ist forensisch (straf-, zivil-, sozialrechtlich) wie politisch (Prävention) aus mehrfacher Hinsicht relevant. Sie muss im Regelfall interdisziplinär durchgeführt werden: technische, medizinische und biomechanische Fachkompetenz sind hierbei im Zusammenspiel gefragt.

Die Schwierigkeit bei der Rekonstruktion liegt darin, dass man aus dem statischen Bild der Befundaufnahme nach dem Vorfall auf das eigentliche Unfallgeschehen, also auf einen dynamischen Prozess, rückschließen muss. Dieses gelingt über einen spurentechnischen Ansatz: alle relevanten Spuren müssen in das Geschehen umfänglich integriert werden, eine erfolgreiche Rekonstruktion bietet eine Zuordnung aller Spuren an.

Unverzichtbar ist in diesem Zusammenhang die eingehende forensisch orientierte Untersuchung der beteiligten Personen (körperliche Untersuchung, Obduktion), um die Verletzungen detailliert zu erfassen und zu bewerten. Eine bloße klinische Diagnose reicht hierfür nicht aus! Ebenso sind die biologischen Spuren (Blut, Haare, Gewebe...) einzubeziehen.

Im Fokus der Rechtsmedizin stehen bei der Aufarbeitung von tödlichen Verkehrsunfällen neben der Klärung der Unfallursache und des Unfallablaufs (Rekonstruktion) auch die Prüfung des Zusammenhangs zwischen Unfallgeschehen und Verletzungen/Todesursache (Kausalität) sowie die prospektive Betrachtung: Vorschläge zur Vermeidung von Unfällen oder zumindest Verletzungen in der Zukunft (passive und aktive Sicherheit), folgend die Überprüfung des Nutzens von entsprechenden Präventivmaßnahmen.

Schlüsselwörter

Unfallrekonstruktion – Prävention – Spuren – Rechtsmedizin – Vermeidung von Unfällen

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Matthias Graw
Institut für Rechtsmedizin LMU
Nußbaumstr. 26
80336 München
Email: Matthias.Graw@med.uni-muenchen.de

The City of Helsinki, City Planning Department, Traffic Planning, Helsinki, Finland

E. PASANEN, H. STRÖMMER

Video recording of traffic accidents: a methodological experiment in Helsinki in the 1990s

Streets in central business districts have by far the highest accident risk if the risk is measured by dividing the number of injury accidents with traffic mileage. However, traffic safety in cities has been studied clearly less than highway safety.

In early 1990s an effort to improve the situation was made in Helsinki. Two signal-controlled crossings in the city center were continuously videoed. When an accident was reported to the alarm center, the tape was taken to detailed inspection.

The accident reconstruction was possible in significantly greater detail compared with traditional in-depth-studies based merely on interviews of the participants and possible signs on the scene. From videos, the positions of the participants were precisely known, and their speeds before and at the moment of collision could be calculated from the recording. Also information on the behavior of those vehicles not directly involved into the accident could be collected.

The main result of the Helsinki experiment was the primary importance of the speeds of free flowing vehicles. Pedestrians don't collide with vehicles in queues. This means that a reduction of the highest speeds effects exactly the free, most dangerous vehicles, whereas the effect on travel times for the majority in queues on congested streets in central areas is very small.

Based on accident tapes and the stories of victims it was also concluded that those pedestrians who were run over when walking or running against red light did not pay any attention to the approaching vehicle. This gave a pessimistic outlook on efforts to reduce pedestrian accidents by improving pedestrian behavior.

The Finnish National Broadcasting Company YLE produced a documentary film based on the video accidents. The film was also translated to Swedish and English and distributed to authorities in Scandinavia and Eastern Europe.

The decision makers in Helsinki got an illustrative perception of the poor traffic safety situation on central streets. In 1992 the speed limit on Kaivokatu street (30 000 vehicles and 100 000 crossing pedestrians per day) was reduced from 50 to 40 km/h and in 1996 to 30 km/h. In 2008 automatic speed enforcement cameras were installed. The share of highest speeds and the number of injury accidents has been reduced significantly.

Considering technical improvements in the past 20 years in camera technology and data transmission as well as in analysis techniques, possibilities for further studies have been greatly enhanced. It is easy and cheap to collect evidence from ones own city instead of relying only on results from a strange Nordic country.

Keywords

Video recording – traffic accidents – Helsinki – The Finnish National Broadcasting Company YLE – pedestrians

Anschrift für die Verfasser

Hanna Strömmer
The City of Helsinki
City Planning Department, Traffic Planning
PL 2100 Helsinki
Finland
Email: hanna.strommer@hel.fi

Universität Regensburg, Deutschland

A. C. ZIMMER, K. DAHMEN-ZIMMER, C. BERNHARD, N. STAHL

Praktisch unverzichtbar? Fahrsicherheitstrainings und ihre Wirkung auf junge Fahrer im Rahmen der Fahranfängervorbereitung

Der vorliegende Bericht stellt die 2011 erfolgte Evaluation des ADAC-Fahrsicherheits-Trainings für Fahranfänger dar. Bei dieser Evaluation stand die Beeinflussung der Einstellung zu fahrbezogenen Risiken im Vordergrund; insbesondere wurde die Frage untersucht, ob es in Folge der Teilnahme an dem ADAC-Sicherheitstraining zu einer Risikokompensation durch die erlebte Kompetenzsteigerung kommt oder ob die Schulungsmaßnahme – in Anlehnung an das österreichische Mehrphasen-Modell – eine Risikosensibilisierung der Fahranfänger hinsichtlich unterschiedlicher Gefahrenquellen erreichen kann.

Zur Untersuchung dieser Frage ist ein Instrument zur Einstellungserfassung konstruiert worden, in dem verschiedene Dimensionen der verkehrsspezifischen Risikofaktoren (z. B. Alkohol, Geschwindigkeit), der fahrspezifischen Kompetenzen (z. B. vorausschauendes Fahren) und fahrbezogenen Selbsteinschätzungen erfasst werden. 519 Teilnehmer des eintägigen Fahrsicherheits-Trainings sind zu zwei Mess-Zeitpunkten (unmittelbar vor und nach dem Training) befragt worden; 92 Personen aus dieser Stichprobe haben drei Monate später an einer elektronischen Befragung teilgenommen. Die Kontrollgruppe hat aus 131 Versuchspersonen bestanden, von denen zum dritten Mess-Zeitpunkt noch 25 Probanden an der Evaluationsstudie teilgenommen haben. Trotz der Schwundquote bei der Erfassung der Langzeiteffekte sind die Befragungsergebnisse vergleichbar, da demografische Variablen und Antwortverhalten für eine zufällige Reduktion sprechen („missing at random“).

Die Ergebnisse der Evaluationsstudie ergeben keine Hinweise auf ein riskanteres Fahrverhalten der Teilnehmer in Folge der Schulungsmaßnahme. Stattdessen weisen die Ergebnisse auf zahlreiche positive Einstellungsänderungen hin im Sinne eines erhöhten Risikobewusstseins und eines stärker vorausschauenden Fahrstils.

Schlüsselwörter

Fahrsicherheitstrainings – Fahranfängervorbereitung – Risikobewusstsein – vorausschauender Fahrstil – Risikofaktoren

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. phil. Dipl.-Psych. Alf C. Zimmer
Universität Regensburg
Universitätsstraße 31
93053 Regensburg
Email: alf.zimmer@psychologie.uni-regensburg.de

Institut für Rechtsmedizin Zürich, Abteilung Verkehrsmedizin und klinische Forensik, Zürich, Schweiz

J. BÄCHLI-BIÉTRY, M. HAAG-DAWOUD, M. THALI, M. MENN

IZ-IRMZ: Ein Projekt zur Optimierung der interdisziplinären Zusammenarbeit von Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie am IRM Zürich

1996 begann die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie am IRM Zürich. Anlass dafür war der Wunsch der Verkehrsmediziner, dass bei der Abklärung der Fahreignung von Trunkenheitstätern auch die Frage beantwortet werden kann, ob diese zukünftig Trinken und Fahren konsequent trennen können. Diese Frage drängte sich vor allem bei Exploranden auf, bei denen sich aus medizinischer Sicht keine Hinweise auf eine Alkoholabhängigkeit ergaben. Diese Zusammenarbeit entwickelte sich zu einem Er-

folgsmodell, von anfangs wenigen Fällen stieg die Zahl im Jahr 2011 auf rund 500 Fälle von Trunkenheitstätern. Der Trend ist weiter steigend und durch eine 2011 initiierte Gesetzesänderung: Senkung der BAK-Grenze von ursprünglich 2,5 Promille auf 1,6 Promille als Anlassdelikt für eine verkehrsmedizinische Untersuchung, wird die Zahl der Untersuchungsanordnungen von Trunkenheitstätern zukünftig insgesamt stark ansteigen. Da sich unter den Trunkenheitstätern mit 1,6 Promille bei der Erstauffälligkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit noch mehr Personen befinden werden, die keine Alkoholabhängigkeit aufweisen, wird sich in vielen Fällen die Notwendigkeit einer zusätzlichen verkehrspsychologischen Untersuchung aufdrängen.

Der Entscheid des Verkehrsmediziners, ob sich der Explorand einer zusätzlichen verkehrspsychologischen Untersuchung stellen muss oder nicht, folgt aktuell einer gewissen „Willkür“, welche sich unter anderem aus Erfahrung und Intuition, aber auch aus dem gewonnen Eindruck und der Vorgeschichte des Exploranden zusammensetzt. Daraus resultiert eine nicht einheitliche Zuweisungspraxis. Im Zusammenhang mit der Forderung einer stetigen Qualitätsverbesserung drängt sich daher die Frage nach einer Standardisierung dieses Prozesses auf.

Ziel des vorliegenden Forschungsprojekts IZ-IRMZ ist es, die Qualität der Indikationsstellung für die Empfehlung einer ergänzenden verkehrspsychologischen Untersuchung zu verbessern, um die verkehrsmedizinische Zuweisungspraxis zu vereinheitlichen. Das Ziel ist es, auch weiterhin bei der Untersuchung ein auf den einzelnen Exploranden zugeschnittenes Vorgehen zu gewähren, dies einerseits, um der Individualität jedes Exploranden Rechnung zu tragen und andererseits, um Kosten einzusparen.

In der vorliegenden Arbeit werden in einer retrospektiven Analyse der verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchungsergebnisse von Trunkenheitstätern aus den Jahren 2006 bis 2009 diejenigen Variablen eruiert, die auf das Endurteil – also fahrgeeignet oder nicht fahrgeeignet – den größten Einfluss haben. Die Eruiierung dieser Faktoren stützt sich auf die aktuelle Begutachtungspraxis am IRM Zürich ab.

Schlüsselwörter

interdisziplinäre Zusammenarbeit – IRM Zürich – Fahreignung – Alkoholabhängigkeit – Standardisierung

Anschrift für die Verfasser

Dr. phil. Jaqueline Bächli-Biétry
Institut für Rechtsmedizin Zürich
Abteilung Verkehrsmedizin und klinische Forensik
Lebernstrasse 9
8134 Adliswil
Schweiz
Email: baechli.bietry@bluewin.ch

*Universität Zürich, Psychologisches Institut, Abteilung Neuropsychologie, Zürich, Schweiz¹
International Normal Aging and Plasticity Research Center (INAPIC), Zürich, Schweiz²*

G. CASUTT¹), L. JÄNCKE^{1,2)}

Auswirkungen neuronaler Plastizität auf die Fahrsicherheit von Senioren

Ältere Verkehrsteilnehmer sind im Verhältnis zu ihrer Fahrhäufigkeit überdurchschnittlich oft in kraftfahrtspezifische Verkehrsunfälle involviert. Dabei fällt auf, dass sich diese Unfälle von denen jüngerer Autofahrer hinsichtlich Schweregrad und Art unterscheiden. Für die Unfälle älterer Verkehrsteilnehmer werden vor allem altersbedingte kognitive Leistungsabfälle verantwortlich gemacht. Hieraus ergibt sich die Frage, ob die altersbedingten Leistungseinbußen durch kognitive Trainings kompensiert werden können und ob sich damit auch eine Verbesserung der Fahrleistung einstellt.

Diese Fragestellung wird in einem groß angelegten Forschungsprojekt an der neuropsychologischen Abteilung der Universität Zürich untersucht. In diesem Projekt werden unter anderem diagnostische und prognostische Prädiktoren multimethodal isoliert, die im Zusammenhang mit einer reduzierten Fahrsicherheit stehen. Mittels dieser Prädiktoren wird dann die Wirksamkeit eines zehnstündigen Multidomänen-Trainings (Fahrsimulator)

und dessen Auswirkungen auf die Fahrsicherheit im Vergleich zu einem Unidomänen-Training (aktive Kontrolle) getestet. Neben den Verhaltensmaßen werden auch noch umfangreiche physiologische und kognitive Messungen durchgeführt (EEG, kognitive Testbatterie, Verhaltensanalysen am Fahrsimulator, Fahrbeurteilung bei realen Probefahrten, Blickverhaltensanalysen).

Die Stichprobe beinhaltet 91 gesunde Senioren mit einem Mindestalter von 60 Jahren. Die Teilnehmer wurden kontrolliert randomisiert einer von drei Gruppen zugeteilt: Experimentalgruppe (N=39), aktive Kontrollgruppe (N = 26) und passive Kontrollgruppe (N = 26). Die Datenerhebung ist noch nicht abgeschlossen. Datensätze von 54 Probanden (38 Männer, 16 Frauen) sind bereits analysiert worden (Alter: M = 72.11; Führerausweisbesitz: M = 49.83; Kilometer/Jahr: M = 10'877.78) und werden Gegenstand dieser Präsentation sein.

Die ersten Analysen ergaben, dass die Fahrleistungen während der Probefahrten mit dem kognitiven Leistungsniveau, aber auch mit EEG-Kennwerten zur Verhaltensinhibition korrelierten.

Trotz identischer Ausgangsbedingungen aller drei Gruppen hinsichtlich der kognitiven Leistungen und der Fahrleistungen stellten sich deutliche Unterschiede bzgl. der Trainingseffekte ein. Es zeigte sich, dass sich die Fahrsicherheit der Experimentalgruppe signifikant verbesserte. Im Hinblick auf die kognitiven Tests ergaben sich für die Experimentalgruppe in der selektiven Aufmerksamkeit, der geteilten Aufmerksamkeit, der Stressresilienz den Aufmerksamkeitsfunktionen, der Größe des Gesichtsfelds und der Verhaltensinhibition signifikant bessere Leistungen. Des Weiteren stellten sich neuronale Veränderungen ein, die auf eine effektivere Inhibitionsleistung hinweisen.

Diese Ergebnisse belegen den Zusammenhang zwischen kognitiver Leistungsfähigkeit und Fahrsicherheit bei Senioren. Wichtiger ist allerdings der Befund, dass virtuelles Fahrtraining mit einem Fahrsimulator leistungssteigernde Effekte auf die Fahrleistung und auf alltagsrelevante Tätigkeiten ausübt.

Schlüsselwörter

neuronale Plastizität – Senioren – Fahrsicherheit – Stressresilienz – Leistungsfähigkeit

Anschrift für die Verfasser

Gianclaudio Casutt
Universität Zürich
Psychologisches Institut, Abteilung Neuropsychologie
Binzmühlestr. 14/25
8050 Zürich
Schweiz
Email: g.casutt@psychologie.uzh.ch

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Berlin, Deutschland

K. SCHULTE

Analyse und Ausbau persönlicher Stärken bei jungen Fahrerinnen und Fahrern als Maßnahme zur Reduzierung des Unfallrisikos im Straßenverkehr

Die bisherige Präventionsarbeit im Bereich der Arbeits- und Verkehrssicherheit hat sich zweifellos als höchst wirkungsvoll erwiesen. Letztlich muss man sich darüber im Klaren sein, dass Unfälle nicht gänzlich vermieden werden können.

Die technischen Komponenten (z. B. aktive und passive Sicherheitseinrichtungen) liefern schon einen großen Beitrag Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu mindern. Dennoch, und das wird das System Straßenverkehr weiter bestimmen, bleibt der Mensch der wesentliche Faktor im Unfallbereich.

Insbesondere im Straßenverkehr stellt sich konsequenterweise die Frage, ob es ausgeprägte Unfallverursacher gibt. Unter dem Stichwort „Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht?“ (vgl. ZVS Nr. 1/2005) stellt SCHADE fest, dass VZR-Eintragungen eine rationelle Grundlage für eine gerechte Prämierendenzierung in der

KFZ-Haftpflichtversicherung bilden. Dänische Erkenntnisse sagen aus, dass es eine Gruppe von Fahrerinnen und Fahrern gibt, die besonders häufig Risikosituationen aufsucht (vgl. CIECA-Kongress Mai 2006). In Dänemark hat sie einen Anteil von 3 %, ist aber verantwortlich für 20 % der Unfälle.

Der DVR, die gewerblichen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen haben in einem Kooperationsprojekt mit der Berufsgenossenschaft Metall Nord Süd, der AUDI AG und enviaM ein Programm zur Analyse und zum Ausbau persönlicher Stärken im Straßenverkehr entwickelt und in den letzten Jahren erprobt. Anhand dieses Verfahrens ist es möglich, Fahrer mit einem erhöhten Unfallrisiko frühzeitig zu identifizieren und sicherheitskonformes Verhalten zu unterstützen (vgl. PROFILER ZVS Nr. 3/2006).

In einer begleitenden Evaluation der Leuphana Universität Lüneburg wurde ein kompletter Ausbildungsjahrgang als Experimentalgruppe sowie eine Kontrollgruppe aus einer berufsbildenden Schule über mehr als 20 Monate begleitet. Neben Fragebogenerhebungen und begleitenden Beobachtungen wurden in beiden Gruppen auch Fahrleistungsdaten erhoben.

Es wurde wissenschaftlich u. a. nachgewiesen, dass

- es Fahrer/innen mit einer höheren Risikotendenz gibt und sich diese ermitteln lassen;
- die begleitenden Coachingmaßnahmen (angelehnt an HERMES und ECOWILL) bei allen Teilnehmern die sozialen Kompetenzen gestärkt haben (vgl. GDE Ebene 3 + 4);
- die begleitenden Coachingmaßnahmen signifikant bei Fahrer/innen mit höherem Risiko sicherheitsorientierte Veränderungen bewirkt haben;
- sich in der Experimentalgruppe im Gegensatz zur Kontrollgruppe sichereres Fahrverhalten herausgebildet hat.

Die Ergebnisse der Evaluation zeigen neue Wege für die Optimierung der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung auf.

Schlüsselwörter

Unfallrisiko im Straßenverkehr – junge Fahrerinnen und Fahrer – DVR – Coachingmaßnahmen – Fahrleistungsdaten

Anschrift des Verfassers

Kay Schulte
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
Email: kschulte@dvr.de

Polizeidirektion Wien, Chefarzt, Österreich

R. FOUS

Atemalkohol: 25 Jahre Erfahrung in Österreich

War es richtig, vor 25 Jahren eine Gesetzesänderung durchzuführen? Wo liegt der Vorteil, Atemalkoholgrenzwerte gesetzlich zu definieren? Welche Vorteile bietet die Atemalkoholuntersuchung in der täglichen Polizeitätigkeit? Wird die Arbeit des Sachverständigen bei Gericht erleichtert?

Um eine gesetzliche Basis zur Einführung von Atemalkoholgrenzwerten erreichen zu können, wurde eine Praxisstudie während 34 Nächte mit 200 Probanden durchgeführt. Die mathematische Auswertung wurde von Prof. DR. MANFRED WERMUTH (TU Braunschweig) übernommen. Durch die multifaktorielle Auswertung ergab sich eine Übereinstimmung zwischen Blutalkohol und Atemalkohol von 99,76 Prozent in der Regressionsgeraden.

In einer weiteren Studie mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde empirisch eine Berechnungsformel für Atemalkohol entwickelt. Auch hier war Prof. DR. MANFRED WERMUTH als Mathematiker federführend. Durch diese Formel ist es möglich, ähnlich wie bei Blutalkoholwerten mit der Widmark'schen Formel auf Atemalkohol rückzurechnen.

Durch Einführung von Alkohol-Vortestern und beweissicheren fotooptischen Geräten wird die Arbeit der Exekutive auf der Straße deutlich erleichtert. Eine Verwechslung von Proben ist ausgeschlossen, da der Proband so-

fort eine Kopie des Ergebnisses erhält. Nebenbei ist es auch ein erzieherischer Effekt, da das Resultat sofort bekannt gegeben wird.

Abschließend kann gesagt werden, dass in den 25 Jahren keine Fehler bei den Messungen aufgetreten sind. Es konnte durch eine später stattfindende, von Probanden geforderte Blutabgabe das Atemalkoholmessergebnis niemals in Frage gestellt werden. Durch Einführung von Vortestern gibt es 2 Messpunkte, wodurch die Angaben von Sturztrunk unmittelbar vor Fahrtantritt besser beurteilt werden können.

Schlüsselwörter

Atemalkohol – Vergleich Blut-Atemalkohol – Formel für Atemalkohol – Erziehungseffekt – erhöhte Verkehrssicherheit

Anschrift des Verfassers

Prof. hr. Dr. Reinhard Fous
Polizeidirektion Wien
Chefarzt
Schottenring 7-9
1010 Wien
Österreich
Email: reinhard.fous@polizei.gv.at

*Medizinische Fakultät, Otto-von-Guericke Universität Magdeburg, Bereich Arbeitsmedizin, Deutschland¹)
Medizinische Fakultät, Otto-von-Guericke Universität Magdeburg, Institut für Biomathematik, Deutschland²)*

F. KUBE¹), S. DARIUS¹), S. KROPF²), I. BÖCKELMANN¹)

Einfluss des Rauchens auf die Farb- und Kontrastsehfähigkeit

Fragestellung: Ophthalmologische Studien deuten darauf hin, dass starkes Rauchen (> 20 Zigaretten/Tag) un-spezifische Farbsehstörungen im Blau-Gelb-Bereich verursacht. Auch wurde bei starken Rauchern bereits eine erhöhte Inzidenz von verminderter Kontrastsehfähigkeit beschrieben. Dies kann neben der durch das Rauchen beeinträchtigten Mikrozirkulation in der Netzhaut auch an toxischen Einflüssen des Tabakrauchs auf den Sehapparat liegen. Zusätzlich ist es von Interesse, ob besagte erworbene Farb- und Kontrastsehstörungen auch bei ehemaligen Rauchern zu finden sind.

Methoden: Das Probandenkollektiv bestand aus insgesamt 57 Rauchern (R; 40,1 ± 11,5 Jahre), 15 ehemaligen Rauchern (ER; 49,9 ± 20,5 Jahre) und 65 Kontrollpersonen (K; 32,5 ± 10,6 Jahre). Folgende Untersuchungen zur Farbsehfähigkeit wurden monokular durchgeführt: Ishihara- und Velhagen-Tafeln, Tritan-Album nach Lanthony, Lanthony Desaturated Panel D-15d-Test (Farbtemperatur 6500 K, Beleuchtungsstärke ca. 1000 lx; Untersuchungsabstand 50 cm) und Allfarben-Anomaloskop IF-2. Darüber hinaus wurde die Kontrastempfindlichkeit (KE) mittels VISTECH-Tafeln, Rodatest 302 und dynamischem Sehtest nach Wist geprüft.

Ergebnisse: Die Probanden der 3 Gruppen unterschieden sich nicht signifikant voneinander beim Ishihara-Test und dem Tritan-Album. Beim Velhagen-Test zeigten sich jedoch signifikante Unterschiede ($p < 0,01$), wobei die Gruppe ER signifikant mehr Fehler als die Gruppen R und K produzierte (2,4 vs. 0,3 vs. 0,7 für das rechte Auge und 2,2 vs. 0,3 vs. 0,7 für das linke Auge). Der CCI-Index aus dem D-15d-Test war ebenfalls signifikant unterschiedlich ($p < 0,01$) in diesen 3 Gruppen, wobei der höchste Wert bei den ER (1,4 für das rechte und 1,5 für das linke Auge) zu finden war. Beim Kontrastsehtest (VISTECH) wurden bei allen Ortsfrequenzen signifikante Unterschiede zwischen den 3 Probandengruppen festgestellt: Raucher und ehemalige Raucher haben eine reduzierte KE. Insgesamt gab es bei der Prüfung der KE keine signifikanten Unterschiede zwischen starken Rauchern (26,3 Zigaretten/Tag ± 7,9) und schwachen Rauchern (11,1 Zigaretten/Tag ± 4,2), wobei die KE der starken Raucher schlechter war. Auch die dynamische Sehleistung war bei Rauchern und ehemaligen Rauchern signifikant schlechter als bei den Kontrollen (rechtes Auge: K-ER $< p < 0,001$ > und R-ER $< p = 0,049$ >; linkes Auge: K-R $< p = 0,040$ > und K-ER $< p = 0,001$ >). Die Anzahl der Pack-Years korreliert mit der Fehlerzahl bei den Tritan- und D-15d-Tests sowie mit der dynamischen Sehleistung und der KE, welche zusätzlich mit der Anzahl der aktuell gerauchten Zigaretten/Tag korreliert.

Schlussfolgerungen: Unsere Ergebnisse zeigen, dass eine signifikante Beeinträchtigung des Farbsehens bei den ehemaligen Rauchern im Blau-Gelb-Bereich besteht. Die reduzierte KE der Raucher und ehemaligen Raucher kann auf den Tabakeinfluss und eventuell auf den Alterseinfluss zurückgeführt werden. In jedem Fall sollte starkes Rauchen (> 20 Zigaretten/Tag) Beachtung finden als möglicher Auslösefaktor von Farb- und Kontrastsehstörungen.

Schlüsselwörter

Kontrastsehen – Kontrastempfindlichkeit – Farbsehstörungen – Einflussfaktoren – Nikotineinfluss

Anschrift für die Verfasser

Frederic Kube
Medizinische Fakultät
Otto-von-Guericke Universität Magdeburg
Bereich Arbeitsmedizin
Leipziger Str. 44
39120 Magdeburg
Email: frederic.kube@st.ovgu.de

kbo-Inn-Salzach-Klinikum, Neuropsychologie, Wasserburg/Inn, Deutschland

A. BRUNNAUER, G. LAUX, V. BUSCHERT, G. DISTLER, M. FRIC, K. SANDER,
A. LOIBERSTETTER, S. ROßKOPF

Fahrtüchtigkeit unter neueren Antidepressiva: Differentielle Bewertung von Performanz- und Kompetenzeffekten

Einleitung: Bisher existieren nur wenige klinische Untersuchungen zu Fragen der Fahrtüchtigkeit unter der Therapie mit neueren Antidepressiva. Hinzu kommt, dass bei Messwiederholungen eine mögliche Konfundierung mit Retesteffekten in den meisten Studien nicht berücksichtigt wurde.

Methode: 68 stationär behandelte depressive Patienten wurden randomisiert einer Gruppe, die mit Mirtazapin (n = 22), Escitalopram (n = 23) oder Reboxetin (n = 23) behandelt wurde, zugeteilt. Die Untersuchung fand vor Beginn der Behandlung mit Antidepressiva (t0) nach sieben (t1) und nach 14 Tagen (t2) statt. Zum Einsatz kamen verkehrspsychologische Verfahren (Wiener-Testsystem), mit denen die Bereiche visuelle Wahrnehmung, Konzentration, Reaktionsfähigkeit, Belastbarkeit und Vigilanz erfasst wurden. Zudem wurde die Fahrkompetenz an einem Fahrsimulator (SimuTech) untersucht. Zur Kontrolle von Retesteffekten wurden 20 gesunde Probanden im gleichen Versuchsdesign getestet.

Ergebnisse: Die Patienten verbesserten sich nach 14 Tagen antidepressiver Behandlung deutlich bezüglich Fahrtüchtigkeit und Fahrkompetenz. Statistisch bedeutsame Unterschiede zwischen den Behandlungsgruppen zeigten sich nicht. Nach Kontrolle von Retesteffekten ließen sich signifikante Effekte lediglich im Bereich der Vigilanzmessungen belegen; das Leistungsniveau der gesunden Kontrollpersonen wurde dabei nicht erreicht.

Schlussfolgerung: Die Behandlung mit neueren Antidepressiva führte zu einer deutlichen Performanzsteigerung in verkehrsrelevanten Funktionsbereichen, wobei über Retesteffekte hinausgehende Verbesserungen nur im Bereich der Vigilanz zu verzeichnen waren. Da viele psychomotorische Leistungstests stark anfällig für Wieder-

holungseffekte sind, müssen Ergebnisse von Wiederholungsmessungen, ohne entsprechende Kontrolle, vorsichtig interpretiert werden.

Schlüsselwörter

Antidepressiva – Depression – Fahrtüchtigkeit – Fahrsimulation – Retesteffekte

Anschrift für die Verfasser

Dr. Alexander Brunbauer
kbo-Inn-Salzach-Klinikum
Neuropsychologie
Haus 13
83512 Wasserburg/Inn
Email: alexander.brunbauer@iskl.de

Institut für Rechtsmedizin Zürich, Verkehrsmedizin, Zürich, Schweiz

R. WICK, M. MENN, M. HAAG-DAWOU

Sind pathologische Blutlaborwerte ein Indikator für die zusätzliche Untersuchung der Haare auf Ethylglucuronid in der verkehrsmedizinischen Begutachtungspraxis?

Seit dem Jahr 2008 werden in der verkehrsmedizinischen Abteilung in Zürich bei Abklärungen der Fahreignung bei alkoholauffälligen Straßenverkehrsteilnehmern routinemäßig in über 90 % der Fälle zur Abklärung der Alkoholkonsumgewohnheiten eine Haaranalyse auf Ethylglucuronid und eine Blutuntersuchung auf die Werte CDT, MCV, GGT, GOT (ASAT) und GPT (ALAT) durchgeführt. Bei Abklärungen der Fahreignung aus anderem Grund, insbesondere bei Verdacht auf das Vorliegen einer Drogenproblematik, wird als Screening-Methode betreffend pathologischen Alkoholkonsumverhaltens eine Blutlaboranalyse auf die oben aufgeführten Substanzen durchgeführt. Finden sich bei dieser pathologische Werte, wird bei entsprechendem Verdacht noch zusätzlich eine Haaranalyse auf Ethylglucuronid zum Ausschluss oder zur Bestätigung einer vorliegenden Alkoholproblematik durchgeführt.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es somit herauszufinden, ob die Bestimmung der Blutparameter als Screeningmethode für einen allfällig bestehenden Alkoholüberkonsum Sinn macht.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, wurden 156 verkehrsmedizinische Gutachten bei Verdacht auf Vorliegen einer verkehrsrelevanten Alkoholproblematik aus dem Jahr 2008 ausgewertet. Bei den ausgewählten Fällen wurde sowohl eine Blutlaboranalyse auf die relevanten Laborparameter als auch eine Haaranalyse auf Ethylglucuronid durchgeführt. Im Weiteren wurde erfasst, ob sich jeweils Hinweise auf das Vorliegen von anderen Gründen für eine pathologische Veränderung der Laborwerte ergeben, insbesondere auf das Vorliegen von Krankheiten oder die Einnahme von Medikamenten. Daneben wurden auch soziodemographische Daten (Alter, Geschlecht) erhoben.

Bei 10 Fällen fand sich in Form einer bekannten Lebererkrankung oder aufgrund von Medikamenten eine mögliche Ursache für die gefundenen auffälligen Leberwerte. Diese Fälle wurden in der Folge aus der Studie ausgeschlossen. Die übrigen 146 Fälle konnten gemäß der Ergebnisse der Haaranalytik auf Ethylglucuronid in 3 Gruppen unterteilt werden: 1. Gruppe = 0 bis 6 pg/mg, „nicht nachweisbar“ (n = 48, 33 %), 2. Gruppe = 7 bis 30 pg/mg, „social drinking“ (n = 42, 29 %), 3. Gruppe = 31 bis > 100 pg/mg, „chronisch-starker Konsum“ (n = 56, 38 %).

So fanden sich in der 1. Gruppe in 5 Fällen (10 %) pathologische Werte für CDT und/oder GGT. In der Gruppe 2 lag der Anteil der gefundenen pathologischen CDT- und/oder GGT-Werte bei 29 % (12 Fälle). Bei der 3. Gruppe konnten 34 Fälle (61 %) mit erhöhten CDT- und/oder GGT-Werten eruiert werden. Der De-Ritis-Quotient (GOT/GPT) lag gesamthaft lediglich bei 3 Fällen über 1 resp. über 2, und ergab somit in einer nur sehr geringen Anzahl der Fälle einen zusätzlichen wichtigen Anhaltspunkt für eine Ethyltoxizität als Ursache für die Leberwerterhöhung.

Die Studie zeigt, dass die Bestimmung der klassischen Blutlaborparameter auf CDT, GGT, GOT, GPT und MCV als Screeningmethode für einen Alkoholüberkonsum in der verkehrsmedizinischen Untersuchungspraxis trotz Einführung der Haaranalyse auf Ethylglucuronid als ergänzende Untersuchung weiterhin Sinn macht. Finden sich bei Personen, die nicht primär wegen einer Abklärung einer Alkoholproblematik zu einer verkehrsmedizinischen Begutachtung kommen, pathologische Blutlaborwerte, ist zum Nachweis resp. zum Ausschluss eines chronischen Alkoholüberkonsums eine Durchführung einer Haaranalyse auf Ethylglucuronid angezeigt. Wichtig bleiben die Erfragung des Medikamentenkonsums zum Ausschluss einer medikamentös bedingten Leberenzym-erhöhung und die Erhebung von Erkrankungen, welche die Leberwerte verändern können.

Schlüsselwörter

Ethylglucuronid – Blutwerte – Laboranalyse – Alkoholüberkonsum – Screening

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Regula Wick
Institut für Rechtsmedizin Zürich
Verkehrsmedizin
Kurvenstr. 31
8006 Zürich
Schweiz
Email: regula.wick@irm.uzh.ch

Institut für Rechtsmedizin, Toxikologie, Hamburg, Deutschland

H. ANDRESEN-STREICHERT, A. MÜLLER, H. JUNGEN, S. IWERSEN-BERGMANN

Gamma-Hydroxybuttersäure (GHB) im Straßenverkehr

In den letzten Jahren hat sich auf dem Drogenmarkt viel getan: Seit etwa 4 Jahren sind die synthetischen Cannabinoide („Spice“ & Co) ein gleichbleibendes Problem, neu dazugekommen sind die sog. „Badesalze“ (v. a. Cathinoderivate) oder Substanzen aus der Gruppe der Piperazine. Die erleichterte Beschaffung und Informationsgewinnung über das Internet trägt mit dazu bei, dass diese Substanzen in bestimmten Konsumentenkreisen z. T. kritiklos konsumiert werden. Eine hierzu vergleichsweise „alte“ Substanz ist Gamma-Hydroxybuttersäure (GHB, „Liquid Ecstasy“), die bereits zum Jahrtausendwechsel in Deutschland auftauchte.

Im Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit sind alle diese Substanzen in der Lage, die Fahrfähigkeit erheblich zu beeinträchtigen. Keine dieser neuen Drogen ist allerdings bisher in die Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG aufgenommen worden und nur wenige unterliegen dem BtMG.

Alle diese Substanzen werden derzeit mit den analytischen Routinemethoden nicht erfasst, es bedarf jeweils Spezialuntersuchungen, die häufig nur bei gezieltem Verdacht durchgeführt werden und nicht in allen Labors vorgehalten werden können.

Wir stellen fünf Fälle von Straßenverkehrsdelikten vor, in denen GHB nachgewiesen wurde. Die Ausfallerscheinungen und Fahrfehler waren sehr eindrücklich und unterstreichen das Risiko, welches von dieser Substanz für den Straßenverkehr ausgeht.

Schlüsselwörter

Gamma-Hydroxybuttersäure – Toxikologie – Fahrfähigkeit – GHB – Straßenverkehr

Anschrift für die Verfasser

Dr. Hilke Andresen-Streichert
Institut für Rechtsmedizin
Toxikologie
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: h.andresen@uke.uni-hamburg.de

Institut für Rechtsmedizin, Greifswald, Deutschland

B. BOCKHOLDT, E. S. KEFALASKES, E. BELOW

Wird bei jungen Verkehrsteilnehmern durch Alkoholisierung ein Betäubungsmittelkonsum verdeckt? Gibt es Problemlösungsstrategien?

Fragestellung: Kann man bei jungen Verkehrsteilnehmern, die im Straßenverkehr auffällig geworden sind, neben einer Alkoholisierung auch noch Betäubungsmittelkonsum nachweisen? Wenn ja, wie könnte diese Situation verbessert werden?

Methoden: Es wurden die Proben verkehrsauffälliger junger Verkehrsteilnehmer (bis zum 25. Lebensjahr) eines sechsmonatigen Zeitraumes, bei denen eine Bestimmung der Blutalkoholkonzentration erfolgen sollte, zusätzlich in anonymisierter Form auf das Vorhandensein von Betäubungsmitteln gemäß § 24a Abs. 2 StVG untersucht. Zunächst wurden die Proben qualitativ geprüft und in positiven Fällen erfolgte eine Quantifizierung entsprechend der Akkreditierung nach DIN EN ISO/IEC 17025:2005 und nach den Richtlinien der GTFCh.

Ergebnisse: Der Mittelwert aller auf Alkohol untersuchten Proben lag bei 1,52 Promille. Von den insgesamt 278 Proben konnte in 9 % der Fälle nach Quantifizierung der Konsum von cannabishaltigen Substanzen, in 4,3 % der Fälle der Konsum von Amphetaminen und in 0,4 % Kokainkonsum nachgewiesen werden. Zwei der positiven Cannabisfälle schienen regelmäßig konsumiert zu haben.

Schlussfolgerungen: In Übereinstimmung zu den in der Literatur bekannten Untersuchungen bestätigte sich im eigenen Untersuchungsgut der Verdacht eines gleichzeitigen Betäubungsmittelkonsums nach § 24a Abs. 2 StVG bei Verkehrsauffälligkeiten, die im Zusammenhang mit einer Alkoholisierung gesehen wurden. Neben regelmäßigen Schulungen der Polizeibeamten, die vor Ort tätig sind, könnten auch der umfassendere Einsatz von sogenannten Vortests, die einen Betäubungsmittelkonsum vor Ort zeigen, und eine Ergänzung der Untersuchungsan-

träge nicht nur auf Alkohol, sondern auch auf Drogen die Erkennbarkeit von gleichzeitigem Alkohol- und Betäubungsmittelkonsum verbessern.

Schlüsselwörter

Alkoholisierung – Betäubungsmittelkonsum – Verkehrsauffälligkeit – junge Verkehrsteilnehmer – Ausfallserscheinungen

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Britta Bockholdt
Institut für Rechtsmedizin
Kuhstr. 30
17489 Greifswald
Email: britta.bockholdt@uni-greifswald.de

Luzerner Kantonsspital, Pneumologie/Schlafmedizin, Luzern 16, Schweiz

M. BAUMANN

Nebenwirkungen von Medikamenten

1. Patient mit einer Ritalinüberdosierung, zentrale Atemstillstände im Wachzustand.
 2. Patient mit Diabetes, nach einem strengen Arbeitstag, tiefer Zucker am Abend, in der Nacht ein Grand Mal Anfall aus dem Schlaf, stetiger Anstieg des Zuckers und Verwirrtheit über zwei Stunden.
 3. Patient mit einer schlecht eingestellten CPAP-Therapie, obstruktive Atemstillstände, Unfall wegen Einschlafens am Steuer.
 4. Patientin nach Alkoholkonsum, in der Nacht im EKG ein Torsade de Point.
- Für alle Patientenbilder sind EEG/EKG Bilder und Video-Ausschnitte vorhanden.

Schlüsselwörter

Medikamente – Fahrunsicherheit – Überdosierung – PSG – Neurologische Ableitung

Anschrift des Verfassers

Markus Baumann
Luzerner Kantonsspital
Pneumologie/Schlafmedizin
Spitalstrasse
6000 Luzern 16
Schweiz
Email: markusbaumann@mac.com

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Deutschland¹)
Klinik und Poliklinik für Neurologie, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Deutschland²)

K. PÜSCHEL¹), G. THAYSSSEN²), S. IWERSEN-BERGMANN¹), H. ANDRESEN-STREICHERT¹)

Verkehrsunfall und Epilepsie – Zur Frage der Beweisführung im Strafprozess

Einleitung: Epileptiker können eine besondere Gefahr im Straßenverkehr darstellen. Bei ihnen entfällt im akuten Krampfanfall jegliche Möglichkeit einer Steuerung, so dass das Unfallgeschehen völlig unkontrolliert und für die anderen Verkehrsteilnehmer unvorhersehbar abläuft. U. U. kommt es sogar zu einer Potenzierung der Gefahr durch krampfartiges Niederdrücken des Gaspedals und Beschleunigung des Fahrzeugs.

Problemstellung: Bei zunächst unerklärlichen Verkehrsunfallsituationen einerseits oder bei konkreten Hinweisen auf ein (epileptisches) Krampfgeschehen beim Fahrer andererseits (unklarer Dämmerzustand nach dem Unfall, dokumentiertes bzw. von Zeugen beobachtetes Krampfgeschehen, Hinweise aus der medizinischen Vorgeschichte, Medikamente beim Fahrer bzw. im Auto, entsprechende schriftliche Hinweise in Papieren) ist an eine derartige neurologische Erkrankung zu denken. Voraussetzung für die weitere Beweisführung ist, dass gezielt nachgefragt wird, Beweismittel gesichert werden (z. B. Blutprobe) und u. U. auch Durchsuchungsmaßnahmen durchgeführt werden. Spezielle Beweisprobleme entstehen durch die ärztliche Schweigepflicht und das Zeugnisverweigerungsrecht, welches nahen Angehörigen zusteht, die über die Grunderkrankung neben den Ärzten am besten informiert sind. Ziel der polizeilichen Ermittlungen und der Beweissicherungsmaßnahmen ist die Klärung der Frage, ob dem Fahrer sein Anfallsleiden bewusst war, ob er diesbezüglich ärztlich betreut wurde, ob eine korrekte Therapieeinstellung und entsprechende Kontrollmaßnahmen erfolgten oder ob beispielsweise Warnhinweise der Ärzte nicht beachtet wurden und die Medikamente unregelmäßig eingenommen wurden bzw. in reduzierter Dosis. Zur Objektivierung von Anfallstyp und -häufigkeit müssen ggf. umfangreiche Ermittlungen im Umfeld (Arbeitsplatz, Freunde, Nachbarschaft) durchgeführt werden, wobei gezielt bekannte bzw. beobachtete Anfallskonstellationen nachgefragt werden.

Methodik und Ergebnisse: Dargestellt werden drei typische Fälle, bei denen die Beweisführung vor Gericht durch sorgfältige Ermittlungen, technische Rekonstruktion, neurologische Begutachtung sowie Laboranalysen eindeutig die Fahrlässigkeit und die Schuld des Fahrers belegen konnten, so dass es zur Verurteilung kam:

- Fall 1: 63-jähriger Mann, Rentner. Im Straßenverkehr zuvor unauffällig. – Schwerer Verkehrsunfall als Fahrer eines PKW: Fuhr bei Rotlicht in einen Kreuzungsbereich ein, kollidierte hier mit einem anderen PKW und fuhr danach gegen eine Ampelanlage. Sachschaden insgesamt etwa 16.000 Euro. Nachweis einer manifesten Epilepsie durch Sicherung entsprechender ärztlicher Unterlagen und Medikamente im Rahmen einer Hausdurchsuchung. – Urteil: Vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung. Geldstrafe von 90 Tagessätzen. Führerscheinsperre von 5 Jahren.
- Fall 2: 39-jähriger Angeklagter. Raste mit seinem PKW mit sehr hoher Geschwindigkeit (106 km/h) über eine rote Ampel in einen Kreuzungsbereich hinein, rammte hier ein anderes Auto, überschlug sich und flog in eine Gruppe von Passanten (4 Tote, mehrere verletzte Personen). Bereits vorangehend schwere Verkehrsunfälle, wiederholt mit Verdacht auf ein epileptisches Anfallsgeschehen. In der Blutprobe Nachweis eines Antiepileptikums (therapeutisch wirksamer Spiegel). Im Prozess berichteten diverse Zeugen über stattgehabte Krampfanfälle auch in neuerer Zeit. Neurologische Diagnose: Fokale Epilepsie mit komplex-fokalen und sekundär generalisierenden Anfällen. Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung und fahrlässiger Tötung sowie vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs. Freiheitsstrafe von 3 Jahren und 6 Monaten.
- Fall 3: 47-jähriger Angeklagter. Vorangehende Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung und vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung (infolge eines Krampfanfalls). Jetzt erneut epileptischer Anfall im Straßenverkehr, nachdem der Mann eigenständig seine Medikation reduziert hatte, um mögliche Nebenwirkungen auf Libido und Potenz auszuschließen. Nachweis eines deutlich erniedrigten (nicht therapeutisch wirksamen) Medikamentenspiegels im Blut. Verurteilung wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von 4 Monaten (auf Bewährung) und einer Führerscheinsperre von 4 Jahren und 11 Monaten.

Fazit: Die juristische Beweisführung beim Nachweis eines epileptischen Anfalls geschehens im Straßenverkehr sowie im Hinblick auf die Verantwortlichkeit des Angeklagten kann u. U. komplex und kompliziert sein. Für die angemessene prozessuale Beurteilung derartiger Sachverhalte ist eine konsequente und umfassende Beweismittelsicherung durch die Ermittlungsorgane Voraussetzung (vgl. M. FOCKEN, „Beweismittelsicherung“, Sitzung 1).

Schlüsselwörter

Epilepsie – Krampfanfall – Verkehrsunfall – Beweisführung im Strafprozess – Straßenverkehrsgefährdung

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Klaus Püschel
Institut für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: pueschel@uke.de

*UKE, Neurologie, Hamburg, Deutschland¹⁾
Universität Hamburg, Neurologie, Deutschland²⁾
Universität Hamburg, MVZ Neurologie, Deutschland³⁾*

W. ZANGEMEISTER^{1,2)}, C. BUHMANN^{1,2,3)}, L. MAINTZ^{1,2,3)}

Die Messung der Fahrkompetenz beim idiopathischen Parkinsonsyndrom (PD) im Simulator: Gestörte Kontrolle der Blick-Hand-Fuß-Koordination bei ausgeschalteter STN-(subthalamic nucleus)Stimulation

Einleitung: Auto zu fahren und somit seine Mobilität zu bewahren, steigert das Gefühl von Autonomie und Selbstbestimmtheit und trägt zu einer höheren Lebensqualität bei. Doch bis wohin ist dieser Wunsch nach Eigenständigkeit und Mobilität vertretbar? Mit dem Alter lässt die Leistungsfähigkeit der Sinneswahrnehmung nach, die Reaktionszeit wird langsamer und motorische Fähigkeiten nehmen ab.

Mit dem steigenden Lebensalter nehmen die neurodegenerativen Erkrankungen wie Alzheimer und Morbus Parkinson (PD) zu, die maßgeblich die Fahrkompetenz beeinflussen können. Wie und wann eine Fahreignung beginnt, ist in der Bundesrepublik Deutschland genau definiert, doch wann und womit endet diese?

Der Begriff Parkinsonsyndrom umfasst eine Gruppe von Syndromen, die durch einen ähnlichen Symptomkomplex definiert sind. Die häufigste Form ist mit 75 % das idiopathische PD (Prävalenz 100–200/100000 Einwohner in Deutschland: 1,4 % bei den 55-jährigen, 3,4 % bei den 75-jährigen), worauf sich unsere Ausführungen ausschließlich beziehen. Kardinalsymptome des PD sind: Rigor, Tremor und Akinese. Die Bewegungsabläufe sind verlangsamt mit Start-Stopp-Problemen und Freezing-Episoden, die im Straßenverkehr zu kritischen Situationen führen können ebenso wie die rigorbedingte Unfähigkeit zu schnellen Bewegungen und Störungen der Feinmotorik. Häufige sekundäre kognitive Symptome sind Depression, Ängstlichkeit, seltener Psychosen. Kognitive Defizite liegen im visuell-räumlichen und exekutiven Funktionsbereich. Schlafstörungen, Tagesmüdigkeit und plötzliche Schlafanfälle bei M. Parkinson sind seit langem bekannt. Die Gefahr einer dementiellen Entwicklung ist bis zu sechsfach erhöht: Eine Demenz schließt die Fahreignung aus.

Für die Einteilung der Krankheitsschwere ist die auch von uns genutzte UPDRS (Unified PD Rating Scale) international verbindlich: I. Kognitive Funktionen, Verhalten und Stimmung; II. Aktivitäten des täglichen Lebens; III. Motorische Untersuchung; IV. Komplikationen der Behandlung.

Die medikamentösen Therapieansätze des PD beziehen sich auf die Verschiebungen dreier Neurotransmitter. Der wichtigste und wirkungsvollste Therapieansatz ist die Erhöhung des zur Verfügung stehenden Dopamins durch L-Dopa-Substitution (Levodopa kombiniert mit einem peripheren Decarboxylasehemmer). Weitere Ansätze sind die Glutamat-Antagonisierung und die anticholinerge Therapie.

Im mittleren Krankheitsverlauf – nach 5 und mehr Jahren – kommt es zum L-Dopa-Langzeitsyndrom, welches mit Wirkungsfluktuationen, Psychosen und Verwirrheitszuständen einhergeht. Hypokinetiche Wirkungsfluktuation im Sinne von End-of-dose-Akinesien, Freezing-Episoden und On-/Off-Phänomene treten ebenso wie hyperkinetische Wirkungsfluktuation in Form von Dyskinesien auf.

Verschiedene Studien belegen, dass durch eine Tiefenhirn-Stimulation (THS) auch in einem fortgeschrittenen Stadium wieder eine Verbesserung der Lebensqualität erreicht werden kann (DEUSCHL, SCHADE-BRITTINGER et al. 2006). Off-Symptome lassen sich um 50-70 % verbessern und durch die nach Stimulation mögliche Medikamentenreduktion können L-Dopa-induzierte Dyskinesien deutlich reduziert werden. Erste 5-Jahres-Studien über die Nucleus subthalamicus (STN)-Stimulation zeigen eine anhaltende Wirkung. Schwere Komplikation und Letalität bei Operation sind mit 0,5 %–3 % gering, und perioperative reversible Komplikationen liegen unter 5 %.

Aufmerksamkeit in der empirischen Forschung bekam die Fahrreignung von PD-Patienten 1999 durch einen Bericht über 8 Patienten, die durch plötzliche „Schlafattacken“ Verkehrsunfälle verursachten. Seitdem wurden zahlreiche Studien über Fahrkompetenz bei M. Parkinson veröffentlicht und es zeigte sich, dass Parkinson-Patienten im Vergleich zu gesunden Personen durchweg schlechter abschnitten. Defizite zeigten sich in: ihrer Unfallbelastung, ihren Leistungen im Realverkehr, ihren Leistungen in der Fahrsimulation. Ein neues Thema sind die Auswirkungen der THS auf die Fähigkeiten, die fürs Autofahren benötigt werden. In unserer Arbeit geht es um den Einfluss der THS auf die komplexen Interaktionen perzeptueller, kognitiver und motorischer Prozesse, die beim Autofahren abverlangt werden.

Methoden: Wir verglichen und analysierten die Fahrkompetenz von 20 PD-Patienten (Altersmedian 63,6, 4 Frauen, mittlere Krankheitsdauer 5 Jahre $\pm 0,8$) mit 20 gesunden altersentsprechenden Personen mittels eines berührungslosen Infrarotaufnahmesystems (Gazetracker), das freie Augen-Kopf-Blick-Bewegungen ebenso wie Registrierung von Steuer-, Blinker-, Gas- und Brems-Signalen innerhalb eines Fahrsimulators zuließ. Die PD-Symptome wurden objektiviert entsprechend: UPDRS, Hoehn u. Yahr Skala, MMST, Demtect.

Alle Patienten bekamen eine dopaminerge Medikation u. hatten einen STN Stimulator. Nach visuo-motorischen Basisprüfungen und 5 Minuten Probefahren hatten die Patienten über 5 Minuten eine für sie unbekannte Stadtfahrt mit typischen Abläufen zu absolvieren (BessierSoftware: 3d Fahrschule): Mit STN Stimulation An bei normaler Dopa-Medikation, nach Pause von 30 Min. mit STN Aus ausschließlich mit hoher L-Dopa Medikation, nach weiterer 30 Min. Pause ohne STN und ohne Medikation. Die Sequenz dieser Therapieeingriffe war randomisiert. Die Fahrfehler wurden in Anlehnung an die Lit. nach der Schwere ausgewertet: 1-gering, 2-mässig, 3-schwer, 4-gravierend/kritisch, wobei Häufigkeit und Art der Fehler gleichermaßen in die Bewertung eingingen. Statistisch wurde ein zweiseitiger students't-Test angewendet.

Resultate: Typische Fahrfehler bezogen sich auf: Geschwindigkeit, Abstand, Spurhalten, Gas-Bremse-Wechsel, Blinkeranzeige, Verkehrszeichen/Ampel-Beachtung, Beinahe-Unfälle.

Verglichen mit gesunden Fahrern (Mittlerer Fehler $\langle MF \rangle = 10,4 \pm 7$) fuhren PD-Pat. mit STN An u. mit Medikat. An schlechter (MF $20,9 \pm 6$); mit STN Aus und Medikation An lag die FR deutlich höher (FR $24,6 \pm 5$). In der kompletten Aus Situation (keine STN, keine Medik.) fand sich die höchste FR: $27,1 \pm 8$. Diese Unterschiede sind signifikant $p < 0,05$ u. $p < 0,001$. Der Vergleich der benötigten Fahrdauer ergab $250 \text{ sec} \pm 29$ für STN An, was dem oberen Limit der gesunden Fahrer entspricht: $231 \text{ sec} \pm 30$ $p < 0,09$ n. s. In der kompletten Aus Situation betrug die Fahrdauer $278 \text{ sec} \pm 41$, mit $p < 0,02$. Die Integration der Steuerbewegung über die gesamte Fahrzeit als ein Gesamtmaß für die blickgeführte dynamische Feinkoordination im Fahrverlauf ergab für STN Aus und Medik. An eine signifikante ($p < 0,02$) 3-fache Power-Reduktion: Aus = 2,56, An = 7,56.

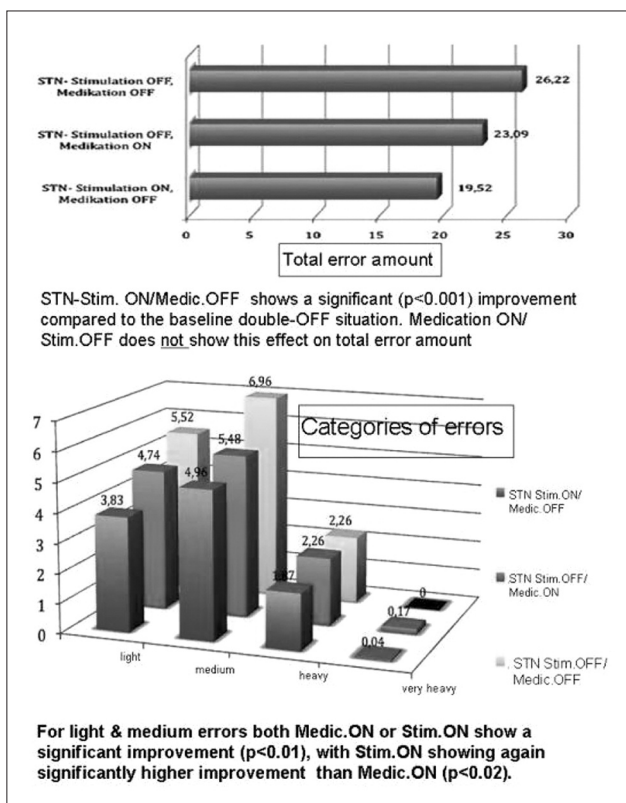
Diskussion: Aus klinischer Sicht zeigen unsere Befunde die zusätzliche Verbesserung des Verlustes der Feinkontrolle der Blick-Arm-Bein-Koordination ebenso an wie die spezielle, positive Wirkung der STN An Situation auf die Reduktion von Attenz u. Kognition im Fahrprozess. Grundsätzlich sollte die Fahrreignung von PD-Patienten regelmäßig zumindest im Simulator untersucht werden, um eine fahr- u. verkehrsrelevante Verschlechterung rechtzeitig erkennen zu können.

Schlüsselwörter

Fahrkompetenz – idiopathisches Parkinsonsyndrom (PD) – Simulator – Blick-Hand-Fuß-Koordination – STN-(subthalamic nucleus)Stimulation

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Wolfgang Zangemeister
UKE Neurologie
Martinistr. 52-W34-MSTK
20251 Hamburg
Email: whiz@uke.de



TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH, Hannover, Deutschland¹⁾
 Medizinische Hochschule Hannover, Unfallforschung, Deutschland²⁾

B. PUND¹⁾, K. DUNTSCH¹⁾, M. JÄNSCH²⁾, D. OTTE²⁾

Einsatzmöglichkeiten der Unfallursachen-Analyse ACAS am Beispiel eines Vergleichs älterer und jüngerer Kraftfahrer

Die in der Fachliteratur bekannten Analysen zu Risiken, Gefährdungen und Unfallursachen älterer Kraftfahrer sollen in der vorgestellten Studie ergänzt werden um einen Vergleich der spezifischen Merkmale der Unfallverursachung bei älteren Kraftfahrern (älter als 60 Jahre) und bei jüngeren Kraftfahrern (bis 25 Jahre). Zusätzlich interessiert die Frage, ob schon in der altersbezogenen „Übergangsgruppe“ in das Seniorenalter der 50-60-jährigen Kraftfahrer bereits vergleichbare Merkmale bestehen, die sich auch in der Gruppe der über 60-Jährigen feststellen lassen.

Das hierbei eingesetzte Analyseinstrument ACAS besteht aus einer sequenziellen Systematik von Unfallverursachungsfaktoren aus dem menschlichen, technischen und infrastrukturellen Bereich, wobei vor allem der Einfluss der menschlichen Funktionsmerkmale bei der Unfallentstehung interessiert. Das hierarchisch aufgebaute System macht menschliche Funktionen und Prozesse als Determinanten der Unfallverursachung in mehreren Schritten logischer und zeitlicher Abfolge erhebbar. Die Methodik richtet sich speziell am Einsatz in so genannten „In-Depth-Investigation-Studies“ bzw. „Erhebungen am Unfallort“ aus. Für jeden Unfallbeteiligten werden mithilfe der Systematik eine oder mehrere von fünf Hypothesen menschlicher Ursacheneinflussfaktoren gebildet und durch entsprechende Prüfkriterien konkretisiert. Diese werden wiederum von Indikatoren präzisiert, so dass

die hieraus entstehende Kodierung der Ursacheneinflussfaktoren in einem Codesystem datenbankgerecht aufbereitet werden können und so einer quantitativen Analyse zugänglich sind.

Schlüsselwörter

Einsatzmöglichkeiten – Unfallursachen-Analyse ACAS – Vergleich älterer und jüngerer Kraftfahrer – In-Depth-Investigation-Studies – Ursacheneinflussfaktoren

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Bernd Pund
TÜV Hessen-Life Service
BfF Hannover
Bahnhofstr. 4
30159 Hannover
Email: bernd.pund@tuevhessen.de

*Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Hamburg, Anästhesie, Intensiv- und Rettungsmedizin, Deutschland¹⁾
Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Hamburg, Neurotraumatologisches Zentrum, Deutschland²⁾*

M. FAISST¹⁾, U. WILLENBROCK¹⁾, D.-S. RUST²⁾, S. LÖNNECKER¹⁾, M. STUHR¹⁾

Schweres Schädel-Hirn-Trauma bei einer Jugendlichen – Plädoyer für die Helmpflicht

Einleitung: Fahrradunfälle sind ein häufiges Ereignis. Patienten, die ein Schädel-Hirn-Trauma überleben, tragen häufig schwere z.T. invalidisierende Verletzungen davon. Trotz der hohen Relevanz von Fahrradunfällen wurde die Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer seitens der politisch Verantwortlichen erneut abgelehnt.

Material/Methoden: Wir berichten über den Fall einer 14-jährigen Jugendlichen, die als nicht behelmte Radfahrerin einen typischen Fahrradunfall erlitt. Sie prallte mit dem Kopf gegen die A-Säule eines mit ca. 60 km/h fahrenden Geländewagens. Die Patientin zog sich ein Polytrauma mit schwerem offenem Schädel-Hirn-Trauma zu und musste noch am Unfallort reanimiert werden.

Ergebnisse: Trotz der primär extrem schlechten Prognose konnte ein sehr gutes Outcome erreicht werden. Günstige Rahmenbedingungen, die ein optimales Zeitmanagement ermöglichten, konnten hierzu beitragen: Der Unfall ereignete sich in unmittelbarer Nähe zu einem Notarztstandort und einem überregionalen Traumazentrum. Mit dem Beginn des neuen Schuljahres im Jahr nach dem Unfall konnte bereits eine Reintegration in den Schulbetrieb erfolgen.

Diskussion: Die Helmpflicht wurde in verschiedenen europäischen Ländern sowie in Kanada, Neuseeland und Australien eingeführt. Die Tragequote stieg deutlich an und konnte durch umfangreiche Aufklärung auf einem hohen Niveau gehalten werden. Durch das Tragen von Fahrradhelmen sank das Risiko für Kopf- und Schädelhirntraumata nachweislich, obwohl der Schutz durch Fahrradhelme bei Kollisionsgeschwindigkeiten über 30 km/h sinkt. Die Mortalität konnte ebenfalls v.a. im Altersbereich von Kindern und Jugendlichen signifikant gesenkt werden.

Der volkswirtschaftliche Schaden durch Schädel-Hirn-Traumata wird in Deutschland mit 2,8 Milliarden Euro/Jahr und bei Kindern in den USA mit 30 Milliarden US-Dollar/Jahr beziffert.

Trotz eindeutiger Daten hat die Bundesregierung dennoch in diesem Jahr die Einführung einer gesetzlichen Helmpflicht abgelehnt. Auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) weist Forderungen nach einer Helmpflicht als untauglich zurück.

Kinder und Jugendliche stellen einen besonders schutzbedürftigen Teil der Gesellschaft dar und profitieren am meisten von einer Helmpflicht. Mit dem dargestellten Fall demonstrieren wir ein typisches Szenario aus der täglichen Praxis mit glücklichem, jedoch leider nicht alltäglichem Ausgang. In Gesamtheit werden anschaulich die Komplexität der Behandlung und ihre Langzeitfolgen aufgezeigt. Die Helmpflicht kann, analog zur Gurtpflicht, auf sehr einfache und kostengünstige Art und Weise einen präventiven Beitrag zur Reduktion schwerverletzter

und tödlich verunfallter Radfahrer darstellen. Länder, die die Helmpflicht umgesetzt haben, konnten dies eindrücklich demonstrieren.

Vor diesem Hintergrund sind weitere Anstrengungen nötig, um die Notwendigkeit der Einführung einer Helmpflicht mit wissenschaftlichen Daten zu untermauern, vorgetragene – überwiegend juristische und politische – Bedenken zu zerstreuen und so einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit in Deutschland zu leisten.

Schlüsselwörter

Schädel-Hirn-Trauma – Polytrauma – Outcome – Helm – Kinder

Anschrift für die Verfasser

Dr. Maik Faisst
Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Hamburg
Anästhesie, Intensiv- und Rettungsmedizin
Bergedorfer Straße 10
21033 Hamburg
Email: maik-faisst@gmx.de

Universitätsklinik Düsseldorf, Klinik für Unfall- und Handchirurgie, Deutschland

S. GEHRMANN

Messung der Beweglichkeit des Handgelenks beim Führen eines Pkws

Einleitung: Nach bewegungseinschränkenden Verletzungen des Handgelenks stellen Patienten ihrem behandelnden Arzt regelhaft die Frage, ab wann sie wieder einen Pkw führen dürfen. Bisher ist jedoch noch nicht bekannt, wie hoch das verwendete Bewegungsausmaß des Handgelenks beim Führen eines Pkws ist. Aus bereits von uns durchgeführten Untersuchungen sind die asymmetrische Form der Bewegungshülle und die Hauptbewegungsachse des Handgelenks bekannt.

Das Ziel der Studie war, eine Bewegungsanalyse des Handgelenks während des Führens eines Pkws bei gesunden Probanden zu unternehmen. Die Hypothese war, dass das maximal mögliche Bewegungsausmaß des Handgelenks während einer Testfahrt nicht ausgeschöpft wird. Zusätzlich sollten die Hauptbewegungsrichtungen des Handgelenks identifiziert werden.

Material und Methodik: Es wird eine Bewegungsanalyse des rechten Handgelenks auf elektrogoniometrischer Basis bei 19 körperlich gesunden Probanden (alle männlich) im Pkw (Mittelklassewagen mit Handschaltung) durchgeführt. Elektrogoniometer werden an das rechte Handgelenk der Probanden angelegt und die Bewegungsdaten des Gelenks kontinuierlich gemessen. Die verwendeten Goniometer beeinträchtigten die Bewegungen der Gelenke während der Fahrt nicht. Vor Fahrtbeginn wurde das maximale Bewegungsausmaß des Handgelenks durch aktive Zirkumduktionsbewegungen, die im Uhrzeigersinn ausgeführt wurden, ermittelt. Anschließend wurden die Probanden gebeten, die vom ADAC empfohlene standardisierte Sitzposition im probandeneigenen Pkw einzunehmen. Eine vorbereitete Fahrstrecke mit 4 Serpentinfahrten wurde wiederholt befahren und die Bewegungsdaten an ein mobiles Computersystem übertragen. Die Daten wurden mit Hilfe eines eigens konzipierten MatLab-Programms zur weiteren statistischen Bearbeitung berechnet.

Die erhobenen Messwerte waren Extension/Flexion und Radial-/Ulnarabduktion des Handgelenks, die Bewegungshüllen der maximalen Handgelenkbeweglichkeit und die Hüllen während der Testfahrt. Es wurde eine deskriptive statistische Analyse und zusätzlich eine grafische Darstellung der Wahrscheinlichkeitsverteilung aller Handgelenkbewegungen während der Testfahrt durchgeführt.

Ergebnisse: Nach qualitativer grafischer Analyse der Daten gab es drei Hauptbewegungskomponenten während der Fahrt: 1. halbkreisförmige Lenkbewegungen nach links, 2. inkongruent dazu Lenkbewegungen nach rechts und 3. Ausweichbewegungen zur Bedienung der Gangschaltung und der Konsole. Die ausgeführte Bewegung des Handgelenks während der Testfahrt deckte nicht die maximal mögliche Beweglichkeit ab ($12869 \pm 3368 \text{ Grad}^2$ für die Bewegungshülle der Maximalbeweglichkeit, $8835 \pm 2086 \text{ Grad}^2$ für die Bewegungshülle während der Testfahrt, $p < 0,01$). Die durchschnittlichen maximal erreichten Bewegungen in Extension waren $59 \pm 44^\circ$, Flexion $48 \pm 17^\circ$, in Radialabduktion $18 \pm 15^\circ$, Ulnarabduktion $46 \pm 11^\circ$.

Diskussion: Anhand der Studienergebnisse können erstmals Aussagen über die Beweglichkeit des Handgelenks, die beim Führen eines Pkws verwendet wird, getroffen werden. Die zum Führen eines Pkws notwendigen Bewegungsausmaße waren zwar geringer als die maximal erreichten Bewegungsgrenzen des Gelenks, jedoch zeigte sich eine hohe Abdeckung des Bewegungsspielraumes, was auf eine starke Beanspruchung des Handgelenks beim Fahren hindeutet. Zur Beurteilung der Fahrtauglichkeit bei Handgelenkverletzten sind jedoch weiterführende Studien über Kompensationen angrenzender Gelenke notwendig.

Schlüsselwörter

Bewegungsspielraum Handgelenk – Elektrogoniometrie – Fahrtauglichkeit – Bewegungsanalyse – Bewegungsgrenzen

Anschrift des Verfassers

PD Dr. med. Sebastian Gehrmann
Universitätsklinik Düsseldorf
Klinik für Unfall- und Handchirurgie
Moorenstraße 5
40225 Düsseldorf
Email: Sebastian.Gehrmann@med.uni-duesseldorf.de

Charité – Universitätsmedizin Berlin, Institut für Zell- und Neurobiologie, Deutschland¹⁾

Dakra, BfF, Berlin, Deutschland²⁾

Charité – Universitätsmedizin Berlin, Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie, Deutschland³⁾

S. EXNER^{1,2)}, S. GAUS³⁾

Falsche Signale beim Herzkasper – Warum bleiben manche Risikopatienten unerkant?

Fragestellung: Fallbeispiel – Ein älterer Herr fährt wegen hartnäckiger Schulterschmerzen links mit seinem Wagen zum Orthopäden. Auf der Fahrt breiten sich die Schmerzen in den linken Arm aus, auch beginnt der Patient sich schlapp zu fühlen. Der Orthopäde überweist ihn sofort in die nahegelegene Universitätsklinik, die der Patient wenig später mit einem Stent in einem Herzkranzgefäß und ohne Schulterschmerzen wieder verlässt. Dieser und ähnliche Fälle lenken den Blick auf eine Gruppe von Patienten und zugleich Verkehrsteilnehmern mit koronarer Herzkrankheit, bei denen die Myocardischämie keinerlei Brustschmerzen auslöst, sondern ausschließlich zu übertragenen Schmerzen in den bekannten Headschen Zonen des Armes, der Schulter oder des Kopfes führt. Diese isolierten Schmerzen fernab der Brust können die gefährliche zugrunde liegende Herzkrankung verschleiern. Sie veranlassen die Betroffenen weniger als die durch typische Angina pectoris Gewarnten, sich zu schonen und – zumindest während der Attacke – riskante Tätigkeiten wie das Autofahren zu unterlassen, wie das Fallbeispiel zeigt. Wie erklärt sich die Projektion von Schmerzempfindungen in Hautsegmente, die von den dem Herzen zugeordneten Segmenten weit entfernt sind? Gängige Lehr- und Handbücher liefern unzureichende Erklärungen. Und warum gibt sich eine prinzipiell so bedrohliche Herzkrankung überhaupt so undeutlich zu erkennen?

Methoden: Die Grundlagen für die Ausstrahlung herzbedingter Schmerzen in weit entfernte Körperteile und Hautbezirke (Dermatome) wurden im Rahmen einer neuro-anatomischen Literaturstudie zusammengetragen.

Ergebnisse: In der Originalliteratur fanden sich Beschreibungen neuronaler Verbindungen von den Rückenmark- bzw. Hirnstammabschnitten, in die die sensiblen Fasern vom Herzen gelangen, zum Halsmark, wo die Afferenzen aus Schulter, Arm und Kopf eintreten. So können in diese peripheren Bereiche Empfindungen projiziert werden, deren Ursache im Herz liegt.

Evolutionsmedizinische Überlegungen berücksichtigen mehrere Aspekte. So ist die Arteriosklerose seit über 5000 Jahren nachgewiesen, schon bei „Ötzi“ (FAZ No. 51, 29.02.2012), und die Prädisposition für die koronare Herzkrankheit kann dem gleichgesetzt werden. Sie ist die häufigste Todesursache in vielen entwickelten Ländern

als Folge des Lebensstils. Lebensbedingungen, die ein so wichtiges Organ derartig gefährden, sollten zugleich Gegenanpassungen fördern, darunter eindeutige Körpersignale, die z. B. zu einer angemessenen körperlichen Schonung führen. Diese Signale fehlen bei einem Großteil der Betroffenen. Dass diese – noch – nicht evolviert wurden, mag an der durchschnittlich niedrigen Lebenserwartung während der letzten Jahrtausende, nach der Einführung von Ackerbau, Viehzucht und sesshafter Lebensweise, liegen; viele Menschen starben vor Erreichen des Manifestationsalters des Gefäßleidens. Des Weiteren dürften meist nur wenige, die "happy few", unter so günstigen – und zugleich gesundheitsgefährlichen – Lebens- und Ernährungsbedingungen gelebt haben, dass die Prädisposition für die koronare Herzkrankheit verwirklicht wurde; zu wenige für die Entwicklung und Verbreitung von Gegenanpassungen.

Schlussfolgerungen: Die Übertragung von herzbedingten Schmerzen in andere Körperregionen lässt sich neuro-anatomisch erklären, das gleichzeitige Fehlen von Brustschmerzen bleibt unklar. Die oft nicht vorhandenen oder nicht eindeutigen Symptome von kardialen Ischämien lassen sich als noch ungenügende Anpassungen von großen Populationen an ihre gefährlichen Lebensbedingungen verstehen. Über 50 % aller ischämischen Attacken des Herzens gehen nicht mit Schmerzen einher (HEROLD et al., Innere Medizin, Köln 2006). Von diesen Betroffenen dürfte ein nicht geringer Teil nichtsahnend aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Wie viele es sind und wie viele dazukommen, deren Myocardischämie nur irreführende Schmerzen in anderen Körperregionen als der Brust hervorruft, wäre weitere Untersuchungen wert.

Schlüsselwörter

koronare Herzkrankheit – stummer Infarkt – übertragener Schmerz – Headsche Zonen – Evolutionsmedizin

Anschrift für die Verfasser

Dr. Dr. Stefan Exner
Charité – Universitätsmedizin Berlin
Fächerverbund Anatomie
Institut für Zell- und Neurobiologie
Charitéplatz 1
10117 Berlin
Email: exner@zedat.fu-berlin.de

Institut für Rechtsmedizin, Halle, Deutschland

S. HEIDE, R. LESSIG, D. STILLER

Der Schuh verrät den Täter

Verkehrsunfälle mit getöteten Insassen bereiten in der späteren juristischen Aufarbeitung mitunter Probleme, wenn es um die Feststellung der Fahreigenschaften – und damit die Klärung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit – geht. Dies ist besonders erschwert, wenn am Beginn der Ermittlungen nicht alle vorhandenen Beweise gesichert wurden bzw. Beweismittel untersucht wurden.

Wir möchten über einen Verkehrsunfall berichten, bei dem erst in der Hauptverhandlung eine Rekonstruktion der Unfallabläufe erfolgte.

Beim Unfall kam es zu einer Kollision zweier PKW während eines Überholvorganges. Aus dem unfallverursachenden Fahrzeug wurden zwei Tote sowie ein schwer und ein leicht verletzter Insasse geborgen. Bis zum Vorliegen der DNA-Analyseergebnisse wurde einer der Getöteten als Unfallfahrer angesehen. Rechtsmedizinische Untersuchungen bzw. Obduktionen erfolgten nicht. Wegen des Nachweises von Blut am Fahrerairbag, welches einem der Überlebenden zuzuordnen war, wurde dieser angeklagt und das Hauptverfahren eröffnet. Vom nunmehr Angeklagten wurde seine Unschuld beteuert und von der Staatsanwaltschaft eine Blutspurenverteilungsanalyse in Auftrag gegeben, die an Hand der gefertigten polizeilichen Tatortfotos durch die nunmehr erstmals involvierte Rechtsmedizin erfolgen sollte.

Glücklicherweise stand nach mehr als einem Jahr nach dem Unfall der nahezu völlig zerstörte PKW zur erneuten Untersuchung zur Verfügung. Neben einer Vielzahl anderer Spuren wurde – eingeklemmt unter dem Gas-

pedal – ein Herrenschuh vorgefunden, der vom Fahrer stammen musste. Die sichere Zuordnung erfolgte mittels DNA-Analyse.

Schlüsselwörter

Unfallrekonstruktion – Verkehrsunfall – Zuordnung Fahrer – DNA-Analyse – Rechtsmedizin

Anschrift für die Verfasser

PD Steffen Heide
Institut für Rechtsmedizin
Franzosenweg 1
06112 Halle
Email: steffen.heide@uk-halle.de

*DC Drogencheck GmbH, Ulm, Deutschland¹⁾
Scientific and Marketing Services, Kranzberg, Deutschland²⁾
Forensisch Toxikologisches Centrum, München, Deutschland³⁾
Universitätsklinikum Charité Berlin, Institut für Rechtsmedizin, Deutschland⁴⁾*

S. SUEBE¹⁾, F. ABERL²⁾, H. SACHS³⁾, F. PRAGST⁴⁾

Fettsäureethylester (FSEE) – ein Biomarker für den Alkoholabstinenzbeleg

Die chemisch-toxikologische Untersuchung (CTU) ist heute ein zentrales Hilfsmittel in der Begutachtung der Fahreignung von Personen, die durch Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenmissbrauch auffällig geworden sind. Bei alkoholbedingten Auffälligkeiten fordert die aktuell gültige Ausgabe der Beurteilungskriterien für die Fahreignungsdiagnostik den Nachweis des Alkoholmarkers Ethylglucuronid (EtG) in Urin oder Haaren [1].

Fettsäureethylester (FSEE) sind, ebenso wie EtG, direkte Alkoholbiomarker, werden aber im Gegensatz zu EtG systemisch in nahezu allen Körpergeweben gebildet. Der Nachweis von FSEE in Haaren wurde erstmalig in 2000 vorgestellt [2]. International werden die FSEE bereits zur Bestimmung von chronisch-exzessivem Alkoholkonsum angewendet und sind für diesen Anwendungsfall neben EtG Bestandteil der offiziellen Empfehlungen der Society of Hair Testing (SoHT). In Deutschland befinden sich die FSEEs aktuell in der Diskussion als mögliche Ergänzung zum EtG bei unklaren oder widersprüchlichen Befunden im Rahmen des Abstinenzbeleges.

Im vorliegenden Beitrag werden die beiden Alkoholmarker FSEE und EtG in einer Studienpopulation aus dem Bereich Sorgerecht vergleichend bewertet. Dazu wurden die Haarproben von mehr als 1600 Probanden sowohl auf FSEE wie auch auf EtG untersucht und unter Berücksichtigung des individuellen Haarpflege- und Trinkverhaltens verglichen.

Die aktuellen Studienergebnisse werden vorgestellt und der Einfluss von Trinkgewohnheiten, Haarpflegemitteln und haarkosmetischen Behandlungsmethoden (Färben, Bleichen, Haarspray) auf die Konzentrationen der beiden Alkoholbiomarker wird diskutiert. Abschließend wird auf die Frage des optimalen Cut-offs in Haaren für FSEE zum Beleg einer Alkoholabstinenz in Relation zu EtG eingegangen.

Die vorliegenden Studienergebnisse weisen die Bedeutung der angewendeten Haarpflegemittel und haarkosmetischen Verfahren für die messbaren FSEE und EtG Konzentrationen nach und zeigen, dass die Haarpflegegewohnheiten eines Patienten bei der Probenentnahme unbedingt erfasst werden sollten, um ein richtiges Untersuchungsergebnis sicherzustellen.

Literatur

- [1] Wolfgang Schubert, Rainer Mattern. Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Medizinische-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Bonn : Kirschbaum Verlag, 2009. 978-3-7812-1678-5.

- [2] F. Pragst, K. Spiegel, F. Sporkert, M. Bohnenkamp. Are there possibilities for the detection of chronically elevated alcohol consumption by hair analysis? A report about the state of investigation. *Forensic Sci. Int.*, 107 (2000) 201-223.

Schlüsselwörter

Fettsäureethylester – chemisch-toxikologische Untersuchung – Alkoholabstinenzbeleg – Alkoholmarker

Anschrift für die Verfasser

Dr. Franz Aberl
Scientific and Marketing Services
Raiffeisenstraße 34
85402 Kranzberg
Email: franz.aberl@t-online.de

*STZ eyetrial am Department für Augenheilkunde, Universität Tübingen, Deutschland¹⁾
Department für Augenheilkunde, Universität Tübingen, Deutschland²⁾
Aeromedical Center Stuttgart, Deutschland³⁾
BVG, Berlin, Deutschland⁴⁾*

T. PETERS¹⁾, H. WILHELM²⁾, W. DURST¹⁾, M. HUETTEN⁴⁾, S. ROELCKE³⁾, R. QUAST³⁾,
B. WILHELM¹⁾

Definition von Grenzwerten zur Prüfung des Kontrastsehens – Vorstellung einer multizentrischen Studie

Hintergrund: Empfehlungen und Grenzwerte für die Prüfung des Kontrastsehens existieren bisher nur für mesopische, nicht aber für photopische Tests. Während mesopische Tests in der Augenheilkunde sehr verbreitet sind, stehen in der Arbeits- und Betriebsmedizin auch photopische Kontrasttests zur Verfügung, deren Praktikabilität höher ist. Im Hinblick auf die im Juli 2011 in Kraft getretene Anlage 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) soll die Spezifität, Sensitivität und Test-Retest-Reliabilität vorhandener Testverfahren geprüft sowie praktikable Grenzwerte ermittelt werden.

Methodik: Multizentrisch werden drei verschiedene Gruppen untersucht: 50 Patienten mit Medientrübungen, 50 gesunde Probanden und ein arbeitsmedizinisches Kollektiv (n = 100). Die verwendeten Tests sind: zwei Einblickgeräte, Optovist EU und Binoptometer, sowie die Pelli Robson Tafel unter standardisierter Beleuchtung (LUVIS). Alle Tests werden mit dem bisherigen Standardverfahren, dem Mesotest, verglichen. Beim Studiendesign wurden die Empfehlungen der Qualitätssicherungs-Kommission der Deutschen Ophthalmologischen Gesellschaft (DOG) zur Prüfung des Kontrastsehens und Grenzwertermittlung beachtet. Die Studie wird nach methodischen Qualitätsstandards der guten klinischen Praxis durchgeführt und überwacht. Das Projekt wird derzeit in allen beteiligten Zentren durchgeführt, Ergebnisse sind Ende 2012 zu erwarten.

Diskussion: Wissenschaftlich abgesicherte Grenzwerte sind im Sinne der gerechten und gleichen Behandlung von Bewerbern gefordert. Es ist möglich, dass diese geräte-/methoden-spezifisch unterschiedlich liegen.

Förderung: Die Kontraststudie wird gemeinsam von Oculus, Vistec und STZ eyetrial finanziert.

Schlüsselwörter

Kontrastsehen – Grenzwerte – Arbeitsmedizin – Anlage 6 FeV – Messverfahren

Anschrift für die Verfasser

Dr. Tobias Peters
Eberhard Karls Universität Tübingen
Department für Augenheilkunde
STZ eyetrial
Schleichstraße 12–16
72076 Tübingen
Email: tobias.peters@stz-eyetrial.de

Institut für Testentwicklung und -anwendung, Berlin, Deutschland

M. BERG

Theoretical and practical advantages of psychological test systems for the diagnostics of fitness to drive

We have gotten used to accept every clutter of tests as test “system” if it is started by a unique opening screen. However, in real test systems the subtests assessing different cognitive functions can be made comparable. This is achieved by construction of test systems from task generating variables. Thus, the test material can be the same for all tests including the device for the input of responses.

The test system Corporal is generated from only two test figures – a kind of arrow which can point into different directions (orientation), and it can be located at different position on the screen (location), and as a control figure there is a cross with location only. Both figures have exactly the same perceptual complexity (structural information load). From simple multiple choice tasks to very difficult serial learning tasks subtests assessing different cognitive functions are derived from one another.

Theoretical advantages of such test systems are: An observed performance can be referred to a cause in the form of an underlying performance (diagnostic inference). Thus, the diagnostic statement can be more specific than achievable by traditional tests. Even impairments of fitness to drive caused by alcohol or drugs or caused by aging can better be isolated. For example: An alcohol abuse must not cause a lack of attention in general: It can be shown by empirical data that in such subjects (clients of medicine psychological assessment after having driven a car with 1,6 % BAC or more about one year ago) where impairments are observable, there is a serious decrease of performance from selective to divided attention. Or, a poor performance in a memory test must not assign a memory deficit: It can be caused by a lack of attention. A respective study shows that a decreasing memory performance in senior citizen drivers are rather caused by a poor retrieval performance than by decreasing attention. By Corporal the following cognitive functions can be assessed and compared in the sense of diagnostic inference: diffuse, spatial focused, selective and divided attention, vigilance, working memory (free recall), spatial aptitude (metal rotation) and spatial ability (anticipation /inference).

Practical advantages of test systems are: A high economy of timing caused by a high homogeneity and reliability. For instance, the duration of attention tests is about 2 minutes, higher cognitive functions (memory; spatial aptitude) 4 minutes, vigilance 12 or 14 minutes (can increase to 18 or 21 minutes).

A second advantage of test systems is the comfortable handling with sequences of tests instructions, if the tests are presented as usual, with increasing difficulty: "Do the same like in the test before, the only difference is ..."

Keywords

test systems – diagnostics – fitness to drive – cognitive functions – theory guided validation

Anschrift des Verfassers

PD Dr. Michael Berg
Institut für Testentwicklung und -anwendung
Kavalierstraße 17
13187 Berlin
Email: itea@aol.com

Direktion für Verkehrssicherheit Lettlands, Riga Stadings Universität, Riga, Lettland

L. BLUMFELDS

Schläfrige Kraftfahrer am Steuer – auch ein Problem für Lettland?

Einleitung: Schläfrigkeit am Steuer ist heute ein unbestreitbares Problem in der Verkehrssicherheit. Die Frage ist – ist dieses Problem gleich groß in einzelnen Ländern mit unterschiedlicher Verkehrssituation wie durchschnittliche Streckenlänge, Verkehrsdichte und vielen anderen Faktoren?

Material/Methode: Um diese Frage zu beantworten, wurde in der Zeit von Juli bis Dezember 2010 und von April bis August 2011 eine Feldstudie auf den Autostraßen Lettlands mit Unterstützung der Direktion für Verkehrssicherheit Lettlands durchgeführt. Die Dauer der Untersuchung für 1 Person betrug ca. 25 Min. Sie bestand aus Datenerfassung mittels Fragebogen (Interview) mit folgender Messung von aktuellem Schläfrigkeitsgrad mittels pupillographischen Schläfrigkeitstest (PST). Die PST-Messung erfolgte im für die Untersuchungszwecke angepasstem (abgedunkelt und klimatisiert) Minibus mit F2D Messeinheit von AMTech Pupilknowledge GmbH.

Die Messungen wurden in 18 verschiedenen Orten im gesamten Territorium Lettlands vorgenommen. Insgesamt nahmen 308 Kraftfahrer (überwiegend 82 % PKW-Fahrer) an der Studie teil. Die Untersuchungen wurden werktags von 9:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Alle Angaben von Probanden wurden anonym erfasst. Obwohl die Rekrutierung von Probanden auf völlig freiwilliger Basis erfolgte, war dennoch die Bereitschaft zur Teilnahme und das Interesse an Messergebnissen ziemlich hoch.

Ergebnisse: In diesem Abstract wird nur ein Teil von allen erfassten Daten präsentiert. Von insgesamt 308 Teilnehmern im Alter zwischen 18 und 82 Jahren zeigten 69,1 % keine erhöhte Schläfrigkeit. 11,4 % der Fahrer hatten auffällige und 19,5 % grenzwertige Ergebnisse. Zwischen den Geschlechtern konnte man keine signifikanten Unterschiede feststellen. 5,9 % aller Beteiligten schliefen während der PST-Messung ein.

Jüngere Fahrer zeigten erhöhte Schläfrigkeit signifikant häufiger als ältere ($p < 0,05$): während Fahrer bis 40 Jahre 63,5 % unauffällige, 21,5 % grenzwertige und 15,0 % auffällige Werte zeigten, hatten Fahrer ab 41 Jahre dagegen 79,6 % unauffällige, 15,7 % grenzwertige und nur 4,6 % auffällige Werte.

Im Rahmen der Befragung mussten die Kraftfahrer unter anderem sowohl die eigene momentane Wachheit/Schläfrigkeit mittels visueller Analogskala bewerten als auch das eigene Einschlafisiko für die weitere Fahrt subjektiv einschätzen.

Mehr als 90 % der Fahrer mit grenzwertigen oder auffälligen PST-Ergebnissen hatten die Möglichkeit – bei Weiterfahrt einzuschlafen – ausgeschlossen.

Diskussion: Fast $\frac{1}{3}$ schläfrige Fahrer am helllichten Tag im Straßenverkehr – das ist ein sehr hohes Risiko für die Verkehrssicherheit. Im Vergleich zu anderen ähnlichen Studienergebnissen in Deutschland und Österreich [1,2] trifft man schläfrige Kraftfahrer auf den Straßen Lettlands mindestens genauso häufig wie im deutschsprachen-

chigen Raum Europas. Die Situation wird noch schlimmer durch die Tatsache, dass fast keiner der schläfrigen Fahrer solch eine Gefahr erkennt.

Literatur

Wilhelm B. Prävention schläfrigkeitsbedingter Verkehrsunfälle in Deutschland – Welchen Beitrag kann die Pupillographie leisten? Tagungsband 6. Gemeinsames Symposium der DGVM und DGVP, Tübingen (2010) 37–39.

Walzl M. Schläfrig am Steuer? Pupillometrische Untersuchungen an PKW-Lenkern. Zbl Arbeitsmed 58 (2008) 130–141.

Schlüsselwörter

Pupillographie – Tagesschläfrigkeit – Straßenverkehr – PKW-Fahrer – Lettland

Anschrift des Verfassers

Dr. med. Leons Blumfelds
Direktion für Verkehrssicherheit Lettlands
Miera iela 25
LV1001 Riga
Lettland
Email: kbl@apollo.lv

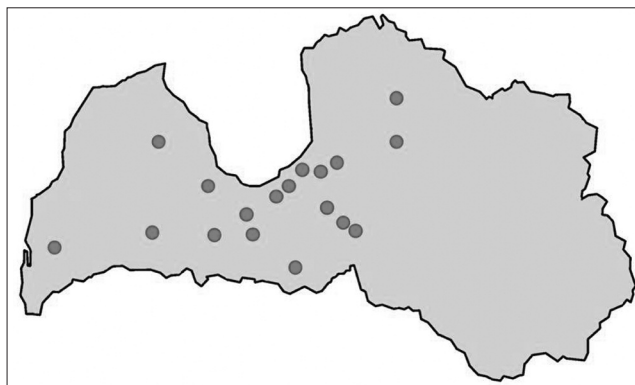


Abb. 1: Karte von Messorten auf den Autostraßen Lettlands.

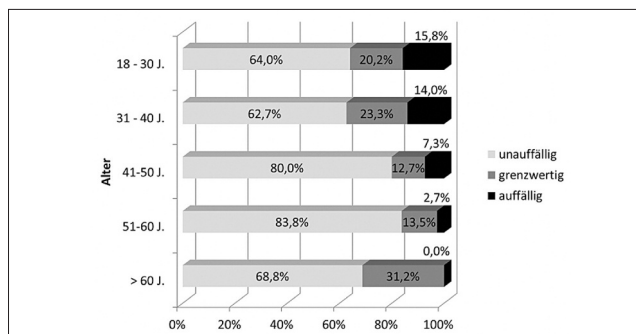


Abb. 2: Häufigkeit von PST-Messergebnissen (anhand Normwerte) in unterschiedlichen Altersgruppen von Kraftfahrern.

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Wien, Österreich¹
AUVA – Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Abteilung für Unfallverhütung und Berufskrankheitenbekämpfung, Wien, Österreich²

B. SCHÜTZHOFFER¹), J. RAUCH²), F. TORNER¹)

Verkehrssicherheitsworkshops für Eltern in Österreich – Projektvorstellung und erste Evaluationsergebnisse

Die präsentierte Studie beinhaltet die ersten Evaluationsergebnisse eines – durch die *Allgemeine Unfallversicherungsanstalt AUVA* finanzierten – Projekts zur Durchführung von 100 Verkehrssicherheitsworkshops für Eltern von Volksschulkindern in Österreich. Die inhaltliche und fachliche Konzeption der Workshops ist an die „Best-Practice“-Empfehlung des EU-Projekts ROSE 25 angelehnt, welche hinsichtlich der bestehenden europäischen Verkehrserziehungsangebote für Kinder die geringe Beachtung der Zielgruppe „Eltern“ beklagt sowie für zukünftige Projekte explizit empfiehlt, bei der Vorbildrolle der Eltern bzw. der Reflexion von Verhaltensmustern und Einstellungen der Eltern anzusetzen. Während beispielweise in Deutschland das gut etablierte Elternbildungsprogramm „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates existiert, so gab es in Österreich bis dato keine diesbezüglichen Angebote für Eltern. Ziel der – von der *sicher unterwegs Verkehrspsychologischen Untersuchungen GmbH* abgehaltenen – Workshops ist es, die Eltern in ihrer Vorbildrolle für ihre Kinder und mögliche Gefahrenquellen im Straßenverkehr zu sensibilisieren (auch dahingehend, dass Kinder den Verkehrsraum anders als Erwachsene wahrnehmen und, dass alters- und entwicklungsbedingte Besonderheiten zu vielen gefährlichen Konflikten und Situationen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen führen können). Der Fokus der Workshops liegt neben einem Informations- und Diskussionsblock auch in der Vermittlung der entsprechenden sicherheitsförderlichen Handlungskompetenzen.

Das Evaluierungskonzept sah eine Fragebogenerhebung am Ende eines jeden abgehaltenen Workshops vor, um die postulierten Wirkungsfaktoren gemäß dem Stufenmodell der Wirkungsmessung nach UTMANN (2008) zu überprüfen. Die Evaluationsergebnisse der ersten 40 abgehaltenen Workshops im Jahr 2011 (N = 355 TeilnehmerInnen) belegen die hohe Wirksamkeit im Sinne der definierten Zielvorgaben (hinsichtlich der Faktoren *Wahrnehmung, Einstellung, Emotionen, Wissen sowie Skills/Können*). Aufgrund der sehr zufriedenstellenden Evaluationsergebnisse wird empfohlen, fachlich bzw. inhaltlich das bisherige Konzept der Verkehrssicherheitsworkshops beizubehalten (insbesondere auch in Anbetracht der „Weiterempfehlungsquote“ von Seiten der Eltern von 94 %).

Schlüsselwörter

Verkehrserziehung – Evaluation – Elternbildung – Lernen am Modell – ROSE 25

Anschrift für die Verfasser

Mag. Bettina Schützhofer
 sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH
 Schottenfeldgasse 28/8
 1070 Wien
 Österreich
 Email: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

TU Berlin, Arbeitswissenschaft und Produktergonomie, Deutschland¹
BG Verkehr, Ergonomie, Hamburg, Deutschland²

A. STADLER¹), W. FRIESDORF¹), C. BACKHAUS²

Gewalterfahrungen von Taxifahrern in Deutschland

Einleitung: Taxifahrer gehören zu einer Berufsgruppe, die sich vielfach mit verbaler und körperlicher Gewalt auseinandersetzen muss [1]. Bisher fehlt allerdings eine empirische Grundlage zu Gewalterfahrungen von Taxifahrern in Deutschland. Die vorliegende Studie liefert hierzu eine erste quantitative Beschreibung.

Methode: Die deskriptive Darstellung erfolgte anhand einer empirischen Fragebogenerhebung an 741 Taxifahrern (davon 64 weiblich, 677 männlich) in den Regionen Berlin, Hamburg, Köln und Dortmund.

Ergebnisse: Das Durchschnittsalter der 741 Befragten lag bei 48,6 Jahren, die durchschnittliche Berufserfahrung betrug 13,5 Jahre. Bei 52,2 % der Befragten lag ein Migrationshintergrund vor.

Von den befragten Taxifahrern berichteten 57,2 % von einem erlebten verbalen Angriff und 29,1 % von einem erfahrenen körperlichen Angriff. 79,3 % der körperlichen Übergriffe ereigneten sich in der Zeit von 20.00 bis 6.00 Uhr. Zwischen dem Geschlecht der Taxifahrer und dem Auftreten von verbaler als auch körperlicher Gewalt bestand ein signifikanter Zusammenhang (mit verbaler Gewalt: $\chi^2(1) = 9,44$, $p = .002$; mit körperlicher Gewalt: $\chi^2(1) = 4,85$, $p = .028$). Für männliche Taxifahrer war die Quote der verbalen Übergriffe 2,24-mal und der körperlichen Übergriffe 2,09-mal höher als für weibliche Fahrer.

Der körperliche Übergriff erfolgte in 90,6 % durch den Fahrgast und wurde in 57,9 % von einem Einzeltäter durchgeführt. Dieser war im Mittel 31,3 Jahre alt und in 84,6 % der Fälle männlich. 34,8 % der Taxifahrer nannten Raub als Motiv für den Angriff. 77,2 % der Angreifer standen unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss. Fremden- bzw. ausländerfeindliche Motive wurden zu 81 % verneint. Die Hälfte der körperlichen Übergriffe entwickelte sich aus einem verbalen Angriff heraus. Dabei war die Eskalation für 76,5 % der Betroffenen nicht vorhersehbar.

54,1 % der Taxifahrer verletzten sich bei den körperlichen Übergriffen. In 58 % der Fälle erforderte dies eine ärztliche Behandlung und mündete zur Hälfte in einer Arbeitsunfähigkeit (AU) von durchschnittlich 14,5 Tagen. 64,7 % der Übergriffe wurden der Polizei und in lediglich 27,6 % der Berufsgenossenschaft (BG) gemeldet. Bei AU wurden 59,7 % der Fälle der BG gemeldet.

Diskussion: Die Studie zeigt die hohe Prävalenz verbaler und körperlicher Übergriffe vor allem für männliche Taxifahrer in Deutschland. Die Täter waren meist männlich, mittleren Alters, standen unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss und agierten insbesondere nachts. Eskalierte ein verbaler Angriff, so wurde dies vom Großteil der Betroffenen nicht vorhergesehen. Mehr als die Hälfte der Angegriffenen wurde verletzt und häufig schloss sich eine AU an, die jedoch nur unzureichend der BG gemeldet wurde.

Es wird eine weitere Analyse der Gewaltereignisse im Taxigewerbe empfohlen, um eine effektive multifokale Prävention zu erreichen. Ein Critical Incident Reporting System kann hierzu eine Basis bilden. Zudem ist es dringend notwendig, das bereits bestehende behaviorale Sicherheitstraining für Taxifahrer auf seine Effektivität hin zu überprüfen. Die Effektivität technischer Sicherheitsvorrichtungen, wie Kameras oder Systeme zur bargeldlosen Bezahlung, bedürfen einer empirischen Evaluation, um einen systematischen Einsatz empfehlen zu können.

Literatur

- [1] EU-OSHA (2011) OSHin figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview. Bilbao (Spain): European Agency for Safety and Health at Work.

Schlüsselwörter

Taxi – Gewalt – Taxifahrer – Prävalenz – Alkohol

Anschrift für die Verfasser

Angelika Stadler
TU Berlin
Arbeitswissenschaft und Produktergonomie
Fasanenstr. 1
10623 Berlin
Email: ast@awb.tu-berlin.de

Sanitätsbetrieb Südtirol, Rechtsmedizin, Bozen, Italien

B. AVESANI, M. DORFER

Verkehrsmmedizinische und verkehrspsychologische Begutachtung von älteren Kraftfahrern – Nur eine „Schikane“?

Von Oktober 2010 bis Februar 2012 mussten in Italien alle Kraftfahrer im Alter über 80 den Führerschein bei einer Ärztekommision für die Feststellung der Fahrtauglichkeit erneuern. Weiter war eine verkehrspsychologische Untersuchung erforderlich. Die in diesem Zeitraum seitens des Dienstes für Rechtsmedizin der Prov. Bozen erhobenen medizinischen und verkehrspsychologischen fahreignungsrelevanten Daten werden kritisch dargestellt. Auf der Grundlage dieser Daten wird die Möglichkeit einer eingeschränkten und/oder bedingten Fahreignung diskutiert. Im Weiteren wird auf Probleme der medizinischen und verkehrspsychologischen Fahreignungsdiagnostik von Senioren eingegangen.

Fragestellung: Feststellung der Prävalenz eignungsrelevanter Krankheiten bzw. funktionaler Defizite in einer repräsentativen Stichprobe älterer Kraftfahrer (500), die sich einer medizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchung in Italien/Südtirol im Jahr 2011 unterziehen mussten.

Methodik: Die Befunde einer ausführlichen medizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchung von 500 älteren Kraftfahrern wurden statistisch erhoben.

Ergebnisse: Bei ca. 5 % der Kraftfahrer wurden gravierende eignungsausschließende Beeinträchtigungen festgestellt. Besonders häufig lagen krankheits- und/oder altersbedingte funktionale Defizite vor. Bei ca. 30 % der Fahrer waren Defizite vorhanden, die zu einer zeitlich begrenzten Verlängerung der Fahrerlaubnis führten.

Schlussfolgerungen: Ein nicht zu unterschätzender Anteil älterer Kraftfahrer weist eignungsausschließende Beeinträchtigungen auf. Besonders wichtig sind die krankheits- und/oder altersbedingten funktionalen Defizite. Eine medizinisch-psychologische Untersuchung der Fahreignung älter Kraftfahrer kann somit als sinnvoll erachtet werden. Besonders wichtig sind diese Ergebnisse für die Planung von Infrastrukturen (Seniorenerechte Infrastrukturen insbesondere im Kreuzungsbereich) und für die Autoindustrie (Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen, die die Fahraufgabe erleichtern).

Schlüsselwörter

Fahreignung – Ältere Kraftfahrer – Psychologische Diagnostik – Medizinische Diagnostik – Fahrprobe

Anschrift für die Verfasser

Dr. Barbara Avesani
Sanitätsbetrieb Südtirol
Rechtsmedizin
A.-Alagi-Str. 33
39100 Bozen
Italien
Email: barbara.avesani@asbz.it

Institut für Schlaf-Wach-Forschung, Wien, Österreich¹⁾
Allgemeines Krankenhaus, Neurologie, Wien, Österreich²⁾
Medizinische Universität Wien, Neurologie, Österreich³⁾
ÖAMTC, Verkehrssicherheit-Verkehrspsychologie, Wien, Österreich⁴⁾
Uni Wien, Department für Anthropologie, Österreich⁵⁾

D. MOSER^{1,2)}, G. KLÖSCH^{3,1)}, M. SEIDENBERGER⁴⁾, J. DITTAMI^{4,5)}, J. ZEITLHOFFER¹⁾

Sind Power-naps auch während einer Nachtfahrt anzuraten? Erste Ergebnisse einer Untersuchung bei nächtlichen Autofahrten

Einleitung: Zeitlich begrenzte Schlafperioden von maximal 30 Minuten (so genannte „Power-naps“) werden als ein probates Mittel angesehen, in kurzer Zeit sehr effizient Erholungseffekte zu erzielen. Eine zeitliche Begrenzung der Schlafperiode ist deshalb notwendig, um das Eintauchen in tiefere Schlafphasen zu vermeiden, wodurch das Auftreten von Schlaftrunkenheit beim Erwachen entstehen könnte. Bis dato untersuchten nur wenige Studien, ob solche Schlafpausen auch während einer nächtlichen Autofahrt wirksam sind, vor allem in jener Zeit, wenn der Schlafdruck am größten ist (zwischen drei und sechs Uhr morgens).

Die vorliegende Untersuchung soll u. a. klären, wie effizient kurze Power-naps während nächtlicher Autofahrten sind.

Methodik: In der Studie wurde das Fahrverhalten von freiwilligen, dafür bezahlten Versuchspersonen zwischen 2.00 Uhr und 4.00 Uhr morgens untersucht. Gefahren wurde im eigenen Auto auf einer speziell dafür adaptierten Teststrecke (Rund-Parcours von ca. 2.5 km Länge). Die Testfahrer wurden vor Fahrtbeginn per Los in zwei Gruppen aufgeteilt: eine Gruppe musste zwei Stunden durchfahren, die andere durfte nach eineinhalb Stunden Fahrzeit eine 30-minütige Pause einlegen, in der sie schlafen konnten (Pausenbedingung). Danach mussten sie nochmals für eine halbe Stunde auf die Fahrstrecke. Um zu kontrollieren, ob die Testfahrer in der Pause auch schlafen konnten, wurde eine Schlaf-Polygrafie (PSG) durchgeführt. Vor und nach den Nachtfahrten wurde eine Reihe psychometrischer Tests vorgegeben, um die Aufmerksamkeit, Konzentration, Reaktionsgeschwindigkeit, Befindlichkeit und das Ausmaß der Müdigkeit zu untersuchen.

Ergebnisse: Insgesamt wurden bei 20 von 28 Testfahrern (11 Frauen; 17 Männer) in der „Pausenbedingung“ eine Schlaf-Polygrafie durchgeführt. Eine Ableitung konnte aufgrund technischer Probleme nicht ausgewertet werden.

Anhand der PSG-Aufzeichnungen konnten bei 12 Personen (63 %) Schlafperioden identifiziert werden (darunter sechs Frauen). Im Durchschnitt benötigten die Testfahrer 10 Minuten, um einzuschlafen. Zwei Personen schliefen nur leicht (dösen, Schlafstadium N1), acht Personen erreichten das Stadium N2 (Leichtschlaf) und zwei Personen erreichten das Stadium N3 (Tiefschlaf).

Die Mehrheit der Testfahrer (89 %) war auch subjektiv der Meinung, in der Pause – wenn nicht geschlafen – zumindest gedöst zu haben. Lediglich drei Personen waren überzeugt, in der Pause weder gedöst noch geschlafen zu haben.

Ein Vergleich der Personen, die in der Pause geschlafen haben mit denen, die nicht geschlafen haben (n = 7), erbrachte in allen Testleistungen nach der Nachtfahrt keine signifikanten Unterschiede.

Diskussion: Die Auswertung der PSG-Aufzeichnungen und der Fragebögen zeigte, dass während nächtlicher Autofahrten ein Power-nap objektiv und subjektiv den Schlafdruck vermindern kann. Allerdings muss bei einer nächtlichen Schlafpause besonders auf die Dauer geachtet werden. Aufgrund des (zirkadian bedingten) erheblichen Schlafdrucks ist ein Abdriften in Tiefschlafstadien besonders leicht möglich mit dann negativen Folgen auf die Fahrleistung.

Förderung: Diese Studie wurde mit finanzieller Unterstützung der ASFINAG sowie mit technischer Unterstützung von B.E.S.T.-medical Dr. Grossegger und SOMNOmedics durchgeführt.

Schlüsselwörter

Power-naps – Polysomnografie – Nachtfahrten – Fahrpausen – Schlaf-Wachrhythmus

Anschrift für die Verfasser

Doris Moser
Allgemeines Krankenhaus Wien
Neurologie
Währinger Gürtel 18-20
1090 Wien
Österreich
Email: doris.c.moser@meduniwien.ac.at

Medizinische Universität Wien, Neurologie, Österreich¹⁾
Institut für Schlaf-Wach-Forschung, Wien, Österreich²⁾
Uni Wien, Department für Anthropologie, Österreich³⁾
Allgemeines Krankenhaus, Neurologie, Wien, Österreich⁴⁾
ÖAMTC, Verkehrssicherheit-Verkehrspsychologie, Wien, Österreich⁵⁾

G. KLÖSCH^{1,2)}, U. RICHTER³⁾, M. KIRSCH³⁾, D. MOSER^{2,4)}, M. SEIDENBERGER⁵⁾,
J. ZEITLHOFER²⁾, J. DITTAMI³⁾

Nächtliche Autofahrten – Ein unterschätztes Risiko

Einleitung: Laut Unfallstatistik des Bundesministeriums für Inneres wurden im Jahr 2010 im österreichischen Straßenverkehr 548 Personen getötet; bei 28 Verkehrstoten wird Übermüdung als Hauptunfallursache vermutet. Doch die Dunkelziffer dürfte weit höher liegen, da viele Unfälle als „Abkommensunfälle“ oder „Alleinunfälle“ eingeordnet werden, vor allem wenn es keinerlei Spuren bzw. Unfallgegner gibt. Gerade bei diesen Unfällen könnte Übermüdung eine wesentliche Rolle spielen. Fast alle Studien zum nächtlichen Fahrverhalten sind an Fahrsimulatoren durchgeführt worden. Inwiefern Ergebnisse dieser Studien auch auf eine reale nächtliche Fahr-situation zu übertragen sind, kann meist nicht geklärt werden.

Zentrale Fragestellung der vorliegenden Studie war das Fahrverhalten von freiwilligen Testpersonen während der Nachtzeit in Hinblick auf übermüdungsbedingte Fahrfehler bzw. auf Anzeichen von Sekundenschlaf hin zu untersuchen.

Methodik: Als Testfahrer wurden gesunde Männer und Frauen im Erwachsenenalter ausgesucht, die ausreichende Lenkerfahrung hatten, jedoch keine Berufskraftfahrer waren. Gefahren wurde allein im eigenen (ge-wohnnten) Wagen während 2.00 und 4.00 Uhr in der Nacht am ÖAMTC-Fahrtechnikzentrum in Teesdorf/NÖ. Die Autos der Studienteilnehmer wurden mit Überwachungsgeräten (GPS, Videometrie, tragbare EEG-Geräte) aus-gestattet, die gleichzeitig auch Daten aufzeichneten. Jeweils vor Fahrtantritt und nach der Fahrt mussten die Test-fahrer eine Reihe von Fragebögen und psychometrischen Tests durchführen.

Ergebnisse: Alle Testfahrer (n = 60; Durchschnittsalter: 40,8a ±7,03; 26 Frauen) zeigten nach den Testfahrten ein erhöhtes Maß an subjektiv empfundener Müdigkeit/Schläfrigkeit. Allerdings hatten die objektiv nachweisba-ren Einschränkungen in der Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung keine gravierenden Auswirkungen auf das Lenken der Fahrzeuge. Bei etwa 25 % der Testfahrer konnten anhand der EEG-Aufzeichnungen markante Vigilanzschwankungen nachgewiesen werden, jedoch keine Episode von Sekundenschlaf. Nächtliche Auto-fahrten zeigen deutlich individuell unterschiedliche Reaktionsmuster. Das Geschlecht und das Alter dürften dabei ebenso eine Rolle spielen wie auch der Chronotyp. Ausgeprägte Morgenmenschen tolerierten die Fahrten in den frühen Morgenstunden besser als ausgeprägte Abendmenschen.

Diskussion: Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass nächtliche Autofahrten unter möglichst realistischen Fahr-bedingungen zu anderen Ergebnissen führen als Fahrsimulatorstudien: die Testfahrer sind motivierter, deutlich „wacher“ und daher auch in ihrer Fahrleistung besser als dies Studien unter Laborbedingungen vermuten lassen.

Danksagung: Die Autoren bedanken sich bei den Firmen B.E.S.T.-medical Dr. Grossegger, SOMNOMedics und bei der ASFINAG für die technische und finanzielle Unterstützung.

Schlüsselwörter

Nachtfahrten – Übermüdung – Sekundenschlaf – EEG – Schlaf-Wachrhythmus

Anschrift für die Verfasser

Gerhard Klösch
Medizinische Universität Wien
Neurologie
Währinger Gürtel 18-20
1090 Wien
Österreich
Email: gerhard.kloesch@meduniwien.ac.at

DEKRA Automobil GmbH, Berlin, Deutschland¹⁾
Dräger Safety AG & Co. KGaA, Lübeck, Deutschland²⁾

C. STEWIN¹⁾, B. VELTEN²⁾

Alkohol-Interlock: Eine experimentelle Langzeitstudie

Im Jahr 2011 hat sich ein Konsortium verschiedener Firmen und wissenschaftlicher Institutionen^{*)} zur Durchführung und Begleitung einer experimentellen Langzeitstudie zusammengefunden. Ziel dieser Studie ist es, den Einsatz von Alkohol-Interlocks bei alkoholauffällig gewordenen Kraftfahrern zu erforschen und zu bewerten.

Der Start des praktischen Teils der Studie ist für das 1. Halbjahr 2013 vorgesehen. Die Teilnahme an der Studie ist für die infrage kommenden Personen freiwillig, bestimmte Ein- und Ausschlusskriterien werden hierfür vorgegeben.

Neben der Überprüfung der Wirksamkeit von Alkohol-Interlocks sollen zukünftige Alkoholfahrten durch Erlernen eines reduzierten, gesellschaftsüblichen Alkoholkonsums bei gleichzeitigem Erwerb der Fähigkeit, zwischen Alkoholkonsum und Führen eines Fahrzeugs trennen zu können bzw. durch anhaltende Abstinenz vermieden werden. Im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung wird eine Fahrverhaltensprognose nach dem Ausbau des Alkohol-Interlock-Gerätes abgegeben. Zudem soll die Wirksamkeit verschiedener, aufeinander abgestimmter Rehabilitationsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung bewertet und das Zusammenwirken dieser überprüft werden.

Der Studie sind verschiedene Arbeitshypothesen zugrunde gelegt:

- Durch ein Alkohol-Interlock werden die Rückfallraten einer erneuten Trunkenheitsfahrt gesenkt.
- Die begleitende Einzelintervention führt zu geringeren Rezidivraten und messbaren Verhaltensänderungen.
- Die Rezidivrate ist bei Abhängigen höher als bei Missbräuchlern.
- Die Fahreignungsbegutachtung vermag eine Aussage über die Rückfälligkeit (Fahrverhaltensprognose) im Beobachtungszeitraum zu machen.

Für die Studie werden die Teilnehmer in Versuchs- und Kontrollgruppen eingeteilt. Für alle Gruppen werden die dreijährige Legalbewährung in Form von Auszügen aus dem Verkehrszentralregister und das Alkoholkonsumverhalten durch regelmäßige toxikologische Screenings sowie durch psychologische Fragebögen erfasst und ausgewertet.

Bei Missbräuchlern erstrecken sich die Einzelinterventionsmaßnahmen sowie der Einbau eines Alkohol-Interlocks auf einen Zeitraum von 6 Monaten. Bei Alkoholabhängigen beträgt die Alkohol-Interlock Laufzeit 12 Monate. Die Alkohol-Interlocks werden in die Fahrzeuge der Teilnehmer in einer Fachwerkstatt installiert, die Abnahme und die Aktivierung erfolgt durch die technische Prüfstelle. Dort werden in regelmäßigen Abständen auch die Daten aus dem Datenspeicher des Alkohol-Interlocks ausgelesen, die anschließend dem Therapeuten im Rahmen der Einzelintervention oder Therapie zur Verfügung gestellt werden. Diese geben detaillierten Aufschluss darüber, ob der Teilnehmer lernt, Fahren und Trinken voneinander zu trennen.

Schlüsselwörter

Alkohol-Interlock – Fahreignung – Verhaltensänderung – Rehabilitation – Alkoholkonsum

Anschrift für die Verfasser

Caroline Stewin
DEKRA Automobil GmbH
Niederlassung Berlin-Reinickendorf
Kurt-Schumacher-Damm 28
13405 Berlin
Email: caroline.stewin@dekra.com

^{*)} Das Konsortium setzt sich zurzeit zusammen aus: Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München Dr. Hans Sachs, DEKRA Akademie GmbH (Dr. Birgit Kollbach), Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung (AFN) e.V. (Dr. Joachim Seidl), Pro Non Verkehrspsychologische Beratung und Therapie e.V. (Prof. Dr. Harald Meyer), DEKRA Automobil GmbH (Dipl.-Ing. Frank Koschela) und Dräger Safety AG & Co. KGaA (Dr. Johannes Lagois) mit Unterstützung des ADAC, unter wissenschaftlicher Federführung des Bonner Institutes für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V. (BIRVp) (Prof. Dr. Rainer Bonse), der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP) (Prof. Dr. Wolfgang Schubert) und International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) (Dipl.-Psych. Wolf-Rüdiger Nickel).

STZ eyetrial am Department für Augenheilkunde, Tübingen, Deutschland

B. WILHELM

Aktueller Stand der Begutachtung von Tagesschläfrigkeit

Seit dem letzten gemeinsamen Symposium der DGVM/DGVP 2011 lag das neu erstellte Kapitel 11.2 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung unter dem Titel „Tagesschläfrigkeit“ den Ministerien der Länder vor und deren Anregungen wurden eingearbeitet. Das BMVBS bereitet einen europaweiten Vorstoß zu diesem Thema vor. Das Kapitel in der finalen Form sieht ein gestuftes Vorgehen zur Begutachtung von Tagesschläfrigkeit vor, und enthält das zugrunde liegende Aufmerksamkeitskonzept und die geeignete Messmethodik sowie praktische Hinweise. Dieses Vorgehen wird einheitlich für Gruppe 1 und 2 empfohlen.

Grenzwertstudienkonzept: Für ein in Abstimmung mit den Vorständen der DGVM und DGVP entwickeltes, multimodales Studienkonzept u. a. zur Validität verschiedener Verfahren anhand von Außenkriterien des realen Fahrverhaltens oder Parallelen zu alkohol-induzierten Einschränkungen der Leistungsfähigkeit wird weiterhin eine Finanzierung angestrebt. In gleicher Sitzung wird über ein vom BMVBS gefördertes Projekt berichtet, in welchem Gütekriterien für existierende Tests zur Erfassung von Fahrerschläfrigkeit erarbeitet werden.

Schläfrigkeitsmessungen bei Verkehrskontrollen: Es sind Bestrebungen im Gange, länderbasiert Pilotversuche im Rahmen von Routinekontrollen durchzuführen. In solchen, wissenschaftlich begleiteten Versuchen würde polizeiliches Personal in der Anwendung von Schläfrigkeitstests initial geschult und während des Pilotversuchs begleitet.

Schlüsselwörter

Fahrerschläfrigkeit – Grenzwerte – Verkehrskontrollen – Pupillographie – Begutachtungs-Leitlinien

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. med. Barbara Wilhelm
STZ eyetrial am Department für Augenheilkunde
Schleichstr. 12-16
72076 Tübingen
Email: barbara.wilhelm@stz-eyetrial.de

Theresienkrankenhaus Mannheim, Medizinische Klinik III, Pneumologie, Pneumologische Onkologie, Allergologie, Schlaf- und Beatmungsmedizin, Mannheim, Deutschland

M. ORTH

Auswirkungen von Tagesmüdigkeit und -schläfrigkeit auf das Berufs- und Alltagsleben sowie die Fahrtauglichkeit

Einleitung: Tagesschläfrigkeit (= imperativer Einschlafdrang bei monotonen Situationen und insbesondere zu den physiologischen Leistungstiefs) führt zu Einschränkungen der Wahrnehmung, der Reaktionszeit, der Entscheidungsfindung und der Gedächtnisleistung und hat Konsequenzen für die Arbeits- und Leistungsfähigkeit sowie die Fahrtauglichkeit und führt letztendlich zu einer gesteigerten Eigen- und Selbstgefährdung. Die häufigste Ursache für Tagesschläfrigkeit stellen Schlafstörungen, insbesondere das obstruktive Schlafapnoe-Syndrom (OSAS), dar. Klar abgetrennt werden muss der Begriff „Müdigkeit“ oder „fatigue“, der den Zustand der Erschöpfung beschreibt, jedoch ohne zwanghaften Schlafdrang.

Methodik: Tagesschläfrigkeit stellt in 30-90 % schwerwiegender Vorfälle die Ursache von Unfällen in der Industrie dar. Kernzeit für Arbeitsunfälle ist der Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 1.00 Uhr. Das Vorhandensein von Tagesschläfrigkeit und Müdigkeit hat einen guten Vorhersagewert für längere Fehlzeiten am Arbeitsplatz. So

konnten an einem Kollektiv von 8000 Untersuchten nachgewiesen werden, dass bei Vorhandensein von Tagesschläfrigkeit bzw. Erschöpfungszuständen (Beobachtungszeitraum 2 Jahre) das relative Risiko für Fehlzeiten ≥ 90 Tage signifikant erhöht war (Schlafstörungen: OR = 1.4, 95CI: 1.02-1.51, Erschöpfung (OR 1.35, 95CI: 1.14-1.6). Ebenso konnte nachgewiesen werden, dass diese Symptome einen sehr guten Voraussagewert für die Nicht-Wiederaufnahme der Arbeit besitzen (Schlafstörungen: OR 0.56 < 95 % CI 0.35-0.90 > für Rückkehr zum Arbeitsplatz, Fatigue: OR = 0.56 < CI = 0.34-0.90 >).

Bei unbehandelten OSAS ist sowohl das Risiko von Arbeitsunfällen als auch von Verkehrsunfällen signifikant erhöht.

Schlussfolgerung: Schlafstörungen unterschiedlicher Provenienz können mit Tagesschläfrigkeit einhergehen und zu einer erheblicher Eigen- und Selbstgefährdung führen. Hieraus ergibt sich die Folgerung, Schlafstörungen, die mit Tagesschläfrigkeit einhergehen, möglichst rasch zu erfassen und einer adäquaten Diagnostik und Differentialtherapie zuzuführen.

Schlüsselwörter

Schlafstörungen – Tagesmüdigkeit – Fahrtauglichkeit – Auswirkungen – Schlafapnoe-Syndrom

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Maritta Orth
Theresienkrankenhaus Mannheim
Medizinische Klinik III, Pneumologie, Pneumologische Onkologie,
Allergologie, Schlaf- und Beatmungsmedizin
Bassermannstr. 1
68165 Mannheim
Email: maritta.orth@ruhr-uni-bochum.de

MZG Bad Lippspringe, AZfS, Bad Lippspringe, Deutschland

W. BÖHNING

Magensäure-Rückfluss – eine häufige Erkrankung und Ursache für Tagesschläfrigkeit

Die Gastro-ösophageale Refluxerkrankung (GERD) hat eine hohe Prävalenz (OSAS ca. 6 % der Bevölkerung; GERD ca. > 30 % der Bevölkerung; Koinzidenz OSAS und GERD ca. > 40 %).

Sie ist auch eine dezidierte Diagnose in der „International Classification of Sleep Disorders (ICSD)“.

Die exzessive Tagesschläfrigkeit (EDS) ist auch ein Kernsymptom der GERD als Folge häufiger Arousals durch Refluxepisoden mit Störung der Mikroschlafstruktur.

Klinisch werden 2 Formen der GERD unterschieden:

1. der typische symptomatische Reflux mit „Sodbrennen“;
2. der sog. „stille“ Reflux mit extraösophagealer Symptomatik.

Die Diagnostik und Differenzierung dieser beiden Formen ist gut möglich mittels „Laryngo-Pharyngealer Refluxdiagnostik“ (LPR) mit epipharyngeal liegender pH-Messelektrode.

Mit simultaner und zeitsynchroner Aufzeichnung der pH-Messung während einer normalen Polysomnographie ist der direkte zeitliche Zusammenhang zwischen Refluxepisode und Arousal darzustellen, so dass bei entsprechendem klinischem Bild die kausale Therapie eingeleitet werden kann.

Wegen der hohen Koinzidenz von Obstruktivem Schlafapnoesyndrom (OSAS) und GERD ist dieses Krankheitsbild zu berücksichtigen, wenn trotz effektiver Therapie des OSAS die auch dabei charakteristische EDS per-

sistiert, auch ohne dass subjektiv über die typische Symptomatik wie Sodbrennen geklagt wird. Die LPR sollte daher diagnostische Routine-Maßnahme im Schlaflabor werden.

Schlüsselwörter

Magensäure-Rückfluss – Tagesschläfrigkeit – „Stiller“ Reflux – PH-Metrie – LPR

Anschrift des Verfassers

Dr. Wilfried Böhnig
MZG Bad Lippspringe
AZfS
Antoniusstrasse 21
33175 Bad Lippspringe
Email: w.boehning@medizinisches-zentrum.de

Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Bergisch Gladbach, Deutschland

E. A. SCHMIDT, C. PLATHO

Erfassung von Fahrermüdigkeit – Anforderungen an Testverfahren und Gütekriterien von Indikatoren

Müdigkeit am Steuer stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr dar. Während „Übermüdung“ in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik vergleichsweise selten als Unfallursache angegeben wird, schätzen wissenschaftliche Studien den Anteil von Übermüdungsunfällen deutlich höher ein.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Verfahren zur objektiven Erfassung von Müdigkeit entwickelt und in den Markt eingeführt. Zwischen den Verfahren bestehen erhebliche Unterschiede. Neben Messtechniken zur Fahrerzustandserfassung, die darauf abzielen, fortlaufend die Müdigkeit des Fahrers während der Fahrt zu erfassen und ab einem bestimmten Müdigkeitsgrad ein Warnsignal zu senden, existieren Verfahren, die außerhalb des Fahrzeugs zur Anwendung kommen und damit auch für polizeiliche Kontroll- und Überwachungsaktivitäten geeignet sein könnten. Da die Verfahren unterschiedliche Parameter zur Erfassung von Müdigkeit (z. B. Lidschlagfrequenz, Pupillenoszillationen, Verhaltens- bzw. Leistungsmaße) verwenden, stellt sich unter anderem die Frage nach den Vor- und Nachteilen der jeweiligen Verfahren sowie deren Vergleichbarkeit.

Ziel eines durch die Bundesanstalt Straßenwesen initiierten Forschungsvorhabens ist es daher, den State-of-the-Art objektiver Verfahren zur Erfassung von Fahrermüdigkeit aufzuarbeiten. Dabei werden derzeit auf dem Markt erhältliche und kurz vor Markteinführung stehende Systeme zur Fahrerzustandserfassung sowie fahrzeugexterne Systeme berücksichtigt. Zur Beschreibung und zum Vergleich der Systeme wird auf Grundlage der wissenschaftlichen Aufbereitung des Forschungsstandes ein umfassender Kriterienkatalog erarbeitet, der unter anderem testtheoretische, praktische und ökonomische Aspekte berücksichtigt. Auf Grundlage des Kriterienkatalogs wird ein Befragungsinstrument zur Anwendung im Rahmen der Delphi-Methodik erstellt, mit dessen Hilfe die Meinungen von Fachexperten eingeholt werden. Abschließend ist eine Befragung von Nutzern bereits in Serienfahrzeugen befindlicher Systeme geplant.

Im Rahmen des Posters wird die Methodik des skizzierten Forschungsprojekts im Detail erörtert und ein Überblick über den in der Expertenbefragung verwendeten Kriterienkatalog gegeben.

Schlüsselwörter

Müdigkeit – Schläfrigkeit – Fahrerzustand – Messsysteme – Delphi-Methode

Anschrift für die Verfasser

Dr. Eike A. Schmidt
Bundesanstalt für Straßenwesen
Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin
Brüderstr. 53
51427 Bergisch Gladbach
Email: schmidte@bast.de

Universitätsklinikum, Institut für Rechtsmedizin, Bonn, Deutschland

F. MÜßHOFF, L. HOTTMANN, C. HESS, B. MADEA

Legal Highs – Erfahrungen mit Bestellungen aus dem Internet

Einleitung: In den letzten Jahren wird vermehrt von einem Auftreten gefährlicher und ungenügend untersuchter neuer Designer-Drogen berichtet. Mixturen mit zentral wirksamen Mitteln werden häufig als Kräutermischungen, Lufterfrischer, Pfeifenreiniger, Dünger oder Badesalze vertrieben oder aber als sog. „Research Chemicals“ angeboten. Nicht selten unterliegen enthaltene Wirkstoffe nicht dem deutschen Betäubungsmittelgesetz (BtMG), so dass Vertrieb und Konsum gemeinhin als legal angesehen werden. Allerdings können entsprechende Wirkstoffe ggf. auch dem deutschen Arzneimittelgesetz (AMG) unterliegen.

Methodik: Über Privatpersonen wurden verschiedene Produkte (keine Spice-Produkte) über das Internet bezogen und im Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Bonn mittels Gaschromatographie-Massenspektrometrie analysiert und über Bibliothekenvergleich (MAURER/PFLEGER/WEBER UND RÖSNER/JUNGE/WESTPHAL/FRITSCHI) erhaltene Massenspektren abgeglichen.

Ergebnisse: Bei Analyse von 86 Proben wurden zentral aktive Substanzen (inkl. Coffein) in 98 % aufgefunden (69 % aller Proben waren positiv für Coffein). In 14 % der Proben wurden Substanzen aufgefunden, die dem BtMG unterliegen, u. a. 2,5-Dimethoxy-4-methylamphetamin, Amphetamin, Etilamphetamin, N-Benzylpiperazin, Mephedron, Methcathinon und Phenobarbital. In 37 % der Proben wurden Substanzen aufgefunden, die dem AMG unterliegen (u. a. Ephedrin, Pseudoephedrin, Methylephedrin, Synephrin oder lokale Anesthetika). Andere interessante pharmakologisch aktive Substanzen umfassten 4-Methylcathinon (n = 13), Flephedron (n = 8), Trifluoromethylphenyl-piperazin (n = 7), Methylon (n = 5), Butylon (n = 2), Hordenin (n = 2) und Harman (n = 2).

Schlussfolgerung: In erschreckend hoher Zahl sind psychoaktive Wirkstoffe in Zubereitungen aufzufinden, die auf einfachste Weise aus dem Internet zu bestellen sind. Zum Teil unterliegen sie nicht nur dem AMG, sondern sogar dem BtMG. In Chat-Rooms wird ungeniert über Erfahrungen mit solchen Substanzen berichtet und teilweise sogar der Vorteil herausgestellt, dass solche Substanzen bei Straßenverkehrskontrollen nicht nachweisbar seien. Sowohl bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen zur Fahrsicherheit als auch zur Fahreignung muss man sich des Problems bewusst sein. Labore sollten in der Lage sein, zumindest bei entsprechendem Anfangsverdacht entsprechende Nachweise führen zu können.

Danksagung: Die Studie wurde gefördert durch den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V., wofür sich die Autoren herzlich bedanken.

Schlüsselwörter

Legal Highs – GC/MS – Piperazin – BtMG – Straßenverkehr

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Frank Mußhoff
Universitätsklinikum
Institut für Rechtsmedizin
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
Email: f.musshoff@uni-bonn.de

Mensch-Verkehr-Umwelt, München, Deutschland

H. GSTALTER

Psychologische Aspekte der Fahrfähigkeit von Senioren im Straßenverkehr

Die demografische Entwicklung führt seit Jahren zu einem wachsenden Anteil älterer Kraftfahrer auf unseren Straßen. Dadurch hat die öffentliche und fachliche Debatte über die Sicherheit von Senioren an Steuer an Bedeutung gewonnen und zu kontroversen Positionen im Umgang mit diesem Thema geführt. In der Zwischenzeit hat sich die Forschung weltweit diesem Thema gewidmet und mittlerweile konvergieren die Erkenntnisse in vielen Punkten. Der Vortrag fasst den Wissensstand zu den medizinischen und psychophysischen Leistungsvoraussetzungen für das Autofahren zusammen und gleicht dies mit der Unfallverwicklung der Zielgruppe ab. Es zeigt sich, dass Senioren in aller Regel sichere Verkehrsteilnehmer sind, denen durch kompensatorische Fahrweise ein Ausgleich für ihre Leistungseinbußen gelingt. Verschiedene Indizes der Unfallbeteiligung werden diskutiert und damit typischerweise verbundene Fehlinterpretationen angesprochen (frailty bias, low mileage bias). Von dieser Befundlage ausgehend werden Chancen und Nutzen von generalpräventiven Maßnahmen (z. B. regelmäßige Überprüfungen aus Altersgründen) und Trainingsmaßnahmen verschiedenster Art eingeschätzt.

Schlüsselwörter

Fahrfähigkeit – Senioren – Straßenverkehr – Leistungsvoraussetzungen – Trainingsmaßnahmen

Anschrift des Verfassers

Dr. Herbert Gstalter
Mensch-Verkehr-Umwelt
Stiftsbogen 75
81375 München
Email: gstalter@mnet-online.de

Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München, Deutschland¹)
Hochschulcampus Tuttingen der Hochschule Furtwangen, Deutschland²)

A. WAGNER¹), F. FISCHER¹), S. PELDSCHUS^{1,2}), M. GRAW¹)

CT-basierte Modellbildung für die forensische Biomechanik – Thoraxverletzungen bei jüngeren und älteren Pkw-Insassen

Fragestellung: Der knöcherne Thorax spielt bei der Untersuchung von Verletzungen älterer Pkw-Insassen bei Verkehrsunfällen eine wesentliche Rolle. Epidemiologische Fallstudien aus den USA (KENT et al. 2005) zeigen einen signifikanten Einfluss von Thoraxverletzungen auf die Mortalitätsrate. Die verletzungsrelevanteste Körperregion verschiebt sich dabei deutlich mit zunehmendem Lebensalter vom Kopf bei jungen Insassen (16-33 Jahre) hin zum Thorax bei den über 64-Jährigen. Weitere Studien verdeutlichen insbesondere die Relevanz von Rippenfrakturen für das Mortalitätsrisiko älterer Insassen (KENT et al. 2008, BULGER et al. 1999). Diese Studien machen eine nähere Untersuchung der für die verminderte Verletzungstoleranz verantwortlichen Faktoren am Thorax älterer Insassen erforderlich.

Gerade numerische Menschmodelle besitzen angesichts ihrer hohen Detailgenauigkeit bezüglich Geometrie und Materialeigenschaften ein großes Potenzial für die forensische Rekonstruktion von Verkehrsunfällen. Wie gut derzeit eingesetzte Menschmodelle jedoch die ältere Bevölkerung repräsentieren, ist unklar.

Methodik: An Hand eines Kollektivs aus über 70 CT-Datensätzen von Individuen unterschiedlichen Geschlechts und Alters werden neue altersabhängige und verletzungsrelevante geometrische Faktoren am knöchernen Thorax identifiziert und am numerischen Menschmodell THUMS3 simuliert. Die Identifizierung erfolgt an durch Image-Processing Verfahren gewonnenen 3D-Modellen. Es werden Parameter am gesamten Thorax, an einzelnen Rippen sowie Rippenquerschnittsparameter bestimmt. Zusätzlich wird eine morphometrische Analyse der Thoraxparameter mit Hilfe von Methoden der geometrischen Morphometrie durchgeführt. Ziel der Studie ist eine Bewertung der genannten Methoden zur Erfassung anthropometrischer Unterschiede im vorliegenden Kollektiv sowie die Prüfung der Anwendungsmöglichkeiten von CT-Aufnahmen zur anthropometrischen Thoraxanalyse und biomechanischen Modellbildung.

Ergebnisse und Diskussion: Erste Ergebnisse zeigen eine Eignung von CT-Aufnahmen zur Untersuchung anthropometrischer Fragestellungen sowie Erfolge bei der Anwendung der oben genannten Methoden auf die Struktur des knöchernen Thorax. Erste Schritte zur Schaffung einer Datengrundlage für die Erstellung eines verbesserten, spezifisch auf ältere Insassen angepassten numerischen Menschmodells zur forensischen Verletzungssimulation werden in Zukunft erfolgen.

Literatur

- Kent R, Henary B, Matsuoka F. On the fatal crash experience of older drivers. Proc. AAAM (2005)
Kent R, Woods W, Bostrom O. Fatality risk and the presence of rib fractures. Annals of Advances in Automotive Medicine (2008)
Bulger E, Arneson M, Mock C, Jurkovich G. Rib fractures in the elderly (1999)

Schlüsselwörter

Thoraxverletzung – Alter – Anthropometrie – Finite Elemente Methode – Computertomographie

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Biol. Anja Wagner
Institut für Rechtsmedizin der Universität München
Nußbaumstr. 26.
80336 München
Email: anja.wagner@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, Kiel, Deutschland

H.-J. KAATSCH

Trunkenheit am Ruder – Untersuchungen zur Fahrtüchtigkeit alkoholisierter Schiffsführer

Die Frage des Alkoholeinflusses in der Schifffahrt ist bereits des Öfteren erörtert worden. Die bislang vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen mündeten aber nicht in der juristischen Festlegung eines Grenzwertes für die absolute Fahrtüchtigkeit am Ruder.

Ziel unserer Untersuchungen war das Erarbeiten eines umfangreichen Datenmaterials zur Frage der Beeinträchtigung von Teilnehmern am Schiffsverkehr durch Alkoholeinfluss bei ca. 1,0 ‰ sowie die Erarbeitung von Vorschlägen für einen Grenzwert für die absolute Untüchtigkeit zum Führen eines Wasserfahrzeuges.

Insgesamt wurden n = 21 (1 w; 20 m) gesunde Kapitäne bzw. Nautische Offiziere im Alter von durchschnittlich 38,6 (27-62) Jahren untersucht. Die Untersuchungen fanden in einem modernen Schiffssimulator der Fachhochschule Hamburg, Bereich Nautik, statt. Dieser besteht aus einem in allen Ebenen hydraulisch bewegbaren Brückenhaus mit Rundumprojektion.

Jeder Proband war im Rahmen seiner Ausbildung mit dem Fahr Simulator vertraut und musste am Versuchstag nach einem genau festgelegten Zeitablauf nüchtern sowie nach definierter Alkoholaufnahme eine 45 Minuten dauernde Simulationsfahrt durchführen. Drei Blutentnahmen dokumentierten die tatsächlich erreichten Blutalkoholkonzentrationen. Zusätzlich wurden internistische, augenärztliche und testpsychologische Daten erhoben.

Die seemännische Bewertung wurde von einem Nautiker und einem seerfahrenen Rechtsmediziner nach vorgegebenen Kriterien durchgeführt.

Im Vergleich zur Nüchternfahrt verschlechterte sich die Leistung der Probanden fast ausnahmslos während der Alkoholfahrt. 18 von 21 Kapitänen zeigten massive Leistungsausfälle unter Alkohol. Besonders auffällig waren Beeinträchtigungen des Konzentrationsvermögens und der seemännischen Sorgfalt sowie eine gesteigerte Risikobereitschaft.

Nach den Ergebnissen des Versuchs stellt eine Blutalkoholkonzentration des Schiffsführers von 1,0 ‰ eine ganz erhebliche Gefährdung der Schifffahrt dar. Die Festlegung eines Grenzwertes von 1,0 ‰ BAK für die absolute Fahrtüchtigkeit am Ruder erscheint somit aus rechtsmedizinischer Sicht zwingend geboten.

Schlüsselwörter

Trunkenheit – Fahrtüchtigkeit – Schiffsführer – Alkoholeinfluss – Schiffsverkehr

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. med. Dr. jur. Hans-Jürgen Kaatsch
Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
Universitätsklinikum Schleswig-Holstein
Arnold-Heller-Str. 12
24105 Kiel
Email: hjk@uksh.de

Institut für Rechtsmedizin u. Verkehrsmedizin, Forensische Toxikologie, Heidelberg, Deutschland

G. SKOPP

Amphetamine – Nachweisbarkeitsdauer und Vorhersehbarkeit

In Europa zählen Psychostimulanzien vom Amphetamintyp nach Cannabis zu den am häufigsten konsumierten, illegalen Drogen. In der Anlage zu § 24a (2) StVG wurde für diese Substanzgruppe von der Grenzwertkom-

mission eine Konzentration von jeweils 25 ng/mL Serum festgelegt; ab dieser Konzentration erscheint es möglich, dass ein Fahrer in seiner Fahrsicherheit eingeschränkt ist. Die Feststellung einer vorsätzlichen Fahrt unter Drogeneinfluss ist schwierig; bei einem etwa 24 Stunden oder länger zurückliegenden Konsum wird auch dem Vorwurf der Fahrlässigkeit damit begegnet, dass der Betreffende nach diesem Zeitraum nicht mehr mit einem über dem Grenzwert liegenden Befund rechnen müsse.

Es wird ein Überblick über wesentliche kinetische Parameter von Amphetamin, Methamphetamin, Methylen-dioxyamphetamin und Methylen-dioxyethylamphetamin gegeben. Diese Verbindungen besitzen alle ein chirales Zentrum, wobei die S-Enantiomere im Vergleich zu den R-Enantiomeren psychotrop wirksamer sind und eine etwas kürzere Plasmaeliminationshalbwertszeit besitzen. Aktuell steht eine beschränkte Anzahl von Ergebnissen aus kontrollierten Studien zur Verfügung, teilweise mit nicht ausreichenden Beobachtungszeiträumen, geringen Probandenzahlen und moderaten Dosen. Dennoch konnte in diesen Untersuchungen nach Verabreichung höherer Dosen an Methylen-dioxy-methamphetamin bereits eine nichtlineare Kinetik im Vergleich zu Amphetamin und Methamphetamin beobachtet werden. Insgesamt ergibt sich eine große Schwankungsbreite der kinetischen Parameter, die eine Abschätzung des Nachweiszeitraumes – der 24 bzw. auch 48 Stunden überschreiten kann – erschwert.

Analog zu den Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 2011 bezüglich des Konsums von Cannabisprodukten sollte verstärkt darüber aufgeklärt werden, dass sich Psychostimulanzien vom Amphetamintyp im Blut unter Umständen erheblich länger als einen Tag in Konzentrationen ≥ 25 ng/mL nachweisen lassen.

Schlüsselwörter

Amphetamine – Nachweisbarkeitsdauer – Vorhersehbarkeit – Methylen-dioxy-methamphetamin – Drogeneinfluss

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Gisela Skopp
Institut für Rechtsmedizin u. Verkehrsmedizin
Forensische Toxikologie
Voss-Str. 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de

Institut für Rechtsmedizin, Abteilung Forensische Toxikologie, Frankfurt a. M., Deutschland

S. TÖNNES

Möglichkeiten und Grenzen der Interpretation von Cannabinoid-Blutkonzentrationen

Cannabis ist die bei weitem am häufigsten konsumierte Droge, daher enthält ein sehr hoher Anteil der anlässlich von Verkehrsdelikten entnommenen Blutproben Rückstände von Cannabinoiden. Die bei der toxikologischen Analyse erhaltenen Befunde werden einerseits beim Straf- oder Ordnungswidrigkeitsverfahren bewertet, andererseits bei der MPU hinsichtlich Glaubwürdigkeit und Konsum-Distanzierung. Ebenfalls lassen sich Hinweise bezüglich „täglichem oder nahezu täglichem“ Konsum erhalten, was Weichen für das weitere Procedere stellen kann.

In Deutschland wird kein Vollblut untersucht, in dem Cannabinoid-Konzentrationen deutlich niedriger liegen als in fast allen Vergleichsstudien, da deren Daten auf Plasma oder Serum basieren. Hämolyse, die bei natrium-fluoridhaltigen Blutproben in unkalkulierbarem Ausmaß auftritt („Drogenröhrchen“), führt dazu, dass Cannabinoidkonzentrationen niedriger sind (ca. 25 %) als wenn Serum ohne Zusatzstoffe untersucht worden wäre (bundesweit üblich).

Aufgrund des variierenden Wirkstoffgehalts von Cannabispräparaten und sehr stark ausgeprägter interindividueller Unterschiede in der Pharmakokinetik (z. B. rauchen chronische Konsumenten deutlich effektiver) sind

Vergleiche von Dosisangaben („1 Joint mit 0,5 g“) nur gering mit Serumbefunden korreliert, sowohl die Wirksubstanz Tetrahydrocannabinol (THC) als auch dessen unwirksames Abbauprodukt THC-carbonsäure.

Ein Eckpunkt zur Bewertung ist der THC-Grenzwert von 1 ng/ml Serum für den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG. Nach einer Regressionsformel (HUESTIS et al. 1992) liegt bei diesem Wert mit 95 % Wahrscheinlichkeit ein Konsum innerhalb der letzten 10,8 Stunden vor, in Studien mit Gelegenheitskonsumenten (≤ 1 Joint/Woche) wird dieser Wert jedoch regelmäßig schon 6 bis 8 Stunden nach dem Konsum unterschritten. In den letzten Jahren ist jedoch klar geworden, dass sich THC bei häufigerem Konsum so in Körperspeichern anreichert, dass es kontinuierlich in geringen Mengen an das Blut abgegeben wird und THC dadurch deutlich länger nachweisbar wird. Konzentrationen können dann bei chronischen Konsumenten nicht nur 24 Stunden, sondern sogar 1 Woche nach dem letzten Konsum noch über 1 ng/ml liegen. Derartige Fälle kann man möglicherweise anhand der Konzentration des Abbauproduktes Hydroxy-THC differenzieren. Chronischer Konsum wird überwiegend anhand der Konzentration der THC-Carbonsäure festgestellt. Bei Gelegenheitskonsumenten finden sich bei einer üblichen Konsumdosis von 0,5 mg THC/kg Maximalkonzentrationen von unter 75 ($n = 29$, 95 % unter 54) ng/ml, 6 h nach dem Konsum lagen alle Werte unter 30 (95 % unter 18) ng/ml. Höhere Konzentrationen weisen daher auf einen chronischen Konsum hin, es finden sich aber auch Konzentrationen unter 30 ng/ml bei chronischen Konsumenten.

Das folgende Kriterium wird vom Autor zur Feststellung eines aktuellen Cannabiskonsums vorgeschlagen. Wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist, liegt mit 95 % Wahrscheinlichkeit ein Konsum 6 h oder weniger zurück: $\text{THC} \geq 10,58$ ng/ml oder $\text{THC-OH} \geq 5,46$ ng/ml oder $\text{THC/THC-COOH} \geq 0,19$ oder $\text{THC} \geq 1,42$ ng/ml und $\text{THC-COOH} \leq 16,29$ ng/ml.

Schlüsselwörter

Cannabinoid-Blutkonzentrationen – Blutproben – Cannabiskonsum – Drogen – THC

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Stefan Tönnies
Institut für Rechtsmedizin
Abteilung Forensische Toxikologie
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt/Main
Email: toennes@em.uni-frankfurt.de

LVR-Klinik Bonn, Abteilung für Abhängigkeitserkrankungen und Psychotherapie "Junge Sucht", Deutschland

W. DAU

Therapieerfolg bei Cannabis- und Partydrogenkonsumenten – Ergebnisse einer Längsschnittstudie

Einleitung: Zur stationären Behandlung von Cannabis-/Partydrogenkonsumenten wurde eine Kurzinterventionsmethode „Kompass“ mit einem Zeitaufwand von täglich fünf Minuten entwickelt und auf ihre Wirksamkeit insbesondere hinsichtlich der depressiven Symptomatik und der besonderen Bedürfnisse der Patientengruppe überprüft.

Methodik: 104 Patienten im Alter von 23 J., davon 66 Cannabis- und 21 Partydrogenkonsumenten, die sich in der LVR-Klinik Bonn stationär in Behandlung befanden, wurden anhand standardisierter Fragebögen (BDI, HAUTZINGER et al., 1995; IIP-C, HOROWITZ et al., 2000; STAI, LAUX et al., 1981; SCL-90-R, FRANKE, 2005) und eines halbstrukturierten Interviews (EuropASI, GSELLHOFER & BLANKEN, 1999) in einem quasi-experimentellen Design untersucht. Der Therapieerfolg (Symptomreduktion) wurde über die korrigierte Effektstärke erfasst.

Ergebnisse: Die Kurzinterventionsmethode „Kompass“ ist ein in der stationären Behandlung wirksames Zusatz-treatment. Im Vergleich zu einer „Treatment-as-usual“-Gruppe wurden mit $d = 0.70$ für interpersonale Probleme, $d = 0.60$ für Trait-Angst, $d = 0.56$ für Depressivität und $d = 0.60$ für psychische Belastung mittlere Effektstärken gefunden.

Schlussfolgerung: Der „Kompass“ kann effektiv und effizient als Zusatzbehandlung in die stationäre Therapie für Cannabis-/Partydrogenkonsumenten integriert werden und verbessert das bestehende stationäre Angebot. Hierbei scheint das Ausmaß der Zielerreichung ein wichtiger Faktor für die Effekte der Intervention zu sein. Es werden erste Daten aus der laufenden Follow-up-Untersuchung vorgestellt und im Hinblick auf verkehrsrechtliche Aspekte diskutiert.

Schlüsselwörter

Cannabis- und Partydrogenkonsumenten – Längsschnittstudie – depressive Symptomatik – Kompass – Drogen

Anschrift des Verfassers

Wolfgang Dau
LVR-Klinik Bonn
Abteilung für Abhängigkeitserkrankungen und Psychotherapie
„Junge Sucht“
Kaiser-Karl-Ring 20
53111 Bonn
Email: wolfgang.dau@lvr.de

Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie, Deutschland¹
DEKRA e. V. Dresden, Berlin, Deutschland²
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, Institut für Psychologie, Deutschland³

R. BANSE^{1,3}), W. SCHUBERT^{1,2}), C. REBETZ¹), J. KOPPEHELE-GOSSEL³)

Persönlichkeit, Einstellungen und Fahrverhalten – erste Ergebnisse einer sechsjährigen Längsschnittstudie

In einer prospektiven Längsschnittstudie über sechs Jahre wurden Zusammenhänge zwischen der Persönlichkeit und verkehrsrelevanten Einstellungen von Fahranfängern und deren Fahrverhalten untersucht. Dazu wurde bei einer großen Stichprobe von jungen Kraftfahrern und -fahrerinnen (N = 521) unmittelbar nach Bestehen der theoretischen Fahrprüfung die allgemeine und verkehrsspezifische Aggressivität sowohl mit Fragebogenverfahren als auch mit einem indirekten, reaktionszeitbasierten Verfahren (Aggressivitäts-IAT) erfasst. Zusätzlich wurde eine Reihe von verkehrsbezogenen Einstellungen erhoben. Als objektives Kriterium des Fahrverhaltens wurden einerseits alle im KBA erfassten Verkehrsdelikte und Führerscheinentzüge der Probanden über einen Beobachtungszeitraum von 6 Jahren regelmäßig erfasst. Zusätzlich wurden die Probanden zum Ende des Beobachtungszeitraums kontaktiert und zu ihrem Fahrverhalten und spezifischen Verkehrsdelikten (wie z. B. Geschwindigkeitsübertretungen und Fahren unter Alkoholeinfluss) befragt. In methodischer Hinsicht erlaubt die Studie einen direkten Vergleich von Verkehrsdelikten im Hellfeld (registrierte Verkehrsdelikte) und im Dunkelfeld (selbstberichtete Verkehrsdelikte). Die inhaltliche Analyse ergab, dass eine Reihe von Persönlichkeits- und Einstellungsmaßen eine Vorhersage von registrierten Verkehrsdelikten und selbstberichtetem Fahrverhalten erlaubten. Die Stärke der Zusammenhänge wurde sowohl durch das Geschlecht der Probanden als auch durch den

Zeitraum nach dem Führerscheinerwerb (zwei, vier und sechs Jahre) moderiert. Die Bedeutung von Persönlichkeitsmerkmalen und Einstellungen für die Fahrreignung werden im Lichte dieser Ergebnisse diskutiert.

Schlüsselwörter

Fahrverhalten – Langzeitschnittstudie – Hellfeld – Dunkelfeld – Verkehrsverhalten

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. phil. Rainer Banse
Universität Bonn
Institut für Psychologie
Sozial- und Rechtspsychologie
Kaiser-Karl-Ring 9
53111 Bonn
Email: banse@uni-bonn.de

TNO, Behavioural and Societal Sciences, Soesterberg, Niederlande

R. A. VAN DER HORST

Video-recorded accidents, conflicts and road user behaviour – a step forward in traffic safety research

TNO conducted long-term video observations to collect data on the pre-crash phase of real accidents (what exactly happened just before the collision?). The video recordings of collisions were used to evaluate and validate the safety value of in-depth accident analyses, road scene analyses, and behavioural observations (including traffic conflicts). Digital video recordings have been made at four urban intersections for a period between 19 and 22 months (24 hours/day). Collisions and conflicts have been analysed quantitatively using the VIDARTS (VIDeo Analysis of Road Traffic Scenes) approach and conflicts scored according to the criteria of the DOCTOR (Dutch Objective Conflict Technique for Operation and Research) technique.

In total sixteen collisions could be identified from video, ten car-car collisions, two single-vehicle accidents, two car-bicyclist/moped collisions, one single-bicyclist and one single-mobility scooter accident. For each collision, a detailed description is available of the process just before and during the collision phase. The conflicts that were scored (either randomly during the collision scanning process or systematically for one day) clearly illustrated typical safety problems and resulted in several observations about the typical lay-out and functioning of the intersection at hand. As an example, this is illustrated for one of the four intersections.

In general, traffic conflicts and deviant behaviour, together with road scene analyses give a good insight in potential safety problems at specific intersections from a road users' perspective. The collected collisions helped a lot to get a better insight in accident causation processes and to value the results of conflict observations and road scene analyses. With respect to the collisions, remarkably, in most cases, another road user was (in)directly involved, either as a distracting or as a contributing element. There is no need to wait for accidents for improving road safety at intersections.

Time-related measures such as Time-To-Collision (TTC) and Post-Encroachment Time (PET) are promising surrogate safety measures for analysing encounters between road users at intersections and certainly have potential to serve as predictors of accident risks, for example for the development and application of traffic safety modules in microscopic traffic simulation models.

Keywords

video-recorded accidents – road user behavior – Time-related measures – VIDARTS – traffic safety

Anschrift des Verfassers

Richard A. van der Horst
TNO
Behavioural and Societal Sciences
Kampweg 5, P.O. Box 23
3769 ZG Soesterberg
Niederlande
Email: richard.vanderhorst@tno.nl

AXA Winterthur, Schweiz

B. ZAHND, T. ABERLE, B. JORDAN

Bremsverhalten vor einer Kollision – Erkenntnisse aus den Beschleunigungsdaten des Crash Recorders

Im März 2008 lancierte die AXA Winterthur den Zusatz „Crash Recorder“ zum Motorfahrzeugversicherungsprodukt. Zu Beginn wurde das Produkt auf junge Lenker bis 25 Jahren eingeschränkt. Der Kern dieses Zusatzes ist ein Ereignisdatenspeicher, der Crash Recorder, welcher die Beschleunigungen im Fahrzeug misst. Im Falle eines Unfalls speichert der Crash Recorder die Beschleunigungen während 20s vor der Kollision und 10s nach der Kollision mit 10 Datenpunkten pro Sekunde. In der Kollisionsphase werden sogar 1000 Datenpunkte pro Sekunde abgespeichert.

Die Studie konzentriert sich auf 94 Datensätze von Heckkollisionen, in denen die Beschleunigungsdaten aus dem auffahrenden Fahrzeug zur Verfügung stehen. Da zu Beginn nur junge Lenker den Crash Recorder wählen konnten, sind die 94 Datensätze von Junglenkern generiert worden. Jeder Datensatz wurde daraufhin überprüft, ob vor der Kollision gebremst wurde und falls ja, wie heftig. Die positive Erkenntnis war, dass in 86 % der Fälle eine negative Beschleunigung, also eine Bremsung, feststellbar war. Jedoch wurde nur in 1 % der Fälle die maximale Bremswirkung von 8 m/s^2 oder mehr erreicht, also tatsächlich eine Notbremsung vor der Kollision eingeleitet. Hätten alle Lenker im selben Moment reagiert, aber die maximale Bremskraft ausgenutzt, hätten 62 % der Unfälle verhindert werden können.

Schlüsselwörter

Bremsverhalten – Kollision – Beschleunigungsdaten – Crash Recorder

Anschrift für die Verfasser

Bettina Zahnd
AXA Winterthur
General Guisan-Strasse 40
8401 Winterthur
Schweiz
Email: bettina.zahnd@axa-winterthur.ch

Factum OHG, Wien, Österreich

R. RISSER

Verkehrskonflikte, oder: Warum so großer Einsatz post-crash, aber so geringer Einsatz zur Unfallvermeidung?

Die vorliegende Präsentation plädiert für die Verwendung von sogenannten Unfallsurrogaten – Critical incidents, Verkehrskonflikte, Near accidents u. ä. genannt – in größerem Umfang und auf systematische Art und Weise. Dabei wird u. a. auf neueste Literatur v. a. aus Kanada eingegangen. Im Straßenverkehr hat sich im Laufe von Jahrzehnten eine Kultur des Lernens aus Unfällen entwickelt. Wir sammeln und dokumentieren Unfallereignisse und rechnen und hantieren mit den Daten. Wir schauen, welche Unfälle passieren, überlegen uns daraufhin, warum sie wohl passiert sind und versuchen dann – nicht einmal systematisch, wenn man etwa an die häufigste Unfallursache: nicht angepasste Geschwindigkeit denkt – die Ursachen zu beheben. Dies steht in krassem Gegensatz zu dem, was im Bereich des Zug- und Flugverkehrs geschieht: Dort will man gar nicht erst rechentaugliche Unfallstatistiken zusammenstellen. Jeder Unfall wird umfassend tiefenanalysiert und Unfälle sollen so selten sein, dass statistische Auswertungen keinen Sinn machen. Die Aussage in Dissertationen, dass zu geringe Unfallzahlen vorlagen, um ein bestimmtes Phänomen sorgfältig zu untersuchen, wird es dort nicht geben. Wenn man sich die vorliegende Präsentation als einigen Leitsätzen folgend vorstellt, so wäre *Leitsatz Nummer 1*: Unser Hauptziel sollte nicht Unfallregistrierung, die Zusammenstellung von Unfallstatistiken und die Auswertung von Unfalldaten sein, sondern die Unfallvermeidung, und zwar so weitgehend, dass Unfallstatistiken an Wichtigkeit für die Verkehrssicherheitsarbeit einbüßen. (Dies wäre z. B. auch im Sinn der Nullvision). Weiters geben Unfalldaten viel zu wenig Auskunft darüber, was im Detail schief gelaufen ist, sodass Unfälle passiert sind.

Leitsatz Nummer 2 bezieht sich daher auf den wissenschaftlichen Charakter der bisherigen Sicherheitsforschung. In den Naturwissenschaften ist immer das Ziel, alle theoretischen Überlegungen mit Empirie zu verbinden. Milliarden werden ausgegeben, um bspw. theoretisch antizipierte Teilchen im CERN nachzuweisen. Der Unfall als zentrales unerwünschtes Ereignis im Zusammenhang mit der Sicherheitsarbeit wurde bisher empirisch nicht oder kaum dargestellt. Generell beruht die Verkehrssicherheitsarbeit im Straßenverkehr kaum auf empirisch erhobenen Daten. Wenn es etwa Konflikte mit einer „neuen“, wachsenden Gruppe von Verkehrsteilnehmern gibt, wie z. B. den Radfahrern, lässt die Gesellschaft es zu, dass jahrelang spekuliert wird, wo die Ursachen für Probleme liegen, ohne dass man nach systematischen empirischen (also z. B. Beobachtungsdaten) verlangte. Welche problematischen Interaktionen an Kreuzungen systematisch vorkommen, die poisson-verteilt in Unfälle münden, wird viel zu selten oder gar nicht empirisch untersucht. Dafür fehlt den zuständigen Stellen zufolge meist das Geld, obwohl die vermiedenen Unfälle weit mehr Ersparnisse bringen sollten, als die Untersuchungen kosten.

Das führt uns zu *Leitsatz Nummer 3*: Volkswirtschaftliche Ersparnisse sind für die involvierten Stellen, die für derartige Arbeiten bezahlen müssten, nicht fühlbar bzw. nicht für die eigene Buchhaltung rechnerisch merkbar, während die Ausgaben für die Forschung sich dort sehr wohl deutlich zeigen. Auf Unfälle zu warten ist, boshaft gesagt, bequemer. Da ist es ein sehr komfortables Faktum, dass man mit mangelnder oder nicht nachgewiesener Validität von empirisch erhobenen Unfallsurrogaten – und die in dieser Präsentation thematisierten Verkehrskonflikte sind solche Surrogate – argumentieren kann. Aber das ist ein konservativer, systemerhaltender Zugang.

Leitsatz Nummer 4: Korrelative Validitätsdarstellungen machen wegen der stochastischen Eigenschaften des Unfallereignisses und wegen der mangelnden prognostischen Validität von Unfalldaten selbst wenig Sinn. Auf lokaler Ebene lassen Unfalldaten keine validen Prognosen für zu erwartende Unfälle in der Zukunft zu. Die systematische Verwendung von Sicherheitsindikatoren, die nicht den Charakter von Unfällen haben, sondern gerade deren Vermeidung reflektieren, müsste demnach so vorgeschlagen werden: Führe systematisch an ausgewählten Stellen Verkehrskonflikterhebungen durch. Verfeinere und verbessere die Stellenauswahl im Laufe der Zeit. Weise nach, dass an auf der Basis von Verkehrskonflikterhebungen gestalteten oder sanierten Stellen keine oder

keine bestimmten Unfälle mehr passieren. Zeige, wo sich die volkswirtschaftlichen Ersparnisse konkret niederschlagen und gib diesen Zahlen eine für die nationalen Budgets praktische Bedeutung.

Die Wichtigkeit empirischer Erhebungen des oben Diskutierten wird dann sehr schnell anerkannt werden.

Schlüsselwörter

Verkehrskonflikte – post-crash – Unfallvermeidung – Verkehrskonflikterhebungen – Unfallereignisse

Anschrift des Verfassers

Univ. Prof. Dr. Ralf Risser
Factum OHG
Danhausergasse 6/4
1040 Wien
Österreich
Email: ralf.risser@factum.at

AAP GmbH, Wien, Österreich

M. NECHTELBERGER, B. KANZLER, A. HASANOVIC

Psychologische Eignungsuntersuchungen bei Triebfahrzeugführern und Zugbegleitern

Die AAP GmbH ist anerkannte Stelle zur psychologischen Untersuchung von Triebfahrzeugführern durch das deutsche Eisenbahn-Bundesamt. Es sollen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die daraus resultierende Gestaltung der psychologischen Gutachten und des Untersuchungsablaufes beschrieben werden (Deutschland, Österreich, Schweiz im Vergleich). Weiters werden die statistischen Auswertungen der Testergebnisse (Persönlichkeit, Leistung, Intelligenz) der Stichprobe von Triebfahrzeugführer- und Zugbegleiter-Bewerbern dargestellt (Testungen durch AAP, Zeitraum 2009-2011, größtenteils für österreichische Eisenbahnunternehmen) und in den Vergleich mit relevanten Altersnormen gesetzt ($n = \text{ca. } 200$). Daraus sollen Schlussfolgerungen bzgl. der Eignung als Triebfahrzeugführer/als Zugbegleiter von Bewerbern gezogen werden.

Schlüsselwörter

Eisenbahn – Psychologie – Triebfahrzeugführer – Zugbegleiter – Eignungsuntersuchung

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Ing. Dr. Martin Nechtelberger
AAP GmbH
Mariahilfergürtel 37
1150 Wien
Österreich
Email: martin.nechtelberger@aap.co.at



Technische Universität Dresden, Medizinische Fakultät Carl Gustav Carus, Institut für Rechtsmedizin

JÖRG PIETSCH, CHRISTINE ERFURT

Untersuchung der Beeinflussbarkeit der Messung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät Alcotest 7110 Evidential durch alkoholfreie Kaugummis und Pastillen sowie durch Zigarettenrauch

Experimental studies on the interference of the measurement of the breath alcohol concentration using Alcotest 7110 Evidential by non-alcoholic gums, pastilles, as well as cigarettes

Einleitung

Die Atemalkoholkonzentration (AAK) ist in Deutschland seit 1998 als Tatbestandsmerkmal im Bereich der Ordnungswidrigkeit (OWi) zugelassen [17]. Mit dem Messgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential steht ein etabliertes Instrument für die gerichtsverwertbare Messung der AAK zur Verfügung [6, 13, 16]. In der prozessualen Praxis sind jedoch zunehmend Möglichkeiten der Beeinflussung der Atemalkoholmessung durch den Probanden, die potenziell zu Verfälschungen der AAK führen könnten, von Interesse. Neben Manipulationen der Atemtechnik spielen in diesem Zusammenhang vor allem Verfälschungen durch in der Mundhöhle befindliche Fremdsubstanzen und Zigarettenrauch eine Rolle.

Untersuchungen von GRÜNER und BILZER [4], KJEWski et al. [5], SCHMIDT et al. [13] und DETTLING et al. [3] mit alkoholnüchternen Probanden zeigen, dass die Aufnahme von ethanolhaltigen Stoffen des täglichen Bedarfs (z. B. Mundwässer, Parfüms, Rasierwässer) sowie von ethanolhaltigen Medikamenten (z. B. Sprays, Mundgele und Spüllösungen) zu relevanten Verfälschungen der AAK führen können. Nach der Aufnahme von ethanolfreien Kaugummis, Bonbons oder Pastillen wurde jedoch keine Beeinflussung der Messung der AAK festgestellt [13].

Seit dem Beginn der gerichtsverwertbaren Atemalkoholmessung besteht eine uneinheitliche oberlandesgerichtliche Rechtsprechung bezüglich der Aufnahme von Fremdsubstanzen innerhalb der in den Durchführungsbestimmungen des Herstellers [1] beschriebenen und im Gutachten des Bundesgesundheitsamtes [14] erläuterten Wartezeit (20 Minuten vor der Messung) und Kontrollzeit (10 Minuten vor der Messung). Während beispielsweise das OLG Hamm [10], das OLG Bamberg [7] und das Bayerische OLG [2] in diesen Fällen die Unverwertbarkeit der AAK-Messung feststellen, halten u. a. das OLG Celle [8], das OLG Karlsruhe [11] und das OLG Stuttgart [12] die AAK-Messung nicht generell für unverwertbar, wenn während der Warte- oder Kontrollzeit Fremdsubstanzen in die Mundhöhle aufgenommen wurden. Konkret führt das OLG Stuttgart in seinem Urteil vom 02. 07. 2010 aus [12]:

„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 Messer-

gebnis 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.“

Als Entscheidungsgrundlage stehen dem Sachverständigen derzeit allerdings nur die Arbeiten von GRÜNER und BILZER [4], KIJEWski et al. [5], SCHMIDT et al. [13] und DETTLING et al. [3], die bei alkoholnüchternen Probanden durchgeführt wurden, zur Verfügung. Häufig in der prozessualen Praxis vorgebrachte Einwände, die an nüchternen Probanden durchgeführten Untersuchungen seien für diese Problemstellung nicht repräsentativ, sind bisher nicht begründet zu widerlegen. Zudem setzten nur SCHMIDT et al. [13] das einzige aktuell für gerichtsverwertbare Ergebnisse zugelassene AAK-Messgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential bei ihren Untersuchungen ein.

Ziel der vorliegenden Studie war es daher, unter Versuchsbedingungen, die sich an der polizeilichen AAK-Messung orientieren, die Beeinflussbarkeit der Messung der Atemalkoholkonzentration mit dem Messgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential durch Zigarettenrauch sowie ausgewählte ethanolfreie Kaugummis, Bonbons und Pastillen zu überprüfen, um die Zuverlässigkeit der Atemalkoholmessungen zukünftig fundierter beurteilen zu können. Neben Untersuchungen mit nüchternen Probanden wurde hierzu erstmalig ein Trinkversuch mit Probanden, die im Bereich des OWi-Grenzwertes von 0,25 mg/l Ethanol alkoholisiert waren, durchgeführt.

Die Studie wurde durch die Ethik-Kommission der Medizinischen Fakultät CARL GUSTAV CARUS der TU Dresden positiv votiert (EK 346092011).

Material und Methoden

Als Probanden standen insgesamt zehn Frauen und ein Mann im Alter von 20 bis 60 Jahren, bei denen Alkohol-, Drogen- und Medikamentenmissbrauch ausgeschlossen werden konnte, zur Verfügung.

Die Messung der Atemalkoholkonzentration erfolgte mit einem geeichten Messgerät Alcotest 7110 Evidential der Firma Dräger (Serien-Nr.: ARNK-0167, Eichende: Ende Oktober 2011), welches vom Verkehrsunfalldienst der Polizeidirektion Dresden zur Verfügung gestellt wurde.

Die Messergebnisse wurden mit drei Nachkommastellen erfasst.

Folgende Genussmittel wurden im Rahmen der Studie getestet:

- Zigarettenrauch (Marlboro light)
- Bonbons: Mentos® mint-Kaudragees, Fisherman's Friend® mint Menthol-Pastillen, tic tac® fresh mint-Pfefferminzdragees
- Kaugummis: Wrigley's Airwaves® Menthol & Eukalyptus, Wrigley's Orbit® Spearmint, Wrigley's Extra Professional white® (Zahnpflege)

In Tabelle 1 sind die Inhaltsstoffe der untersuchten Genussmittel zusammengefasst. Keines der untersuchten Genussmittel enthält Ethanol.

Genussmittel	Inhaltsstoffe
Mentos® mint (Kaudragees)	Zucker, Glukosesirup, pflanzliches Öl (gehärtet), Stärke, Geliermittel (E414, E418), natürliche Aromen, Emulgator (Zuckerester von Speisefettsäuren), Überzugsmittel (Carnaubawachs, Bienenwachs)
Fisherman's Friend® mint Menthol (Pastillen)	Sorbit, natürliches Aroma (Pfefferminzöl), Trennmittel (Magnesiumstearat), Süßstoff (Aspartam)
tic tac® fresh mint (Pfefferminzdragees)	Zucker, Fruchtzucker, Maltodextrin, Verdickungsmittel (Gummi arabicum), Reisstärke, natürliche Aromen, Überzugsmittel (Carnaubawachs), Vanillin
Wrigley's Airwaves® Menthol & Eukalyptus (Kaugummi)	Isomalt, Kaumasse, Sorbit, Maltisirup, Aromen, Verdickungsmittel (Gummi arabicum), Mannit, Maltodextrin, Süßstoffe (Aspartam, Acesulfam), Farbstoffe (E171, E133, E160a), modifizierte Stärke, Emulgator (Sojalecithin), Überzugsmittel (Carnaubawachs), Antioxidationsmittel (BHA)
Wrigley's Orbit® Spearmint (Kaugummi)	Sorbit, Kaumasse, Feuchthaltemittel (Glycerin), Mannit, Maltisirup, Aromen, Süßstoff (Aspartam), Emulgator (Sojalecithin), Antioxidationsmittel (BHA)
Wrigley's Extra professional white® (Zahnpflegekaugummi)	Kaumasse, Emulgator (Sojalecithin), Xylitol, Sorbitol, Mannitol, Verdickungsmittel (Gummi arabicum), Aromen, Feuchthaltemittel (Glycerin), Antioxidationsmittel (BHA), Süßstoffe (Aspartam, Acesulfam), Linalool, d-Limonen, Eugenol, Natriumbicarbonat

Tab. 1: Inhaltsstoffe der untersuchten Genussmittel.

AAK-Messungen von nüchternen Probanden

Die Messungen mit nüchternen Probanden erfolgten an sieben weiblichen Personen und einem Mann. Bei jedem Probanden wurde der Einfluss von ein bis zwei Genussmitteln untersucht. Die Aufnahme der Genussmittel dauerte jeweils 5 Minuten. Die Genussmittel (2-3 Dragees bzw. 1 Kaugummi) wurden – mit Ausnahme der Zigarette beim Rauchen – während der AAK-Messung im Mund behalten. Das Rauchen wurde jeweils zwei Minuten vor Messbeginn beendet.

AAK-Messungen von alkoholisierten Probanden

Die Messungen mit alkoholisierten Probanden erfolgten ebenfalls an sieben weiblichen und einem männlichen Probanden. Bei jedem Probanden wurde der Einfluss von zwei bis drei Genussmitteln untersucht.

Anhand von Geschlecht, Körpergewicht und Konstitution der Probanden wurde die Getränkemenge für eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ berechnet, die bei dem jeweiligen Probanden eine theoretische Atemalkoholkonzentration von ca. 0,25 mg/l nach der Resorptionsphase hervorrufen sollte.

Als alkoholische Getränke standen Sekt (11,5 Vol.-%) sowie Bier (4,8 Vol.-%) zur Auswahl. Die Getränkevolumina wurden individuell für jede Person berechnet und mit einem Messzylinder abgemessen.

Tabelle 2 zeigt beispielhaft den Versuchsablauf für einen Probanden:

Zeit	Versuchsablauf
08:30–09:30 Uhr	Konsum eines alkoholischen Getränkes (Alkoholisierung)
09:30–10:00 Uhr	Resorptionsphase
10:00–10:05 Uhr	AAK-Messung des Ausgangswertes 1 (alkoholisiert)
10:05–10:25 Uhr	Wartephase
10:25–10:30 Uhr	AAK-Messung des Ausgangswertes 2 (alkoholisiert)
10:30–10:35 Uhr	Aufnahme Genussmittel 1 (z. B. Mentos-Dragees)
10:35–10:40 Uhr	AAK-Messung mit Genussmittel 1
10:40–10:45 Uhr	Aufnahme Genussmittel 2 (z. B. Wrigley's Orbit Kaugummi)
10:45–10:50 Uhr	AAK-Messung mit Genussmittel 2
10:50–13:00 Uhr	Ausnüchterungsphase

Tab. 2: Beispielhafter Versuchsablauf für einen Probanden.

Ab Trinkbeginn hatte jeder Proband 60 Minuten Zeit, sein alkoholisches Getränk (möglichst gleichmäßig über die Zeit verteilt) zu konsumieren. Nach einer Resorptionszeit von weiteren 30 Minuten erfolgte die erste Messung der AAK (Ausgangswert 1). Um sicherzustellen, dass sich der Proband in der Eliminationsphase befindet, wurde 20 Minuten nach dem Ausgangswert 1 ein zweiter Ausgangswert gemessen. Nur wenn die AAK des Ausgangswertes 2 niedriger als die AAK des Ausgangswertes 1 war, wurde mit den Untersuchungen zum Einfluss der Genussmittel begonnen.

Die Aufnahme der Genussmittel dauerte jeweils 5 Minuten. Die Genussmittel (2-3 Dragees bzw. 1 Kaugummi) wurden – mit Ausnahme der Zigarette beim Rauchen – während der AAK-Messung im Mund behalten. Das Rauchen wurde jeweils zwei Minuten vor Messbeginn beendet. Nach Abschluss der AAK-Messung mit Genussmittel 1 erfolgte bei jedem Probanden eine zweite AAK-Bestimmung mit einem zweiten Genussmittel, bei ausreichend hoher AAK teilweise noch eine dritte AAK-Messung mit einem dritten Genussmittel.

Ergebnisse und Diskussion

Die Auswertung der Untersuchungen erfolgte mit dem Mittelwert der beiden Einzelmessungen eines Messvorganges mit drei Nachkommastellen. Diese Vorgehensweise wurde gewählt, um auch geringe Messwertdifferenzen zwischen AAK_0 und AAK_1 bei einer Zeitdifferenz von 6-7 Minuten zwischen den Messungen abzubilden, die bei der Anwendung der im Routineeinsatz vorgeschriebenen Rundungsregeln auf zwei Nachkommastellen [9] nicht mehr erkennbar wären. Eine Erhöhung der Präzision der Messwerte ist mit der Angabe von drei Nachkommastellen nicht verbunden.

Bei allen AAK-Messungen mit nüchternen und alkoholisierten Probanden wurde auf dem Messprotokoll des Gerätes „Messung ohne Besonderheiten“ dokumentiert. Dies zeigt, dass die messtechnische Durchführung der AAK-Bestimmung mit dem Messgerät Alcotest 7110 Evidential durch die Aufnahme der ausgewählten Genussmittel bzw. das Rauchen bis kurz vor der Messung nicht beeinflusst wird.

AAK-Messungen mit nüchternen Probanden

Der Einfluss der ausgewählten Genussmittel wurde in jeweils 2 Versuchen mit verschiedenen nüchternen Probanden ermittelt. Zur Auswertung lagen 14 Messprotokolle vor.

Die bei nüchternen Probanden nach der Aufnahme der Genussmittel gemessenen Atemalkoholkonzentrationen (AAK) sind in Tabelle 3 zusammengestellt.

Einflussart	Genussmittel	Proband 1 [mg/l]	Proband 2 [mg/l]
Rauchen	Marlboro light	0,000	0,000
Kaugummi	Wrigley's Orbit	0,000	0,000
	Wrigley's Airwaves	0,000	0,000
	Wrigley's Extra professional white	0,000	0,000
Dragee	Mentos mint	0,000	0,000
	Fisherman's Friend mint Menthol	0,000	0,000
	tic tac fresh mint	0,000	0,000

Tab. 3: Atemalkoholkonzentration (AAK) nach Aufnahme von Genussmitteln bei nüchternen Probanden.

Aus den Untersuchungsergebnissen, die in allen Fällen eine AAK von 0,000 mg/l für beide Einzelmesswerte eines Messvorganges ergaben, geht hervor, dass bei nüchternen Probanden weder das Rauchen von Zigaretten kurz vor der AAK-Messung noch eine während der AAK-Messung stattgefunden Aufnahme von Kaugummi und Dragees einen Einfluss auf die Atemalkoholkonzentration haben.

Die erhaltenen Ergebnisse bestätigen damit die Studie von SCHMIDT et al. [13], in der nach der Aufnahme von ethanolfreien Kaugummi, Bonbons oder Pastillen keine Beeinflussung der Messung der AAK bei nüchternen Probanden festgestellt wurde.

AAK-Messungen mit alkoholisierten Probanden

In Abweichung von den juristisch verwertbaren AAK-Messungen in der polizeilichen Praxis, bei denen nachweislich vorliegender Gutachten [14, 15] keine Veranlassung besteht, von einer Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und Messbeginn abzugehen, wurde in der vorliegenden Studie frühestens 55 Minuten nach Trinkende mit den Untersuchungen zum Genussmitteleinfluss auf die AAK begonnen. Zudem erfolgte eine Bestimmung von zwei AAK-Ausgangswerten (Tab. 2) im Abstand von 20 Minuten, um experimentell auszuschließen, dass sich die Probanden noch in der Resorptionsphase befinden.

Die bei alkoholisierten Probanden nach der Aufnahme der ausgewählten Genussmittel gemessenen Atemalkoholkonzentrationen (AAK) sind in Tabelle 4 zusammengestellt. Mit Ausnahme des Rauchens, bei dem mangels geeigneter Probanden nur zwei Messungen durchgeführt werden konnten, wurde der Einfluss aller anderen Genussmittel in jeweils 3 Versuchen mit verschiedenen Probanden bestimmt. In die Betrachtungen wurden damit 20 Messprotokolle einbezogen.

Alle Wertepaare „AAK₀ / AAK₁“ sind als jeweils separater Versuch zu betrachten.

Einflussart	Genussmittel		Messung 1 [mg/l]	Messung 2 [mg/l]	Messung 3 [mg/l]
Rauchen	Marlboro light	AAK ₀	0,136	0,127	–
		AAK ₁	0,127	0,114	–
		Δt	15	15	–
Kaugummi	Wrigley's Orbit	AAK ₀	0,140	0,220	0,189
		AAK ₁	0,129	0,209	0,158
		Δt	8	8	21
	Wrigley's Airwaves	AAK ₀	0,134	0,226	0,145
		AAK ₁	0,128	0,213	0,117
		Δt	7	15	21
	Wrigley's Extra white	AAK ₀	0,186	0,171	0,193
		AAK ₁	0,175	0,146	0,185
		Δt	7	21	8
Dragee	Mentos mint	AAK ₀	0,229	0,129	0,213
		AAK ₁	0,220	0,121	0,189
		Δt	6	7	15
	Fisherman's Friend	AAK ₀	0,201	0,158	0,189
		AAK ₁	0,193	0,131	0,186
		Δt	8	22	7
	tic tac fresh mint	AAK ₀	0,128	0,146	0,189
		AAK ₁	0,123	0,129	0,186
		Δt	7	22	7

Tab. 4: Atemalkoholkonzentration (AAK) nach Aufnahme von Genussmitteln bei alkoholisierten Probanden (AAK₀: AAK vor Genussmitteleinfluss, AAK₁: AAK nach Genussmitteleinfluss, Δt : Zeitdifferenz zwischen beiden AAK-Messungen [min]).

Aus den in Tabelle 4 gezeigten Ergebnissen geht hervor, dass die Atemalkoholkonzentration bei allen untersuchten Genussmitteln und bei jeder Messung abnimmt.

Der zeitliche Abstand zwischen den beiden korrelierenden AAK-Bestimmungen lag im Mittelwert bei $12,3 \pm 6,1$ min und erstreckte sich, da stets mehrere Probanden parallel am Trinkversuch teilnahmen, zwischen 6 und 22 Minuten (Tab. 4).

Über alle Messungen ($n = 20$) wurde ein mittlerer Ethanolabbau von $0,064 \pm 0,022$ mg/l*h errechnet.

Im Zeitraum zwischen den Messungen von AAK₀ und AAK₁ laufen durch in der Mundhöhle befindliche, ethanolhaltige Fremdsubstanzen wie z. B. Mundwässer, Parfüms, Rasierwässer, Sprays, Mundgele und Spüllösungen prinzipiell zwei gegensätzliche Prozesse gleichzeitig ab: der physiologische Ethanolabbau und ein Anstieg der Ethanolkonzentration in der Mundhöhle durch den aus den Fremdsubstanzen freigesetzten Ethanol. Im Gegensatz dazu können während der AAK-Messung in der Mundhöhle befindliche Fremdsubstanzen, die keinen Ethanol enthalten, nicht zu einem Anstieg der Ethanolkonzentration führen, so dass zwischen den Messungen von AAK₀ und AAK₁ die Atemalkoholkonzentration ausschließlich durch den physiologischen Ethanolabbau bestimmt wird.

Das Ergebnis der vorliegenden Studie, dass die ermittelte Atemalkoholkonzentration bei allen untersuchten ethanolfreien Genussmitteln und bei jeder Messung abnimmt, bestätigt diesen theoretischen Ansatz.

Im Gegensatz zu den in der Urteilsbegründung des OLG Stuttgart angeführten Abweichungen von maximal 0,02 mg/l nach dem Konsum eines Fisherman's Friend®-Bon-

bons [12] ist im Ergebnis der vorliegenden Studie ein durch das Rauchen bzw. die Aufnahme von ethanolfreien Dragees oder Kaugummis während der AAK-Bestimmung hervorgerufener Anstieg der AAK auszuschließen.

Neben den Diskussionen um Verfälschungen der AAK durch in der Warte- und Kontrollzeit aufgenommene Fremdstoffen hat sich der Sachverständige in der prozessualen Praxis in diesem Zusammenhang häufig mit der Frage der Gewährung eines Sicherheitszuschlages auseinandersetzen. Nach einem Urteil des OLG Stuttgart wird eine Verwertung der AAK-Messung bei Nichteinhaltung der Warte- oder Kontrollzeit nur dann in Betracht kommen, wenn der Grenzwert von 0,25 mg/l nicht nur geringfügig überschritten worden ist. Hierzu bedarf es der Hinzuziehung eines Sachverständigen, der sich auch zur Höhe des Sicherheitszuschlages zu äußern hat [12]. Von einer deutlichen Überschreitung des Grenzwertes von 0,25 mg/l wird dabei nach gegenwärtiger Rechtsprechung bei Überschreitungen von größer als 20 %, d. h. ab einer AAK von 0,30 mg/l, ausgegangen [11, 12]. Im konkreten Fall hielt das OLG Stuttgart nach dem Kauen eines Kaugummis innerhalb der Kontrollzeit einen Sicherheitsabschlag von 0,02 mg/l für angemessen [12].

Aus den Ergebnissen der vorliegenden, sich an den Messbedingungen der polizeilichen AAK-Messung orientierenden, Studie lassen sich weder die Notwendigkeit der Einbeziehung einer „nicht-geringen“ Überschreitung des AAK-Grenzwertes noch die Gewährung eines Sicherheitsabschlages bei Nichteinhaltung der Warte- oder Kontrollzeit ableiten. Dies steht im Einklang damit, dass bei der Aufnahme von ethanolfreien Genussmitteln und Zigarettenrauch weder ein Einfluss auf den Mundrestalkohol (Kontrollzeit) noch auf Messwertschwankungen in der Ethanolanflutungsphase (Wartezeit) zu erwarten ist.

Zusammenfassung

Die messtechnische Durchführung der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration (AAK) mit dem Messgerät Alcotest 7110 Evidential wird durch die Aufnahme der ausgewählten ethanolfreien Kaugummis und Pastillen während des Messvorganges bzw. das Rauchen bis kurz vor der Messung durch nüchterne und alkoholisierte Probanden nicht beeinflusst.

Die Aufnahme der ausgewählten ethanolfreien Genussmittel führt nicht zu einer Erhöhung der AAK bei nüchternen Probanden.

In einem Trinkversuch mit alkoholisierten Probanden konnte erstmals gezeigt werden, dass die Aufnahme der ausgewählten ethanolfreien Genussmittel nicht zu einer Erhöhung der AAK führt.

Schlüsselwörter

Alcotest 7110 Evidential – Trinkversuch – AAK – Verfälschung durch alkoholfreie Genussmittel und Rauchen

Summary

The technical procedure of the measurement of the breath alcohol concentration (BrAC) using Alcotest 7110 Evidential is not influenced by the ingestion of non-alcoholic gums and pastilles during the measurement as well as the smoking of cigarettes shortly before the measurement.

The ingestion of non-alcoholic gums and pastilles as well as tobacco smoke do not cause an increase of the BrAC above 0.000 mg/l on sober probands.

It could be shown in a drinking experiment with moderate alcoholised volunteers firstly, that the ingestion of non-alcoholic gums and pastilles as well as tobacco smoke do not lead to an enhancement of the BrAC.

Keywords

Alcotest 7110 Evidential – drinking test – breath alcohol concentration – falsification non-alcoholic gums, pastilles and cigarettes

Literatur

- [1] Alcotest 7110 Evidential, Gebrauchsanweisung, GA 4753.200, 3. Ausgabe, 03/2000
- [2] BayOblG, Beschluss vom 05. 03. 2003, Az: 1 ObOWi 9/03
- [3] Dettling, A., Schuff, A., Skopp, G., Strohbeck-Kühner, P., Lutz, R., Haffner, HT. (2003) Verfälschungen der Atemalkoholmessung durch alkoholhaltige Inhalationssprays, Mundspüllösungen und Mundgele. *Blutalkohol* 40, 343–353
- [4] Grüner, O., Bilzer, N. (1990) Untersuchungen zur Beeinflussbarkeit der Alcomat-Atemalkoholmessungen durch verschiedene Stoffe des täglichen Gebrauchs (Mundwässer, Parfums, Rasierwässer etc.). *Blutalkohol* 27, 119–130
- [5] Kijewski, H., Sprung, R., Eggert, A. (1991) Zur Verfälschung der Messung der Atemalkoholkonzentration – Ein experimenteller und kasuistischer Beitrag. *Blutalkohol* 28, 243–251
- [6] Lagois J (2000) Dräger Alcotest 7110 Evidential – das Messgerät zur gerichtsverwertbaren Atemalkoholanalyse in Deutschland. *Blutalkohol* 37, 77–91
- [7] OLG Bamberg, Beschluss vom 27. 11. 2007, Az: 2 Ss OWi 1489/07
- [8] OLG Celle, Beschluss vom 18. 08. 2003, Az: 222 Ss 59/03
- [9] OLG Hamm, Beschluss vom 14. 11. 2005, Az: 3 Ss OWi 767/05
- [10] OLG Hamm, Beschluss vom 24. 01. 2008, Az: 2 Ss 37/08
- [11] OLG Karlsruhe, Beschluss vom 05. 05. 2006, Az: 1 Ss 32/06
- [12] OLG Stuttgart, Beschluss vom 02. 07. 2010, Az: 4 Ss 369/10
- [13] Schmidt, U., Jachau, K., Wittig, H., Bartels, H., Krause, D. (2000) Praktische Erfahrungen beim Einsatz des Atemalkoholtestgerätes Alcotest 7110 Evidential MK III. *Blutalkohol* 37, 92–100
- [14] Schoknecht, G. (1992) Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes in: Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr Heft 86, Herausgeber BAST
- [15] Schoknecht, G. (2003) Ist eine Verlängerung der Wartezeit bei polizeilicher Anwendung der Atemalkoholanalyse angezeigt? *NZV*, 67 ff.
- [16] Slemeyer, A. (2000) Zur Frage der Fehlergrenzen bei der beweisfähigen Atemalkoholanalyse. *Blutalkohol* 37, 203–211
- [17] Straßenverkehrsgesetz (StVG), Änderung vom 27. 04. 1998, BGBl. I S.75

Danksagung

Die Autoren danken dem Verkehrsunfalldienst der Polizeidirektion Dresden für die Bereitstellung eines Messgerätes Alcotest 7110 Evidential.

Anschrift für die Verfasser

PD Dr. rer. nat. Jörg Pietsch
Medizinische Fakultät Carl Gustav Carus
Institut für Rechtsmedizin
Technische Universität Dresden
Fetscherstr. 74
01307 Dresden
Email: Joerg.Pietsch@tu-dresden.de

Nachruf



* 28.12.1945

† 24.10.2012

Im Gedenken an Prof. Dr. Hans-Peter Krüger

Am 24. 10. 2012 starb nach langer Krankheit HANS-PETER KRÜGER, langjähriger Inhaber der Professur für Methodenlehre und Verkehrspsychologie an der Universität Würzburg. Er hat wie kein anderer in Deutschland die Verkehrspsychologie seit den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts geprägt und weltweit sichtbar gemacht. Mit den Wurzeln in der Methodik und der Pharmakapsychologie interessierten ihn nach seiner Berufung an die Julius-Maximilians-Universität Würzburg zunächst nonverbale Aspekte des Sprechverhaltens. Er begründete die Methode der „Speech Chronemics“, mit der Aspekte des Zustands (z. B. Müdigkeit), kognitive Prozesse der Sprechplanung und das Sozialverhalten apparativ zu erfassen sind. Die Veränderung des Sprechverhaltens unter Alkohol war ein Ausgangspunkt, sich näher mit den Alkoholwirkungen im Verkehr zu beschäftigen. Eine Übersichtsarbeit für die Bundesanstalt für Straßenwesen über die Auswirkungen geringer Blutalkoholkonzentrationen war der Beginn seiner verkehrspsychologischen Forschungen. Diese waren geprägt von neuartigen methodischen Ansätzen und originellen, verblüffenden Ideen, die immer auch praktische Auswirkungen hatten. Die Übersichtsarbeit bildete die wissenschaftliche Grundlage für die Einführung der 0,5-Promille-Grenze in Deutschland. Die deutsche Wiedervereinigung bot die Chance, mit dem Deutschen Roadside Survey Fahren unter Alkohol und das dadurch bedingte Unfallrisiko erstmalig umfassend in Deutschland zu untersuchen. Er konnte damit die berühmte Alkoholrisikokurve replizieren, aber auch eine Vielzahl neuer Erkenntnisse zur Alkoholwirkung und den Entscheidungsprozessen beim Fahren unter Alkohol gewinnen, die auch politisch berücksichtigt wurden und zum Beispiel zum Alkoholverbot für Fahranfänger führten. Diese For-

schungsrichtung führte er bis in die letzten Jahre weiter, wobei zunächst verschiedene Drogen (Cannabis, Amphetamine), dann zunehmend Medikamente untersucht wurden. In dem europäischen Projekt DRUID, das 2012 beendet wurde, war er federführend für den Bereich der Methodik und entwickelte mit einer interaktiven, computergestützten Befragungsstudie zum Fahren unter Drogen wieder eine neue, fruchtbare Methodik.

Ende der 90er Jahre gelang es HANS-PETER KRÜGER, ein zweites großes Forschungsgebiet der Fahrerassistenz- und -informationssysteme zu erschließen. Durch die Beteiligung an mehreren großen deutschen Verbundforschungsprojekten konnte der erste universitäre Fahrsimulator mit Bewegungssimulation aufgebaut werden, der eine Vielzahl von Studien ermöglichte, zum Beispiel zur Ablenkungswirkung von Informationssystemen, zur unfallvermeidenden Wirkung von Warnsystemen oder zu negativen Wirkungen hoher Automatisierungsgrade im Fahrzeug. Diese wissenschaftliche Breite ermöglichte es ihm, eine Vielzahl unterschiedlicher Projekte sowohl aus öffentlichen Quellen als auch bei Industriepartnern zu gewinnen. Auch international war er gefragt, zum Beispiel als Mitglied bei der ICADTS (International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety). Sein Mitarbeiterstab wuchs ständig und eine eigene Firma wurde für die Weiterentwicklung der Fahrsimulation und die Durchführung von Industrieprojekten gegründet. Aber auch auf der wissenschaftlichen Seite war er äußerst produktiv mit einer Vielzahl von Veröffentlichungen. Nicht zuletzt mit der Herausgabe des Bandes „Verkehrspsychologie“ in der Enzyklopädie der Psychologie stärkte er die Stellung des Fachs auch in der Deutschen Gesellschaft der Psychologie. Auch in der Fachgruppe Verkehrspsychologie hat er immer wieder wichtige Impulse gegeben. Unterstützt wurde dies durch die aktive Mitarbeit einer Vielzahl seiner Doktoranden, die auf verschiedensten Konferenzen ihre Ergebnisse vorstellten und nach Abschluss ihrer Arbeit stets zwischen einer ganzen Reihe hochinteressanter Stellenangebote wählen konnten.

Anfang 2012 wurde HANS-PETER KRÜGER in den Ruhestand versetzt, ohne aber seine wissenschaftliche Tätigkeit zu beenden. Die Herausgabe des zweiten Bandes der Enzyklopädie der Psychologie zur Verkehrspsychologie, die Entwicklung einer Methodik zum Nachweis der Kontrollierbarkeit von Fahrerassistenzsystemen – bis zum Ende entwickelte er neue Ideen für aktuelle Projekte, die die Generation seiner Mitarbeiter und Kollegen sicherlich noch einige Jahre befruchten wird.

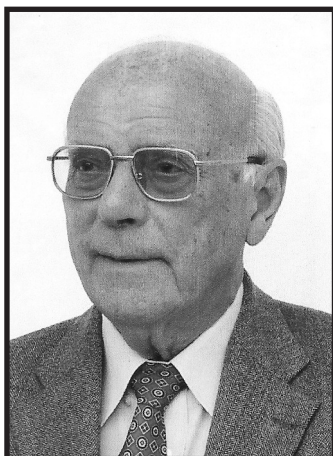
Ich hatte das Glück, bereits vor dem Vordiplom als Hilfskraft bei HANS-PETER KRÜGER arbeiten zu können. Seine vielfältigen Ideen, die intensiven Diskussionen bis tief in die Nacht, das gemeinsame Auswerten komplexer Datensätze, die gleichzeitige Bearbeitung ganz unterschiedlicher verkehrspsychologischer Projekte und immer wieder unerwartete Ideen und Fragen waren so anregend, dass ich während der Diplomarbeit, Doktorarbeit und Habilitation bei ihm in Würzburg blieb. Ihm gelang es auch, nicht nur mich, sondern eine Vielzahl von Studierenden und Kollegen für die Verkehrspsychologie zu begeistern. Vielleicht könnte sein Vorbild auch eine Anregung sein, über die Denomination neu auszuschreibender Professuren nachzudenken – eine Verkehrspsychologie mit experimenteller, allgemeinpsychologischer Basis würde sicherlich sowohl Studenten finden als auch wichtige wissenschaftliche und praktische Erkenntnisse liefern.

HANS-PETER KRÜGER war bei seinen Mitarbeitern nicht nur verehrt, sondern auch „gefürchtet“ – keine Doktorarbeit, die nicht mindestens zwei Überarbeitungen hinter sich hatte; kein Projektbericht, der nicht revidiert werden musste. Aber hinterher stellte man meist fest, dass nicht nur die Arbeit, sondern auch man selbst davon profitiert hatte. Dies

galt auch für seine Vorlesungen und Seminare: diese endeten stets in intensiven, fordernden und ungemein erhellenden Diskussionen. Auch in den Projekten galt: Kein Treffen, bei dem man nicht seine Ergebnisse und Interpretationen in Frage stellen, begründen und überdenken musste. Diese Diskussionen bei einer Flasche Rotwein am Abend fortzuführen – schade, dass es dazu keine Gelegenheit mehr geben wird.

Wir trauern um HANS-PETER KRÜGER.

Prof. Dr. Mark Vollrath
Sprecher der Fachgruppe Verkehrspsychologie,
Leiter des Lehrstuhls für Ingenieur- und
Verkehrspsychologie der TU Braunschweig



* 06.07.1925

† 28.09.2012

Zum Gedenken an Prof. Dr. Gottfried Machata

Am 28. September 2012 verstarb mit PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA einer der Nestoren der Forensischen Chemie und Toxikologie, der sich unter seinen vielfältigen Aktivitäten besondere Verdienste auch mit seinen Arbeiten zu Alkohol und Drogen erworben hat.

In Wien geboren und aufgewachsen, wurde er nach der Reifeprüfung 1943 noch zum Militärdienst einberufen. Aus amerikanischer Gefangenschaft entlassen, begann er 1946 an der Universität Wien mit dem Chemiestudium und schloss es 1951 als Doktor ab. Nach einer Interimstätigkeit in der Industrie trat er 1955 in das Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Wien ein und bekam schon im gleichen Jahr die Leitung dessen Chemischer Abteilung übertragen. Nach der Habilitation 1962 wurde er zunächst außerplanmäßiger und 1974 außerordentlicher Professor.

PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA bearbeitete das Gesamtgebiet der Forensischen Chemie und Toxikologie (Untersuchungstätigkeit, als Gutachter, in der Lehre und Forschung). Seine Publikationsliste umfasst über 150 Artikel in Zeitschriften, 20 Buchbeiträge und drei Lehrfilme. Außer seinen vielen wissenschaftlichen Vorträgen trat er oft an die Öffentlichkeit.

Am bekanntesten wurde PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA durch seine frühe Hinwendung zu den chromatographischen Trennungsmethoden in der toxikologischen Analytik; er war ein Pionier der Einführung sowohl der Dünnschicht- als vor allem auch der Gaschromatographie. Beide wandte er seit den 1950er Jahren zur Trennung von Arzneimittelwirkstoffen und Drogen an. Seine Einführung der gaschromatographischen Blutalkoholbestimmung anstelle des bis dahin üblichen manuellen Titrations Widmark-Verfahrens revolutionierte die Alkoholanalytik und brachte ihm weltweite Anerkennung. Die Zusammenarbeit mit der Firma Perkin-Elmer führte von der ursprünglichen Direkteinspritzung von Blutproben (anfangs auch noch manuell) zur Entwicklung des überaus erfolgreichen Gaschromatographen F 40, der nach dem „head space“ (Gasraum-)Prinzip abertausende

Blutproben verlässlich automatisch analysierte. Bekanntlich dominiert die gaschromatographische Quantifizierung noch heute die Blutalkoholbestimmung. Für seine Entwicklung erhielt PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA 1980 die Widmark-Medaille und danach eine ganze Reihe weiterer wissenschaftlicher Ehrungen, so 1984 die Stas-Medaille der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie GTFCh und 2004 die Ehrenmitgliedschaft der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin.

Dem Drogenproblem widmete sich PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA mit seinen Beiträgen zu Drogenanalytik unter Nutzung chromatographischer und spektrometrischer Methoden und mit der sehr frühen Einführung der Rechentechnik und elektronischen Datenverarbeitung. Er beteiligte sich maßgeblich an der Gründung wissenschaftlicher Gesellschaften wie der TIAFT und der GTFCh, am weltweiten wissenschaftlichen Austausch und wirkte im In- und Ausland als Experte und Mentor. Von mehreren wissenschaftlichen Zeitschriften wurde er in Editorial Boards berufen.

Als Mitglied der Expertenkommission der Narcotic Drug Division der UNO Wien beiste er nicht nur alle Erdteile im Rahmen der Kontrolle des offiziell zugelassenen Drogenanbaus für den pharmazeutischen Bedarf, sondern führte noch nach seiner Emeritierung Kurse über die Drogenanalyse in China durch.

2011 erlitt PROF. DR. GOTTFRIED MACHATA eine tückische maligne Krankheit, die auch die erduldet belastende Therapie nicht besiegen konnte, und die ihn in den letzten Monaten zunehmend schwächte. Am 12. Oktober 2012 wurde er mit einem bewegenden Trauergottesdienst auf dem Wiener Zentralfriedhof zur ewigen Ruhe bestattet. Sein Tod bedeutet für mich den Verlust eines wirklichen und bewunderten Freundes, der mir immer in ehrender Erinnerung bleiben wird.

Literatur

- Ettre, Leslie S. (1995) Professor Gottfried Machata Seventy Years Old. *Chromatographia* 40/11_12, 629–630
Sunshine, Irving (1995) Gottfried Machata
Binder, Reinhard (2005) 80th Birthday of Professor Gottfried Machata
Battista H. J. *Chromatographia* 62/1–2, 1
Lodok Gerda L., Vycudilik Walter Müller, Rudhard Klaus (2012) Professor Gottfried Machata (1925–2012). *Krimtech* 2012, *TIAFT Bulletin* 2012

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Rudhard Klaus Müller
Pirolweg 1
04821 Brandis bei Leipzig
Email: rkmueeller.leipzig@t-online.de

Zur Information

91. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin in Verbindung mit dem 1st Symposium on Interpersonal Violence in Social Proximity vom 18. bis 22. September 2012 in Freiburg – **Kurzbericht** –

Die 91. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin fand dieses Jahr in Freiburg im Breisgau statt; sie war bestens organisiert und ist in jeglicher Hinsicht erfolgreich verlaufen. Eingeladen hatte PROF. DR. STEFAN POLLAK als Tagungspräsident im Namen aller Mitarbeiter des Instituts für Rechtsmedizin. In die Tagung war ein Symposium der International Academy of Legal Medicine (IALM) über „Interpersonal Violence in Social Proximity“ integriert worden, das von Frau Privatdozentin DR. ELISABETH MÜTZEL aus München koordiniert wurde. Auf dem historischen Boden des Kollegiengebäudes I der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg wurde den zahlreichen aus nah und fern erschienenen Teilnehmern ein breit gefächertes Spektrum an Beiträgen aus der Forensischen Pathologie, Anthropologie, Altersdiagnostik, Thanatologie, Genetik, Wundballistik und Bildgebung sowie zu rechtlichen und ethischen Fragestellungen geboten. Die insgesamt 25 toxikologischen Vorträge, die parallel zum IALM-Symposium terminiert waren, fanden ein breites Interesse. Weiterhin wurden über 20 Poster aus den verschiedensten Bereichen der Toxikologie präsentiert und in zeitlich adäquat bemessenen Sitzungen direkt mit den Autoren diskutiert.

Nachfolgend sollen nur die Vorträge und Poster kurz erörtert werden, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Die Abstracts aller Beiträge können in der Zeitschrift Rechtsmedizin 22 (4), 2012, S. 278-358, nachgelesen werden.

Der übermäßige Konsum alkoholischer Getränke stellt nach wie vor eines der größten Probleme unserer Gesellschaft dar; Alkoholkonsummarker als objektivierbare Größen stellen daher einen wichtigen Beitrag zur Erkennung eines missbräuchlichen Alkoholkonsums und zur Kontrolle einer geforderten Abstinenz dar. Es erstaunt daher wenig, dass der Konrad-Händel-Stiftungspreis für Rechtsmedizin an Frau Privatdozentin DR. ANETTE THIERAUF (Freiburg) für ihre Untersuchungen zur Aussagekraft des direkten Alkoholkonsummarkers Ethylglucuronid und der Promotionspreis der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin an Frau DR. HEIKE GNANN (Kaiseraugst) für ihre Arbeiten zu Phosphatidylethanol, einem neuen direkten Marker mit einem, im Vergleich zu Ethylglucuronid längeren Nachweisfenster, vergeben wurden. Die Verwendung von Trockenblutproben (HERNANDEZ REDONDO et al., Bern, Schweiz) und eines deuterierten, internen Standards (SCHRÖCK et al., Bern, Schweiz) sind Weiterentwicklungen der insgesamt noch schwierigen Analyse von Phosphatidylethanol im Blut. PFÄFFLI et al. (Bern, Schweiz) kamen bei ihrer retrospektiven Studie zur Objektivierung eines Alkoholkonsums im Rahmen der Fahreignung zu dem Schluss, dass der Nachweis von Ethylglucuronid in Haaren traditionellen Alkoholkonsummarkern oder den Fragebögen CAGE und AUDIT zur Erkennung

nung eines problematischen Trinkverhaltens überlegen war. HARTWIG et al. (Berlin) führten eine prospektive Untersuchung zur Differenzierung von abstinenten, moderat trinkenden und alkoholkranken Personen anhand konventioneller Marker im Blut bzw. direkter Marker wie Ethylglucuronid und Fettsäureethylestern im Haar durch. Auch diese Arbeitsgruppe konnte aus ihren Ergebnissen folgern, dass die Aussagekraft konventioneller Marker aufgrund ihres raschen Rückgangs auf die Normbereiche der Bestimmung direkter Marker im Haar deutlich unterlegen ist.

Die Untersuchung von Haaren auf körperfremde Substanzen spielt auch unter anderen Aspekten eine wichtige Rolle. Die Arbeitsgruppe um PRAGST (Berlin, Hamburg-Eppendorf, München) konnte in Haarproben von Kindern, die im Drogenmilieu oder bei Methadon-substituierten Bezugspersonen aufwuchsen, oft ein ähnliches Muster der Drogenbelastung im Vergleich mit den Erwachsenen aufzeigen. Auch wenn eine Unterscheidung zwischen fahrlässiger Aufnahme und vorsätzlicher Verabreichung durch die Analyse nicht möglich ist, kann eine solche, wenig belastende Untersuchung betroffener Kinder zur Überprüfung einer möglichen Gefährdung beitragen. Während es einige wenige Untersuchungen zur Belastung von Urin und Blut nach passiver Exposition an Cannabisrauch gibt, präsentierten MOOSMANN et al. (Freiburg) erste, positive Befunde für Tetrahydrocannabinol nach mehrmaliger Exposition von Probanden an Marihuana. Die Konzentrationen in dem kopfhautnahen 3 cm-Abschnitt lagen deutlich oberhalb der Bestimmungsgrenze von 0,02 ng Tetrahydrocannabinol/mg Haar, die z. B. im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung empfohlen wird.

Gleich mehrere Arbeitsgruppen befassten sich mit dem Nachweis und den Auswirkungen des Konsums sog. „legal highs“, die zunehmend und in immer neuen Varianten über das Internet angeboten werden. MUSSHOFF et al. (Bonn) gaben einen Überblick über die verschiedenen Substanzgruppen und die Häufigkeit positiver Befunde im forensischen Untersuchungsgut. REMANE et al. (Jena, Freiburg) berichteten über einen Todesfall in Zusammenhang mit JWH-122 und 210 und die Arbeitsgruppe um INSTITORIS (Szeged, Budapest, Ungarn) über Nachweise von Psychostimulanzien wie z. B. Pentadron im Blut und in der Mundhöhlenflüssigkeit intoxikierter Personen. Systematische Suchanalysen, die angesichts der erschreckend hohen Anzahl an Designerdrogen auf dem Markt immer dringlicher werden, wurden in zwei Posterbeiträgen vorgestellt; der Beitrag von HUPPERTZ et al. (Freiburg) befasste sich mit der Identifizierung synthetischer Cannabinoide im Serum mittels aktueller Ionenfallentechnologie, der von AMBACH et al. (Bern, Schweiz) mit der Bestimmung von insgesamt 57 Cathinonen und Piperazinen im Blut bzw. im Urin mittels Hochdruckflüssigkeitschromatographie/Tandemmassenspektrometrie. Die Evaluierung eines Immunoassays z. B. für den Nachweis synthetischer Cannabinoide ergab nach HUTTER et al. (Freiburg) aufgrund der Vielzahl der Verbindungen und der dynamischen Entwicklung auf dem Markt eine noch ungenügende Sensitivität und Spezifität, so dass derzeit bevorzugt massenspektrometrische Screeningmethoden herangezogen werden sollten.

Mehrere Beiträge befassten sich mit Mängeln bei der Behandlung psychiatrischer Patienten. ORMANDY et al. (Göttingen) berichteten über einen Fall nach Pipamperonüberdosierung, der erst nach Insistieren des Vaters des Verstorbenen aufgedeckt werden konnte. Bei ambulanter Behandlung von an psychiatrischen Krankheiten leidenden Personen muss nach SIKUTA et al. (Bratislava, Slowakei) einer suizidalen Einnahme von Medikamenten vorgebeugt werden. Aber auch bei stationär behandelten Patienten können

Änderungen der Medikation zu schweren, letztendlich tödlich verlaufenden Nebenwirkungen führen; hierzu stellten SKOPP et al. (Heidelberg) zwei Todesfälle infolge Darmatonie unter Clozapinbehandlung vor.

JANTOS et al. (Heidelberg) befassten sich mit dem Nachweis des instabilen Zopiclon in postmortalen Proben; HESS et al. (Bonn) untersuchten das Verhältnis von humanem Insulin zum C-Peptid auf der Suche nach der Ursache einer Hypoglykämie; MARTIN et al. (Münster) präsentierten eine schnelle Methode zur simultanen Bestimmung von Halluzinogenen in Serum, Plasma und Urin, und PAULKE et al. (Frankfurt) befassten sich mit Rezeptoraffinitäten von Lysergamid und Begleitalkaloiden aus *Argyrea nervosa* – wir sind schon jetzt auf die weitere Bearbeitung der Thematiken gespannt.

Anschrift der Verfasserin

Prof. Dr. Gisela Skopp
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin
Universitätsklinikum Heidelberg
Voßstraße 2
69115 Heidelberg
Email: gisela.skopp@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. 48/2011

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

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

ETSC: Drink Driving Monitor^{*)} – Auszug –

EU-News

Harmonising EU driving licences for Alcohol Interlock Programmes

An increasing number of countries have introduced alcohol ignition interlock programmes (Belgium, Finland, France, the Netherlands and Sweden) and even more countries plan on developing similar programmes as part of traditional rehabilitation schemes. In the meantime, new driving licences with specific national codes related to people following Alcohol Interlock Programmes are being issued: Belgium ‘code 112’, France “additional certificate to the driving license”, Finland ‘code 111 and 113’, the Netherlands ‘code 103’, Sweden ‘code 107’. There is a growing need for a common approach or EU code for alcohol interlocks condition on the licenses so as to guarantee recognition and better visibility especially for the police during road checks if the license is from another Member State. A harmonised code like “AL code” or “AIP code” (Alcohol Interlock Programme) would allow the countries that already have introduced their own codes for the different alcohol interlock programmes to avoid changing their legislation unless a proposal for a common code would be adopted within the 3rd driving licence directive.

Country News

Scotland

The Scottish Government has recently launched a public consultation on lowering the drink driving limit in Scotland from 0.8 g/l to 0.5 g/l for all drivers. Since 2007, the Scottish administration has always claimed for setting a lower BAC limit to save lives and make Scotland’s roads safer. Thanks to the approval of the Scotland Act 2012, the Scottish Government has now the power to prescribe its own drink driving limit and be in line with the EC 2001 Recommendation and most of the European Countries. Northern Ireland is following the same path and the same action is being considered. If such measure is achieved in Scotland, then only England, Wales and Malta will keep the legal BAC limit at 0.8 g/l, the highest within the EU countries. “We strongly support the move by the Scottish Government which is also being discussed in Northern Ireland. When both go ahead, we will have the bizarre situation of England and Wales being completely out of kilter with the rest of the United Kingdom” says Rob Gifford, Executive Director of the UK Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS). There is clear evidence to support lowering the drink-drive limit from 0.8 to 0.5 g/l. For example, in Switzerland, the limit was reduced from 0.8 to 0.5 on 1st January 2005. The period 2006 to 2008 saw 44 % less alcohol related road deaths than the period 2002 to 2004. A similar drop in alcohol related deaths occurred also in Austria, whose limit was reduced from 0.8 to 0.5 in 1998. Responses to the public consultation published by the Scottish Government can be submitted until the 29th of November 2012. Figures from the Government show that it is estimated that

^{*)} Drink Driving Monitor, October 2012, Report 17, European Transport Safety Council (ETSC); ETSC’s Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the European Union (EU); <http://www.etsc.eu>

over 1 in every 9 deaths on Scotland's roads each year involve drivers who are over the legal drink driving limit with an annual average of 960 casualties in crashes involving drink-driving, including 30 deaths.

Northern Ireland

A reduction of the drink driving limit is planned in Northern Ireland. The authorities there are currently consulting on a draft bill which proposes a reduction from the current 0.8 BAC limit to 0.2 for professional and novice drivers and 0.5 for all other drivers. The novice drivers would have to abide by the lower limit for the first two years after passing their driving test. The bill also proposes the introduction of graduated penalties including administrative fixed penalties and the graduation of disqualifications. Penalty points and a fine would apply at BAC levels below the current limit where there is no current offence. Penalties for drivers at the current 0.8 limit would continue to apply and for those convicted at higher BAC levels new minimum disqualification periods would apply. The new penalty regime would also provide incentives for offenders to attend courses for drink drive offenders and would apply to both fixed penalties and court penalties. Police would have new powers to set up authorised roadside check-points here all drivers could be asked to take a breath test. Currently, while an officer can stop a driver, a breath test can only be undertaken if they have a reasonable suspicion that the driver is driving under the influence of alcohol. The bill is expected to be presented to the Northern Ireland Assembly by the end of 2012. It is likely that the new measures to tackle drink driving in Northern Ireland will begin to be introduced in late 2013 or in 2014. To view the draft proposals and background documents:

<http://www.doeni.gov.uk/index/information/foi/recent-releases/publications-details.htm?docid=8893>

Italy

The Italian Highway Code has been modified in September with stronger sanctions for those who commit a drink driving offence. More specifically, concerning the "Omicidio stradale" (Road murder crime) the driver will have the driving licence revoked for at least 5 years, after which a new driving test has to be passed. The driving licence is instead revoked for 15 years if the driver is driving with a BAC limit above 1.5 g/l or under the influence of drugs.

Sweden

The number of drink driving offenders applying for an alcohol interlock programme in Sweden is increasing. Between the 1st of January and the 31st of August 2012, some 1,323 drivers asked the Swedish Transport Administration to have the device installed in their cars instead of losing their driving licence. Totally, almost 4,000 driving licences were withdrawn by the Swedish Police since January this year. This means that approximately 33 % of drink driving offenders have applied for alcohol interlocks this year. As from the 1st January, the on rehabilitation programmes applying to all drink driving offenders came into force in Sweden. A 2-year programme was implemented for high risk groups (first time high level offenders and recidivists and a 1-year programme for the others. The alcohol interlock programme "aims at reaching a higher number of applicants who were caught while driving under the influence of alcohol and looking at the figures gathered so far it

appears that we are on the right track” said OLOF STENLUND, project manager for alcohol interlocks at the Swedish Transport Administration.

Great Britain data on drink driving collisions

The Department for Transport in Great Britain presented provisional estimates for drink driving road crashes. Main findings show that deaths resulting from drink driving road crashes increased by 12 % from 250 in 2010 to 280 in 2011, and serious injuries rose by 3 % from 1,250 to 1,290. Casualties sustaining slight injuries from drink drive collisions also increased by 3 % from 8,210 to 8,430. This is the first increase observed in killed or seriously injured from alcohol related road crashes since 2002. Overall, total casualties resulting from alcohol related road collisions rose by 3 % from 9,700 to 9,990. The number of fatal crashes attributed to alcohol rose to 260 in 2011, an increase of 18 % relative to 2010. Overall drink driving crashes rose by 2 % from 6,630 to 6,730. Deaths resulting from road collisions attributed to alcohol represented 15 % of all road deaths in 2011 (6 % of serious injuries). Concerning Police enforcement and alcohol checks on UK roads, 54 % of drivers that were involved in a road crash were tested for alcohol in 2011. This proportion has remained relatively stable across the last three years (2009 to 2011). The complete document can be found on the following link:

<http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/road-accidents-and-safety-drink-drive-estimates-2011/road-accidents-and-safety-drink-drive-estimates-2011.pdf>

Spain

The Spanish Public Prosecutor Office for Road Safety published figures on the number of road traffic offences committed by Spanish drivers. Driving under the influence of alcohol and drugs corresponds to almost 95 % of all traffic offences registered and prosecuted in Spain last year. In 2011 there were 60,625 people sanctioned for drink driving while the first six months of 2012 has already registered 36,375 prosecutions for drink driving offences, meaning that by the end of the year this figure will most likely reach more than 70,000 prosecutions. Drink driving recidivists and drivers driving without a driving licence are the most represented road user categories in the statistics, often showing a serious addiction to alcohol or social problems. Proposals for a legislative reform include the implementation of rehabilitation programmes for drivers as a complementary measure for those who are punished with imprisonment for a high-level drink driving offence.

Begutachtung der Fahreignung 2011 – Deutschland, Schweiz –

Deutschland

Medizinisch-Psychologische Untersuchungen (MPU) im Jahr 2011

1. Überblick

Im Jahr 2011 führten die 15 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 99.265 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

Mit insgesamt 52 % bilden die Alkohol-Fragestellungen nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten, wobei der größte Anteil der zu begutachtenden Klienten (28 %) erstmalig mit Alkohol aufgefallen war (Abb. 1).

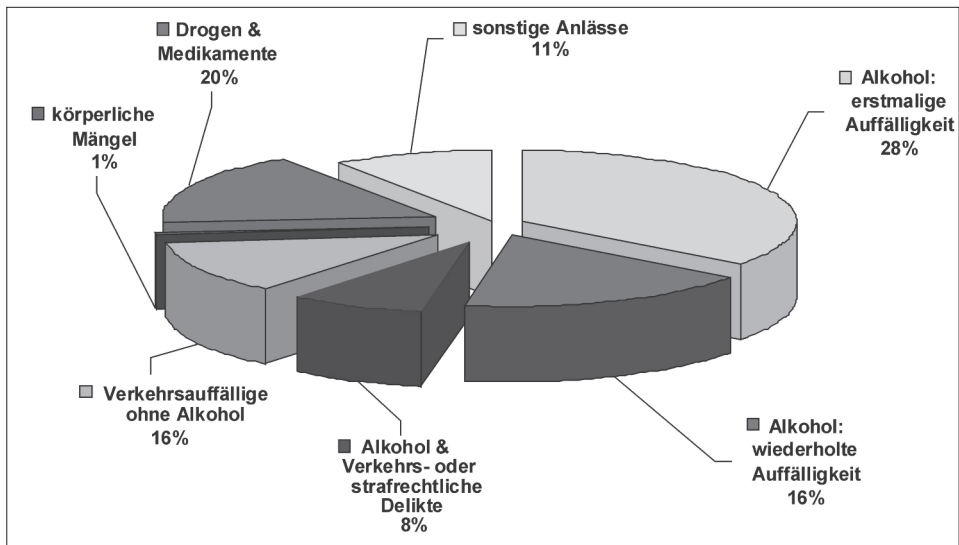


Abb. 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2011¹⁾.

Die zusammengefassten drogenbezogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit 20 % die zweitgrößte Anlassgruppe, gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (16 %). „Körperliche und/oder geistige Mängel“ waren selten Anlass für eine Begutachtung (unter 1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2011 in der Summe 11 % (Abb. 1).

¹⁾ In dem Tortendiagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: 1.1 Körperliche und geistige Mängel und 1.2 Neurologisch-psychiatrische Mängel zu „Körperlichen Mängeln“; 2.1 Verkehrsauffälligkeiten und 5.3 Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit Sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten zu „Verkehrsauffällige ohne Alkohol“; 4. Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige, 5.2 Alkohol in Kombination mit Sonstigen Drogen & Medikamenten und 5.4 Sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit Allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten zu „Drogen & Medikamente“; 1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung, 2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten, 5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen, 6. Vorzeitige FE-Erteilung, 7. Fahrlehrerbewerber und 8. Sonstige Anlässe zu „Sonstige Anlässe“. Abweichung von 100 % durch Rundung.

2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten je nach Prognosestellung die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei spezifischen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahrerlaubnis wiedererlangen. Tabelle 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2011 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	Geeignet (in %)	Nachschulungsfähig (in %)	Ungeeignet (in %)	Anzahl	Anteil (in %)
3 Alkoholauffällige (§ 13 Nr.2 FeV)					
3.1 Alkohol erstmalig	51,1	12,67	36,2	27.735	27,9
3.2 Alkohol wiederholt	45,5	9,47	45,1	16.300	16,4
4 Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige	60,7	8,15	31,1	15.430	15,5
5 Untersuchungen bei Mehrfachfragestellungen (FeV § 11 Abs.6)					
5.1 Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	43,8	7,98	48,2	7.561	7,6
5.2 Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten	52,1	5,76	42,1	2.223	2,2
5.3 Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten**	55,4	0,51**	44,1	2.160	2,2
5.4 Sonstige Drogen und Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten	55,7	3,46	40,8	2.489	2,5
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	47,8	3,61	48,5	1.883	1,9
** Kurszuweisung ab 2011 nicht mehr möglich, in einigen Bundesländern bis März übergangsweise zulässig.					

Tabelle 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2011.

Im Vergleich zu 2010 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse ein geringer Anstieg des Anteils an „Geeigneten“ von 54 % auf 55 % bei einer gleichzeitigen Abnahme des Anteils an „Nachschulungsfähigen“ (von 11 % auf 7,4 %) und Zunahme des Anteils an „Ungeeigneten“ (von 35 % auf 37,5 %).

Dies erklärt sich vermutlich größtenteils durch eine Änderung der gesetzlichen Regelungen: ab 2011 ist eine Zuweisung zu Kursen nach § 70 FeV nur noch für Alkohol- und Drogenauffällige zulässig.

In der Anlassgruppe 2.1 „Verkehrsauffälligkeiten“ (die in den letzten Jahren einen relativ hohen Anteil an „Nachschulungsfähigen“ aufwies, in 2010 18 %), zeigen sowohl die „Geeigneten“ als auch die „Ungeeigneten“ gleichermaßen einen Anstieg gegenüber 2010. Dasselbe gilt für die Anlassgruppe 2.2 „Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten“, wo die bislang rund 8 % „Nachschulungsfähigen“ ebenfalls wegfallen. Bei der Anlassgruppe 5.3 „Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten“ dagegen (in 2010 in 11 % „nachschulungsfähig“) ist insbesondere ein Anstieg bei den „Ungeeigneten“ (um 7 Prozentpunkte) zu verzeichnen.

3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2008 bis 2011

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich vom Jahr 2010 zum Jahr 2011 um rund 2 Prozent verringert. Somit wurde der insgesamt rückläufige Trend der Begutachtungszahlen fortgesetzt. Trotz des Absinkens der Gesamtzahl der Begutachtungen ist die Zahl der BtM-Begutachtungsanlässe im Vergleich zum Vorjahr geringfügig angestiegen. Dieser Anstieg beruht vor allem auf den 14 % mehr kombinierten Fragestellungen BtM/Medikamente mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten. Der Abwärtstrend der Gesamtbegutachtungszahlen ergibt sich insbesondere aus dem rund vierprozentigen Rückgang der Begutachtungen aufgrund von Alkohol-Fragestellungen, die zusammen weiterhin über die Hälfte aller Begutachtungsanlässe stellen (Tab. 2).

Anlassgruppe		2008	2009	2010	2011	2010/2011 Vergleich in %
3	Alkoholauffällige (§ 13 Nr.2 FeV)					
3.1	Alkohol erstmalig*	32.610	31.620	29.114	27.735	-4,7
3.2	Alkohol wiederholt*	18.095	18.088	16.944	16.300	-3,8
4	Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige**	14.590	15.536	15.495	15.430	-0,4
5	Untersuchungen bei Mehrfachfragestellungen (FeV § 11 Abs.6)					
5.1	Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten*	7.226	7.892	7.758	7.561	-2,5
5.2	Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten**	1.759	2.158	2.161	2.223	+2,9
5.3	Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	1.930	2.132	2.144	2.160	+0,7
5.4	Sonstige Drogen und Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten**	1.810	2.179	2.176	2.489	+14,4
5.5	Sonstige Mehrfachfragestellungen	1.240	1.616	1.841	1.883	+2,3
	* Alkohol-Fragestellung gesamt	57.931	57.600	53.816	51.596	-4,1
	** BtM-Fragestellung gesamt	18.159	19.873	19.832	20.142	+1,6

Tabelle 2: MPU-Ergebnisse der Jahre 2008 bis 2011.

(Aus der Pressemitteilung Nr.: 17/2012 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom 07. August 2012)

Schweiz

Mehr verkehrspsychologische Untersuchungen

Im letzten Jahr wurden in der Schweiz 3.504 (2010: 3.037) verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutet eine Zunahme von 15 Prozent oder plus 467 Untersuchungen gegenüber 2010. Zwei Hauptgründe sind die Ursache:

- Die Zunahme der Anzahl Annullierungen des Führerausweises wirkt sich direkt aus. Einen neuen Führerausweis kann nur beantragen, wer an einer verkehrspsychologischen Untersuchung seine Fahreignung nachweisen kann.
- 2005 wurde das Kaskadensystem für Wiederholungstäter eingeführt. Wer seither dreimal wegen schweren Widerhandlungen den Führerausweis abgeben musste, erhält den

Führerausweis nach Ablauf einer Sperrfrist nur zurück, wenn er bei der verkehrspsychologischen Untersuchung nachweist, dass er sich gebessert hat und wieder fahrgerecht ist.

Die Ergebnisse der verkehrspsychologischen Untersuchungen zeigen, dass vielen Personen die charakterlichen Voraussetzungen zum sicheren Fahren fehlen. Diese müssen deshalb den Führerausweis auf unbestimmte Zeit abgeben (Zunahme um 50 auf 1 023 Fälle; plus 5 Prozent).

Maßnahmen gegenüber Motorfahrzeugführern	Anzahl Fälle im Jahr 2010	Anzahl Fälle im Jahr 2011	Veränderung in % zum Vorjahr
Verkehrspsychologische Untersuchung	3 037	3 504	+15,3 %

Quelle: Bundesamt für Straßen, ASTRA (Auszug aus der ADMAS-Statistik 2011, Schweiz).

(Aus einer Medienmitteilung des Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 02. Februar 2012)

Alles Wichtige zur Verkehrsmedizin

Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion

- Die relevanten Informationen für die verkehrspsychologische Begutachtung
- Aktuelles und umfassendes Nachschlagewerk im Praxisalltag
- Das Standard-Lehrbuch für die Ausbildung in der Verkehrsmedizin

Die wesentlichen thematischen Schwerpunkte:

Fahreignung und Fahrsicherheit in unmittelbarer Gegenüberstellung; Grundlagen und methodische Aspekte; Fahreignung und Fahrsicherheit bei Krankheiten; Besonderheiten der Persönlichkeit, Ermüdung, Alter und Aspekte des Verhaltens als Determinanten der Fahreignung bzw. Fahrsicherheit.



Weitere Informationen www.aerzteverlag.de
 Versandkostenfreie Lieferung innerhalb Deutschlands bei Online-Bestellung
 E-Mail: bestellung@aerzteverlag.de
 Telefon: 02234 7011-314

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



NEU!

BESTELLSCHEIN

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

Ja, hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Rückgaberecht

— Ex. Madea, Verkehrsmedizin
 € 149,-
 ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname _____ Fachgebiet _____ Straße _____

Ort _____ E-Mail (für evtl. Rückfragen) _____ Telefon _____

X Datum _____ X Unterschrift _____

Mehr Informationen: aerzteverlag.de



MADFABLUK
 Alle Preisänderungen vorbehalten. Preise
 zzgl. Versandkosten € 4,50. Deutscher Ärzte-Verlag
 GmbH – Str. Köln – 50832 Köln
 Geschäftsbereich: Magentanzel, Netzeck, Prochheim

BASSt-Projekt: PROSA – Profile von Senioren mit Autounfällen

Die demografische Entwicklung in Deutschland führt dazu, dass immer mehr ältere Menschen am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Vor diesem Hintergrund gewinnen Fragen nach den Unfallrisiken älterer Kraftfahrer an Bedeutung. Am Zentrum für Alternskulturen der Universität Bonn wurden Senioren, die in einen Autounfall verwickelt waren, befragt und medizinisch sowie psychologisch untersucht.

Untersuchungsmethode

Die Untersuchung gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Im theoretischen Teil wurden auf der Grundlage von Literaturstudien Informationen über die Unfallverwicklung von Senioren, über die möglichen Leistungseinbußen im Alter und entsprechende Kompensationsstrategien sowie Aspekte zur Fahrmotivation und Fahrbiographie analysiert. Der empirische Teil basiert auf Interviews von 180 Senioren im Alter von über 65 Jahren, die in den letzten fünf Jahren als Fahrer eines Pkw in einen Unfall verwickelt waren. Die Teilnehmer wurden zu ihren individuellen Leistungsbeeinträchtigungen und Persönlichkeitsmerkmalen sowie zu ihrer Fahrbiographie und der Unfallgeschichte befragt. Darüber hinaus wurde eine Teilstichprobe von 50 Teilnehmern einer medizinisch-verkehrspsychologischen Untersuchung sowie einer Fahrverhaltensprobe unterzogen. Dabei richtete sich das Interesse insbesondere auf Erkrankungen und Medikamente als potenzielle Einflussfaktoren auf die Fahrtüchtigkeit. Getestet wurden psychologische Funktionen wie Orientierung, Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit. Eine standardisierte Fahrverhaltensprobe lieferte darüber hinaus wichtige Hinweise auf das Fahrverhalten der Probanden im realen Verkehrsgeschehen. Die Ergebnisse wurden einer Clusteranalyse unterzogen, mit deren Hilfe sich die Profile und risikomodulierenden Variablen des Fahrverhaltens beschreiben lassen.

Ergebnisse

Die Senioren setzen sich mit der eigenen Zukunft als Autofahrer auseinander und hoffen zumeist darauf, so lange fahren zu können, wie es vor allem ihre gesundheitlichen Voraussetzungen zulassen. 80,9 Prozent der an einem Unfall beteiligten Senioren schätzen ihre Fahrleistung jedoch besser ein, als dies nach der Bewertung ihrer Fahrverhaltensprobe tatsächlich der Fall ist. Mit 76,7 Prozent weist ein Großteil der Studienteilnehmer mehr als eine Erkrankung auf. Damit einhergehend fällt auch der prozentuale Anteil der Probanden, die mehr als ein Medikament nehmen, mit 61,8 Prozent hoch aus. Gravierend scheint im Hinblick auf die Medikamenteneinnahme, dass 11,1 Prozent der Studienteilnehmer Medikamente zu sich nehmen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können. Bei der Bewertung dieser Zahlen ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei der Stichprobe um eine hochselektive Gruppe handelt, deren Ergebnisse nicht auf die Gesamtheit autofahrender Senioren im gleichen prozentualen Verhältnis zu übertragen sind. Die Clusteranalyse teilte die an einem Unfall Alleinschuldigen nach Altersklassen in zwei Gruppen ein. Die Gruppe der jüngeren Schuldigen zeichnet sich durch die höchste Unfallverwicklung und die höchste Anzahl an Fahrverhaltensfehlern aus. Bei ihnen sollten Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf eine defensivere Fahrweise abzielen, verbunden mit einer sicherheitsorientierten Grundeinstellung. Die Gruppe der älteren Unfallschuldigen hat dagegen we-

niger ein Problem hinsichtlich der Einstellung als vielmehr mit ihrem Leistungsniveau. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten bei dieser Gruppe am aktuellen Verhalten ansetzen. Über alle Altersklassen betrachtet finden sich keinerlei Hinweise, dass die Gruppe der nicht schuldhaft am Unfallgeschehen Beteiligten ein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt.

(Aus der Pressemitteilung Forschung/kompakt 15/12 der
Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt)

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

R. F. Borckenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

B.A.D.S.: Neuer Fahrsimulator für die Hamburger Polizei

Wenn die Hamburger Verkehrspolizei zukünftig ihre Präventionsarbeit zu Alkoholeinfluss und Drogen im Straßenverkehr aktualisiert durchführt, geschieht dies wieder mit Unterstützung des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.). Die Landessektion Hamburg des B.A.D.S. stiftete jetzt zum zweiten Mal nach 2004 ein neues Gerät.

Der Vorsitzende der Landessektion, DR. HENDRIK SEIFERT, verwies am 19. September bei der Übergabe auf dem Gelände der Lufthansa-Technik in der Hansestadt auf die sehr gute und intensive Zusammenarbeit seiner Organisation und des Institutes für Rechtsmedizin (I.f.R.) mit der Polizei bei der Präventionsarbeit im Bereich der Verkehrssicherheit.

„Eines der erfolgreichsten Kommunikationsmittel insbesondere mit jugendlichen Verkehrsteilnehmern ist der Fahrsimulator. Er ist ein Anziehungsmagnet für Junge und auch Ältere; er zeigt im praktischen Test mit erklärender Hilfe des Begleiters in beeindruckender Weise eine Fahruntüchtigkeit sehr deutlich auf, wenn man im Alkohol- oder Drogenrausch ein Auto fährt“, sagte SEIFERT. Insbesondere wolle man die Gruppe der jungen Fahrzeugführer, die überproportional an Verkehrsunfällen mit Verletzten und Toten beteiligt sind, auf diese Weise erreichen.

In einem Fahrsimulator können die Benutzer erleben, wie sich der Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Reaktionsfähigkeit eines Autofahrers auswirkt. Dabei werden zum einen die verlangsamte Reaktionszeit, aber auch die Einengung des Sichtfeldes eines Fahrers, der sogenannte „Tunnelblick“, simuliert.

Jeder kann sich danach eine Vorstellung davon machen, wie sich das Wahrnehmungsvermögen und die Fahrtauglichkeit unter Alkoholeinfluss nachteilig verändern.

Der Leiter der Verkehrsdirektion, Polizeidirektor KARSTEN WITT, verwies bei der Übergabe des Simulators auch auf die nach wie vor hohe Unfallgefahr durch Alkohol im Straßenverkehr, sie sei eine der Hauptunfallursachen. „Wir sind für die erneute Schenkung dankbar und werden dieses wichtige Instrument für die polizeiliche Präventionsarbeit künftig im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bei Sicherheitsaktionen, Messen u. s. w. insbesondere zur Information junger Fahrer und Fahrerinnen einsetzen.“

An der Präsentation des neuen Fahrsimulators nahmen Auszubildende der Lufthansa-Technik teil, die das Gerät testeten.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 19. September 2012)

B.A.D.S.: Verbot von Bierbikes mindert Gefährdung

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) hat die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts [Beschl. v. 28. 08. 2012 – 3 B 8.12 –] begrüßt, sogenannte Bierbikes im Straßenverkehr nicht zuzulassen.

Der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, hob hervor, dass jeder alkoholisierte Verkehrsteilnehmer, nicht nur der Führer eines Kraftfahrzeuges, eine Gefahr für den Straßenverkehr darstelle. „Die Teilnehmer an einer derartigen Fahrt sind zwar keine Führer eines Fahrzeuges, sondern wie Beifahrer oder Fußgänger nur Teilnehmer am Straßenverkehr. Aber auch für sie gilt nach der Straßenverkehrsordnung, dass sie nichts unternehmen dürfen, um andere zu gefährden.“

Sinn des Transports mit einem Bierbike – so GERHARDT – sei es aber gerade, Alkohol – in vielen Fällen auch im Übermaß – während einer Fahrt auf öffentlichen Straßen zu konsumieren. „Im Interesse von mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist es unabdingbar, derartige Feiern zu unterbinden.“ Feiern im Straßenverkehr und nicht abseits des Straßenverkehrs sei für die Allgemeinheit zu gefährlich und stelle somit ein hohes Risiko dar.

Der Präsident des B.A.D.S. verwies in diesem Zusammenhang auf die wieder gestiegene Zahl von Toten im Straßenverkehr. „Besonders alarmierend ist dabei der Anstieg der Opfer von Alkohol- und Drogenfahrten. Die Zahl von 385 Verkehrstoten im Jahr 2010 erhöhte sich im vergangenen Jahr auf 442. Auch die Zahl der Schwerverletzten stieg: von 5.420 im Jahr 2010 auf 6.062 im Jahr 2011. Der Anteil der Alkoholunfälle mit Toten und Schwerverletzten liegt damit bei rund 12 % und gehört weiterhin zu den Hauptunfallursachen“, so GERHARDT.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 18. Oktober 2012)

Anmerkung der Schriftleitung: Der amtliche Leitsatz des in Bezug genommenen Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichts lautet: „Der Betrieb eines ‚Bier-Bike‘ auf öffentlichen Straßen ist straßenrechtlich dann nicht mehr Gemeingebrauch, sondern eine erlaubnispflichtige Sondernutzung, wenn eine Gesamtschau der äußerlich erkennbaren Merkmale aus der Perspektive eines objektiven Beobachters ergibt, dass es vorwiegend nicht zur Teilnahme am Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt wird.“ Die Entscheidungsgründe sind vollständig nachzulesen unter http://www.bverwg.de/enid/311?e_view=detail&meta_nr=3780.

51. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2013 – Ankündigung –

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.“ veranstaltet vom 23. bis 25. Januar 2013 den 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Zu diesem Kongress sind alle eingeladen, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und den diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

Über 50 Jahre steht der Deutsche Verkehrsgerichtstag nun als der bedeutendste Kongress seiner Art im Dienste des Verkehrs und des Verkehrsrechts.

Auch dieser Kongress wird Themen von aktueller Bedeutung für Gesetzgebung, Rechtsprechung, Rechtsberatung, Verwaltung und Versicherungswirtschaft sowie für die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer behandeln. Die hochkarätige Besetzung der Arbeitskreise verspricht im Jahr eins nach dem Jubiläumskongress erneut interessante Diskussionen.

Die Arbeitskreise

- | | |
|-----------------------------------|---|
| AK I (Leitung: SCHOLTEN) | <p>Erwerbsschadensermittlung bei Verletzung vor oder kurz nach dem Berufseinstieg</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schätzgrundlagen – – Durchschnittseinkommen und Pauschalierung – – Anforderungen an die Darlegung – <p><u>Referenten:</u> DEBUDEY, EILERS, FREYMANN</p> |
| AK II (Leitung: HAHNE): | <p>Minderjährigenschutz versus Schutz der anderen Unfallbeteiligten – zwei sich ausschließende Prinzipien?</p> <ul style="list-style-type: none"> – Reichweite des gesetzlichen Kinderschutzes – – Ansprüche der durch Kinder Geschädigten – – Lösungsansätze im europäischen Vergleich – <p><u>Referenten:</u> KUHN, LANG, NEUHAUS</p> |
| AK III (Leitung: SCHULZE): | <p>Aggressivität im Straßenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ursachen und Folgen – – Regelkonformes Verhalten – – Prävention und Intervention – <p><u>Referenten:</u> BORNEWASSER, MANSSSEN, RANDEL</p> |
| AK IV (Leitung: CIERNIAK): | <p>Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – Anforderungen an die Nachvollziehbarkeit – – Akteneinsichtsrechte – – Standardisierte Messverfahren – <p><u>Referenten:</u> HANS, KRÄRGER, OLBERMANN, SCHMEDDING</p> |

-
- AK V (Leitung: GEPPERT):** **Reform des Punktsystems**
– Bewertung, Eintragung, Tilgung –
Referenten: ALBRECHT, DAUER, MIELCHEN, ZWERGER
- AK VI (Leitung: MAIER):** **Schadenmanagement der Rechtsschutzversicherer im Verkehrsrecht**
– Neutralität der Rechtsschutzversicherung? –
– Unabhängigkeit des Rechtsanwalts? –
Referenten: WINKLER, EBERHARDT, STUMPF
- AK VII (Leitung: HARTING):** **Ist die Fahrausbildung noch zeitgemäß?**
– Was darf der Führerschein kosten? –
– Hochrisikogruppe Fahranfänger –
– Begleitetes Fahren erweitern? –
Referenten: VON BRESSENSDORF, CHIELLINO, GROSSMANN
- AK VIII (Leitung: EHLERS):** **100 Jahre nach der Titanic: Sicherheit von Fahrgastschiffen in neuer Diskussion**
– Kreuzfahrt-Touristik, Trends und Sicherheitsmanagement –
– Kreuzfahrtschiffe, immer größer aber auch sicher? –
– Sicherheitsvorschriften, Notfallpläne, Kontrollen –
Referenten: KRÜGER, SCHRÖDER-HINRICHS, UNGERER
- Anfragen an:** Deutscher Verkehrsgerichtstag
– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V. –
Baron-Voght-Straße 106 a
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 und Anmeldungen unter:** <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de>

Laudatio

Laudatio für PROF. DR. DR. GEROLD KAUERT
anlässlich der Verleihung der
„SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“
in Gold am 05. Oktober 2012
– Auszug –

Von DR. PETER GERHARDT

Sehr geehrter Herr PROF. DR. DR. KAUERT,
der Vorstand des B.A.D.S. hat beschlossen, Sie heute mit der „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold auszuzeichnen.

Den B.A.D.S. verbindet aufgrund seiner satzungsgemäßen Aufgaben und Ziele eine Jahrzehnte lange vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Rechtsmedizin.

Es ist deshalb nicht überraschend, dass sich unter den Medaillenträgern viele Persönlichkeiten aus diesem Fachbereich befinden. Es ist aber zum ersten Mal, dass von der gleichen Universität nacheinander zwei Persönlichkeiten ausgezeichnet werden, nach PROF. DR. BRATZKE, Ordinarius der Rechtsmedizin der Johann Wolfgang Goethe Universität in Frankfurt am Main im letzten Jahr, Sie als früherer Leiter des Instituts für Toxikologie. Von den vielen von uns geehrten Rechtsmedizinern sind Sie nach PROF. DR. MÖLLER dabei der zweite Toxikologe, den wir ehren.

Zunächst, lieber Herr PROF. DR. DR. KAUERT, kurz zu Ihrem Werdegang:

Sie studierten von 1968 bis 1973 an der Universität Bonn Pharmazie. 1974 folgte die Approbation als Apotheker. 1977 promovierten Sie an der Universität Bonn zum Dr. rer. nat. mit dem Thema „Zum Nachweis abnormer Stoffwechselprodukte des Katecholaminstoffwechsels im Urin schizophrener Patienten“. Diese Arbeit erregte die Aufmerksamkeit des damaligen Ordinarius der Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität in München, PROF. DR. SPANN, der Sie zum 01.08.1977 als wissenschaftlicher Assistent einstellte. In München leiteten Sie Ihren großen wissenschaftlichen Werdegang ein, zunächst bei PROF. DR. SPANN und dann bei seinem Nachfolger PROF. DR. EISENMENGER. 1983 habilitierten Sie zum Dr. med. habil. mit dem Thema „Katecholamine in der Agonie“ und erhielten damit die Lehrbefugnis. 1984 wurde sie zum Privatdozenten, 1989 zum Akademischen Oberrat auf Lebenszeit und 1990 zum außerplanmäßigen Professor ernannt. Im gleichen Jahr erfolgte die Anerkennung als Forensischer Toxikologe. 1994 erhielten Sie einen Ruf auf die Universitätsprofessur und Leitung des Instituts für Toxikologie in Frankfurt am Main, des bislang einzigen selbstständigen toxikologischen Instituts in Deutschland. Dort wurden Sie 1995 Universitätsprofessor auf Lebenszeit.

In Ihren zahlreichen weiteren Funktionen wurden Sie 1995 zum Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin gewählt, 2000 zum Board Member der European Workplace Testing Society. 2001 waren Sie Tagungspräsident des 31. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin. Es folgten 2001 die Wahl zum Stellvertre-

tenden Geschäftsführenden Direktor des Zentrums der Rechtsmedizin in Frankfurt am Main und zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Sektorkomitees Forensische Medizin, Toxikologie, Biologie der Deutschen Akkreditierungsstelle, 2002 zum Vorstandsmitglied des Berufsverbandes und schließlich 2005 zum Vizepräsidenten der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin. 2009 mussten Sie aus gesundheitlichen Gründen völlig unvorhersehbar mitten aus einem erfüllten Berufsleben als Universitätsprofessor emeritieren und leben seither wieder in München.

Die Zahl Ihrer Beiträge und Aufsätze in Büchern und Fachzeitschriften liegt so hoch, dass ich im Rahmen der heutigen Ehrung nur auf den Umfang von 126 Publikationen hinweisen kann, davon eine große Zahl in unserer Zeitschrift *BLUTALKOHOL*. Ihre Forschungsvorhaben, von denen einige vom B.A.D.S. finanziell mit unterstützt wurden, gehören zu den Grundlagen der Bekämpfung der Unfallursache Drogen im Straßenverkehr, vor allem Ihre Cannabisstudien in den Niederlanden.

Mit PROF. DR. MÖLLER aus Homburg gehörten Sie Anfang der neunziger Jahre zu den führenden Toxikologen, die durch ihre Nachuntersuchungen von Urinproben nicht nur die Fachwelt, sondern auch die Öffentlichkeit über die von Drogen ausgehenden Gefahren im Straßenverkehr aufklärten. Durch persönliche Gespräche mit dem damaligen bayerischen Innenminister BECKSTEIN erreichten Sie, dass sich auch die Politik dieses Themas annahm. Dies führte dann letztlich 1998 zur Normierung einer Ordnungswidrigkeit bei Fahrten unter Drogeneinfluss. Sie unterrichteten bereits damals die bayerische Polizei in Ainning über diese Thematik und waren Mitglied des von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geleiteten Arbeitskreises zur Erkennung von Drogenfahrern bei polizeilichen Verkehrskontrollen sowie zur Festlegung von Grenzwerten.

Für den B.A.D.S. haben Sie eine große Zahl von Vorträgen auf Fortbildungsveranstaltungen gehalten. In Ihrer Münchner Zeit habe ich viele persönlich miterlebt und erinnere mich vor allem noch an das große Aufsehen, das Ihre Nachuntersuchungen von Urinproben auf Suchtstoffe bei Richtern und Staatsanwälten erweckte. Der Drogenkonsum war zwar seit den siebziger Jahren als großes gesellschaftliches Problem bekannt, dass aber auch der Straßenverkehr so stark davon betroffen wurde, konnte man damals nur vermuten. Der B.A.D.S. hat deshalb seit 1993 seine Aufklärungstätigkeit um dieses Thema erweitert, 1994 in einer Kommission, an der Sie mitgewirkt haben, Leitsätze hierzu veröffentlicht, 1998 den Aufgabenbereich in seiner Satzung entsprechend neugefasst, und sich schließlich 1999 von „Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr“ umbenannt in „Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“.

Lieber Herr PROF. DR. DR. KAUERT, wir sind sehr dankbar, dass Sie trotz Ihrer hohen beruflichen Beanspruchung nicht nur unsere Landessektionen in Bayern und Hessen, sondern den B.A.D.S. insgesamt stets mit Rat und Tat unterstützt und uns bei vielen Vorhaben, auch im Verhältnis zur Gesetzgebung und Rechtsprechung mit Forschung und Lehre, geholfen haben. Mit Ihrem gesamten Wirken haben Sie sich für die Verkehrssicherheit in herausragender Weise verdient gemacht. Nur durch Ihre plötzliche unvorhersehbare schwere Erkrankung kann die hochverdiente Ehrung erst nach Ihrer Emeritierung erfolgen.

Es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen die „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold überreichen zu dürfen.

Rechtsprechung

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

63. Bei der Beurteilung der Schuldfähigkeit kommt der Blutalkoholkonzentration umso geringere Bedeutung zu, je mehr sonstige aussagekräftige psychodiagnostische Beweisanzeichen zur Verfügung stehen (Bestätigung und Fortführung von BGH, Urteil vom 29. April 1997, 1 StR 511/95, BGHSt 43, 66).

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 29. Mai 2012 – 1 StR 59/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen schweren sexuellen Missbrauchs eines Kindes in Tateinheit mit vorsätzlicher Körperverletzung zu fünf Jahren und drei Monaten Freiheitsstrafe verurteilt. Seine auf Verfahrensrügen und die näher ausgeführte Sachrüge gestützte Revision ist unbegründet (§ 349 Abs. 2 StPO).

Aus den Gründen:

I. Die Rüge, der gegen die Vorsitzende Richterin angebrachte Ablehnungsantrag sei mit Unrecht verworfen worden (§ 338 Nr. 3 StPO), bleibt aus den vom Generalbundesanwalt zutreffend dargelegten Gründen erfolglos.

II. Der von den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen getragene, auch von der Revision nicht näher beanstandete Schuldpruch hält rechtlicher Überprüfung stand.

III. Auch der Strafausspruch ist von Rechts wegen nicht zu beanstanden. Insbesondere ist die Strafkammer von einem rechtsfehlerfrei gefundenen Strafrahmen ausgegangen; Fehler bei der konkreten Strafbesetzung sind nicht ersichtlich.

1. Rechtsfehlerfrei hat die Strafkammer ungeachtet einer errechneten Blutalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt von über 3 ‰ eine erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit i. S. v. § 21 StGB ausgeschlossen.

a) Auszugehen ist dabei von Folgendem:

(1) Eine Blutalkoholkonzentration in der errechneten Höhe gibt – wie die Strafkammer zutreffend erkannt hat – Anlass zur Prüfung einer krankhaften seelischen Störung durch einen akuten Alkoholrausch; die Möglichkeit von Schuldunfähigkeit oder erheblich verminderter Schuldfähigkeit ist dann grundsätzlich zu erörtern.

(2) Darüber hinaus war in älterer Rechtsprechung die Auffassung vertreten worden, bei Überschreiten bestimmter Grenzwerte sei die Steuerungsfähigkeit mit einem kaum widerlegbaren Grad an Wahrscheinlichkeit „in aller Regel“ erheblich vermindert (vgl. nur BGH, Urteil vom 22. November 1990 – 4 StR 117/90, BGHSt 37, 233 ff.). Dies war aus juristischer Sicht

wegen des zu geringen Gewichts der Einzelfallgerechtigkeit (vgl. Nachweise bei BGH, Beschluss vom 09. Juli 1996 – 1 StR 511/95, NSTZ 1996, 592; zusammenfassend auch Schild in Kindhäuser/Neumann/Päffgen, StGB, 3. Aufl., § 20 Rn. 81 f.) nie unumstritten, ebenso deshalb, weil Schuldfähigkeit „ein normatives Postulat, aber keine messbare Größe“ ist (zusammenfassend Maatz/Wahl, FS 50 Jahre BGH, 2000, S. 531, 533). In der forensisch-psychiatrischen Wissenschaft war diese schematisierende Auffassung nahezu einhellig abgelehnt worden, weil die Wirkung von Alkohol auf jeden Menschen unterschiedlich sei (z. B. Kröber NSTZ 1996, 569; Joachim NSTZ 1996, 593).

Diese Rechtsprechung wurde deswegen aufgegeben, nachdem sämtliche Strafsenate des Bundesgerichtshofs auf Anfrage des Senates (§ 132 Abs. 2 GVG; BGH, Beschluss vom 09. Juli 1996 – 1 StR 511/95) zuvor erklärt hatten, eine gegenteilige Auffassung nicht (mehr) zu vertreten (BGH, Beschluss vom 06. November 1996 – 2 ARs 357/96; BGH, Beschluss vom 30. Oktober 1996 – 3 ARs 17/96; BGH, Beschluss vom 03. Dezember 1996 – 4 ARs 6/95; BGH, Beschluss vom 06. November 1996 – 5 ARs 59/96).

Seither ist gefestigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass es keinen Rechts- oder Erfahrungssatz gibt, der es gebietet, ohne Rücksicht auf die im konkreten Fall feststellbaren psychodiagnostischen Kriterien ab einer bestimmten Höhe der Blutalkoholkonzentration regelmäßig von zumindest „bei Begehung der Tat“ erheblich verminderter Schuldfähigkeit auszugehen (grundlegend Senatsentscheidung vom 29. April 1997 – 1 StR 511/95, BGHSt 43, 66 ff.; vgl. weiter u. a. auch Beschluss vom 29. November 2005 – 5 StR 358/05; BGH, Urteil vom 22. Oktober 2004 – 1 StR 248/04; BGH, Urteil vom 16. September 2004 – 1 StR 233/04; BGH, Beschluss vom 03. Dezember 2002 – 1 StR 378/02; BGH, Beschluss vom 05. April 2000 – 3 StR 114/00; BGH, Beschluss vom 03. Dezember 1999 – 3 StR 481/99).

Allerdings wird in neueren Entscheidungen (Nachweise bei Pfister NSTZ-RR 2012, 161, 162 ff.) vereinzelt unter Hinweis auch auf ältere (aufgegebene) Rechtsprechung der Blutalkoholkonzentration wieder stärkere indizielle Bedeutung beigemessen. Hierdurch sollte offenkundig (vgl. § 132 Abs. 2 GVG) den Besonderheiten der zu entscheidenden Einzelfälle (z. B. Möglichkeit einer schockartigen Ernüchterung nach Tatende) Rechnung getragen, keineswegs aber die aufgezeigte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Frage gestellt werden. Hierzu bestünde angesichts der ihr zugrundeliegenden und seither auch nicht angezweifelte medizinischen Erfahrungssätze auch keine Veranlassung.

Es ist prinzipiell unmöglich, „einer bestimmten Blutalkoholkonzentration für jeden Einzelfall gültige psychopathologische, neurologisch-körperliche Symptome oder Verhaltensauffälligkeiten zuzuordnen. Es existiert keine lineare Abhängigkeit der Symptomatik von der Blutalkoholkonzentration. Aus diesen Gründen ist es prinzipiell unmöglich, allein aus der Blutalkoholkonzentration das Ausmaß einer alkoholisierungsbedingten Beeinträchtigung ableiten zu wollen“ (Foerster in Venzlaff/Foerster, Psychiatrische Begutachtung, 5. Aufl. 2009, S. 246; ebenso Nedopil, Forensische Psychiatrie, 3. Aufl. 2007, S. 124 ff.; vgl. auch Schöch in Kröber/Dölling/Leygraf/Sass, Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 1 S. 111 f.). Es wäre daher auch verfehlt, einem psychodiagnostischen Beweisanzeichen – etwa dem Leistungsverhalten vor, bei oder nach Tatbegehung – von vornherein mit Blick auf eine bestimmte Blutalkoholkonzentration oder mit Blick auf eine zum Erreichen höherer Blutalkoholwerte notwendigerweise bestehende Alkoholgewöhnung eine Aussagekraft zur Beurteilung der Schuldfähigkeit i. S. d. §§ 20, 21 StGB abzusprechen. Zur Problematik der Feststellung einer Blutalkoholkonzentration anhand von Trinkmengenangaben eines Angeklagten verweist der Senat überdies auf die zutreffenden Ausführungen von Wendt und Kröber (in Kröber/Dölling/Leygraf/Sass, Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 2 S. 245).

(3) Für die Beurteilung der Schuldfähigkeit maßgeblich ist demnach eine Gesamtschau aller wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild des Täters vor, während und nach der Tat beziehen (grundlegend Senatsentscheidung vom 29. April 1997 – 1 StR 511/95, BGHSt 43, 66 ff.; auch BGH, Beschluss vom 05. April 2000 – 3 StR 114/00; BGH, Urteil vom 22. Januar 1997 – 3 StR 516/96). Dabei kann die – regelmäßig deshalb zu bestimmende (vgl. BGH, Beschluss vom 28. März 2012 – 5 StR 49/12; BGH, Beschluss vom 08. Oktober 1997 – 2 StR 478/97) – Blutalkoholkonzentration ein je nach den Umständen des Einzelfalls sogar gewichtiges, aber keinesfalls allein maßgebliches Beweisanzeichen (Indiz) sein (vgl. BGH, Urteil vom 22. Oktober 2004 – 1 StR 248/04; BGH, Urteil vom 06. Juni 2002 – 1 StR 14/02; BGH, Urteil vom 03. Dezember 2002 – 1 StR 378/02; vgl. auch BGH, Urteil vom 11. September 2003 – 4 StR 139/03; BGH, Urteil vom 22. April 1998 – 3 StR 15/98).

Welcher Beweismittelwert der Blutalkoholkonzentration (die weniger zur Auswirkung des Alkohols als lediglich zu dessen wirksam aufgenommenen Menge aussagt) im Verhältnis zu anderen psychodiagnostischen Beweisanzeichen beizumessen ist, lässt sich nicht schematisch beantworten. Er ist umso geringer, je mehr sonstige aussagekräftige psychodiagnostische Kriterien (Überblick hierzu z. B.: Plate, Psyche, Unrecht und Schuld, 2002, S. 194 ff.; Detter, Strafzumessung, 2009, II. Teil Rn. 83) zur Verfügung stehen. So können die konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls eine erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit bei Tatbegehung auch bei einer Blutalkoholkon-

zentration schon von unter 2 ‰ begründen (BGH, Beschluss vom 03. Dezember 1999 – 3 StR 481/99), umgekehrt eine solche selbst bei errechneten Maximalwerten von über 3 ‰ auch ausschließen (BGH, Urteil vom 06. Juni 2002 – 1 StR 14/02: 3,54 ‰; vgl. auch Foerster in Venzlaff/Foerster, a. a. O.).

b) Dies zugrunde gelegt zeigt die Revision keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

(1) Die Strafkammer hat den aufgezeigten Maßstab beachtet und ausgehend von der von ihr bestimmten Blutalkoholkonzentration die Frage der Schuldfähigkeit in einer Gesamtschau aller Umstände beurteilt.

Die Strafkammer geht von einer ohne den Angeklagten beschwerenden Rechtsfehler ermittelten Blutalkoholkonzentration von 3,03 ‰ aus. Freilich hatte der Sachverständige seinem Gutachten eine Blutalkoholkonzentration von 3,46 ‰ zugrunde gelegt. Die Strafkammer legt in den Urteilsgründen näher dar, dass es sich hierbei um einen Schreib- bzw. Rechenfehler des Sachverständigen handelt und sie darüber hinaus zugunsten des Angeklagten von einem früheren Trinkende als der Sachverständige (17.00 Uhr statt 18.00 Uhr) ausgeht.

Die Revision sieht § 261 StPO verletzt, weil die Strafkammer hierauf in der Hauptverhandlung nicht hingewiesen habe. Ob damit im Ergebnis nicht vielmehr eine Verletzung des § 265 StPO (zumindest in entsprechender Anwendung) gerügt sein soll (vgl. § 300 StPO), mag dahinstehen. Nachdem der Sachverständige selbst auf der Grundlage einer Blutalkoholkonzentration von 3,46 ‰ das Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB verneint hatte, ist jedenfalls nicht erkennbar, dass sich der Angeklagte anders oder erfolgsversprechender hätte verteidigen können als geschehen, wenn er darauf hingewiesen worden wäre, dass nicht von einer Blutalkoholkonzentration von 3,46 ‰, sondern von 3,03 ‰ auszugehen ist; hierzu trägt auch die Revision nichts vor (vgl. BGH, Beschluss vom 14. Januar 2010 – 1 StR 587/09 Rn. 28).

(2) Anhaltspunkte, die Strafkammer könnte bei der ihr obliegenden Gesamtwürdigung der zur Verfügung stehenden Indizien oder bei der Beurteilung der Erheblichkeit i. S. v. § 21 StGB den ihr zustehenden tatrichterlichen Beurteilungsspielraum überschritten haben, sind nicht ersichtlich (zur nur eingeschränkten revisionsrechtlichen Überprüfung vgl. auch Maatz/Wahl, FS 50 Jahre BGH, 2000, S. 531, 553). Insbesondere obliegt es tatrichterlicher Beurteilung, welches Gewicht der Blutalkoholkonzentration im Einzelfall in Zusammenschau mit anderen zur Verfügung stehenden Beweisanzeichen beigemessen werden kann. Die letzte Verantwortung für die Beurteilung der Schuldfähigkeit liegt beim Tatrichter (BGH, Urteil vom 18. Mai 1995 – 4 StR 698/94). Die Frage der Erheblichkeit ist eine allein vom Richter zu beantwortende Rechtsfrage (vgl. BGH, Beschluss vom 07. April 2010 – 4 StR 644/09; BGH, Beschluss vom 23. September 2003 – 1 StR 343/03).

(3) Es ist auch nicht ersichtlich, dass eine der näher ausgeführten Erwägungen der Strafkammer ungeeignet wäre, zur Stützung des gefundenen Gesamtergeb-

nisses zumal in einer Gesamtschau mit herangezogen zu werden.

Namentlich bei größerer Alkoholaufnahme kommt der – hier näher dargestellten und sachverständig begutachteten – Alkoholgewöhnung eine wichtige Bedeutung zu (Schöch in LK-StGB, 12. Aufl., § 20 Rn. 17; Schäfer/Sander/van Gemmeren, Strafzumessung, 4. Aufl., Rn. 528 m. w. N.). Ohne Rechtsfehler hebt die Strafkammer neben anderen Beweisanzeichen auch auf das isoliert gesehen bei trinkgewohnten Personen freilich nur begrenzt aussagekräftige (vgl. BGH, Beschluss vom 17. August 2011 – 5 StR 255/11; BGH, Beschluss vom 12. Juni 2007 – 4 StR 187/07) Fehlen erheblicher Ausfallerscheinungen ab. Sie stützt sich dabei nicht nur auf die Angaben eines Kindes (hierzu BGH, Beschluss vom 26. März 1997 – 3 StR 35/97) oder ebenfalls erheblich alkoholisierten Zechkumpane (hierzu BGH, Beschluss vom 17. August 2011 – 5 StR 255/11), sondern u. a. auf den im Umgang mit alkoholisierten Personen nicht unerfahrenen Gastwirt der Stammkneipe des Angeklagten. Die Strafkammer durfte hier auch dem Umstand, dass der Angeklagte trotz erheblichen Alkoholkonsums insgesamt „sein Berufsleben ohne Einschränkungen unter Kontrolle“ hatte, Bedeutung beimessen. Ebenfalls ohne Rechtsfehler durfte die Strafkammer das nahezu gleich bleibende Verhalten des Angeklagten an anderen Tagen, an denen der Angeklagte nach eigenen Angaben weniger Alkohol konsumiert hatte, vergleichend zur Beurteilung der Steuerungsfähigkeit des Angeklagten am Tattag heranziehen. Aussagekraft konnte die Strafkammer hier auch dem (aus dem festgestellten Sachverhalt ersichtlichen) planvollen und zielgerichteten Agieren des Angeklagten vor und bei Tatbegehung (z. B. die einleitend vorgetäuschte „Phimose-Behandlung“) aber auch nach Tatbegehung beimessen (z. B. der Hinweis auf eine Geheimhaltungsbedürftigkeit). Die hier mit Blick auf das gesamte Tatgeschehen fernliegende Möglichkeit einer nach der Tat eingetretenen plötzlichen Ernüchterung (dazu BGH, Beschluss vom 07. Februar 2012 – 5 StR 545/11) musste die Strafkammer nicht erörtern.

Soweit die Revision eine Gesamtwürdigung mit anderen die Schuldfähigkeit tangierenden Umständen (Depression aufgrund erlittenen Schlaganfalls; Kernpädagogie) vermisst, übersieht sie zum einen die Bezugnahme der Strafkammer auf die dies in den Blick nehmenden Ausführungen eines Sachverständigen und zum anderen die darauf aufbauende, eigene Würdigung der Strafkammer, dass „auch der Schlaganfall – gegebenenfalls mit Persönlichkeitszügen und Alkoholkonsum – die Steuerungsfähigkeit des Angeklagten nicht in erheblichem Maß einschränkte“.

64. *) 1. Die zur Verwirklichung einer Tat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB vorausgesetzte Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder eine fremde Sache von bedeutendem Wert setzt nach ge-

festigter Rechtsprechung voraus, dass die Tathandlung über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine kritische Situation geführt hat, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt war, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht.

2. Auf die Gefährdung einer Beifahrerin darf in diesem Zusammenhang nicht abgestellt werden, wenn es sich bei dieser Person um eine an der gegenständlichen Straftat beteiligte Insassin des Fahrzeugs handelt.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 16. April 2012 – 4 StR 45/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen schweren sexuellen Missbrauchs eines Kindes in fünf Fällen, fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässigem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie unerlaubten Entfernen vom Unfallort zu der Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und zehn Monaten verurteilt; ferner hat es die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von acht Monaten keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Hiergegen richtet sich die auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten. Das Rechtsmittel führt zu einer teilweisen Verfahrenseinstellung nach § 154 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 StPO. Im Übrigen ist es unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO.

Aus den Gründen:

1. Der Senat stellt das Verfahren aus prozessökonomischen Gründen gemäß § 154 Abs. 2 StPO ein, soweit der Angeklagte wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässigem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie wegen unerlaubten Entfernen vom Unfallort verurteilt worden ist. Insbesondere tragen die bisherigen Feststellungen des Landgerichts nicht den Schuldspruch aus § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB.

a) Die Feststellungen belegen nicht die für die Annahme einer Tat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB vorausgesetzte Herbeiführung einer konkreten Gefahr für Leib oder Leben eines anderen Menschen oder eine fremde Sache von bedeutendem Wert. Nach gefestigter Rechtsprechung muss die Tathandlung über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus in eine kritische Situation geführt haben, in der – was nach allgemeiner Lebenserfahrung auf Grund einer objektiv nachträglichen Prognose zu beurteilen ist – die Sicherheit einer bestimmten Person oder Sache so stark beeinträchtigt war, dass es nur noch vom Zufall abhing, ob das Rechtsgut verletzt wurde oder nicht (BGH, Urteil vom 30. März 1995 – 4 StR 725/94, NJW 1995, 3131 f., zu § 315c StGB; Beschluss vom 04. September 1995 – 4 StR 471/95, NJW

1996, 329 f., zu § 315b StGB; vgl. weiter SSW-Ernemann, StGB, § 315c Rn. 22 ff.). Da für den Eintritt des danach erforderlichen konkreten Gefährderfolgs das vom Angeklagten geführte fremde Fahrzeug nicht in Betracht kommt (vgl. BGH, Urteil vom 28. Oktober 1976 – 4 StR 465/76, BGHSt 27, 40; Beschluss vom 19. Januar 1999 – 4 StR 663/98, NStZ 1999, 350, 351), auch nicht erkennbar ist, ob der – allein maßgebliche – Gefährdungsschaden an Laterne und Baum die tatbestandspezifische Wertgrenze erreicht (vgl. BGH, Beschluss vom 28. September 2010 – 4 StR 245/10, NStZ 2011, 215; SSW-Ernemann, StGB, § 315c Rn. 25), kommt es auf die Gefährdung der Beifahrerin an. Nach den in der Rechtsprechung des Senats entwickelten Maßstäben genügt die hierauf bezogene knappe Bemerkung des Landgerichts („Dadurch gefährdete er H.“) nicht den Anforderungen zur Darlegung einer konkreten Gefahr. Einen Vorgang, bei dem es beinahe zu einer Verletzung der Mitfahrerin gekommen wäre – also ein Geschehen, bei dem ein unbeteiligter Beobachter zu der Einschätzung gelangt, „das sei noch einmal gut gegangen“ (Senat, Urteil vom 30. März 1995 und Beschluss vom 04. September 1995 – jew. a. a. O.; Beschluss vom 26. Juli 2011 – 4 StR 340/11, StV 2012, 217) – hat die Strafkammer auch nach dem Gesamtzusammenhang ihrer auf das Unfallgeschehen bezogenen Feststellungen nicht hinreichend mit Tatsachen belegt.

b) Nach den bisherigen Feststellungen bleibt zudem offen, ob die Beifahrerin des Angeklagten vom Schutzbereich des § 315c StGB überhaupt erfasst ist. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist dies für an einer solchen Straftat beteiligte Insassen des Fahrzeugs zu verneinen (BGH, Urteile vom 23. Februar 1954 – 1 StR 671/53, BGHSt 6, 100, 102, vom 28. Oktober 1976 – 4 StR 465/76, BGHSt 27, 40, 43, und vom 20. November 2008 – 4 StR 328/08, NJW 2009, 1155, 1157; vgl. SSW-Ernemann, StGB, § 315c Rn. 24 m. w. N.). Die Mitfahrerin könnte sich mit der an den Angeklagten gerichteten Aufforderung, „auch einmal zu fahren“, der Anstiftung gemäß § 26 StGB schuldig gemacht haben. Zwar ist der Angeklagte wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB verurteilt worden, so dass es an der in § 26 StGB vorausgesetzten vorsätzlichen Haupttat fehlen könnte. Diese rechtliche Würdigung beschwert den Angeklagten, soweit der Schuldspruch in Rede steht, nicht. Jedoch war ihm nach den Feststellungen „bewusst, dass er Alkohol getrunken hatte und möglicherweise nicht mehr fahrtauglich war. (Das) nahm er zumindest billigend in Kauf, als er sich an das Steuer setzte.“ Danach liegen die Voraussetzungen der Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination in § 315c Abs. 3 Nr. 1 StGB vor, zu der strafbar angestiftet werden kann (§ 11 Abs. 2 StGB). Abschließend kann der Senat die Frage einer strafbaren Teilnahme der Beifahrerin nicht beurteilen, weil das angefochtene Urteil keine Feststellungen zur Frage eines „doppelten“ Anstiftersvorsatzes enthält.

2. Die Verfahrenseinstellung führt zum Wegfall der Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger Ge-

fährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässigem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort. Damit entfallen die beiden Einzelstrafen; die Teileinstellung des Verfahrens entzieht auch der Maßregel nach § 69a StGB die Grundlage.

65. Mit der Beschwerde gegen die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO kann keine inzidente Vorentscheidung über die gegen das Berufungsurteil eingelegte Revision erreicht werden, da die Beantwortung der Frage, ob dringende Gründe für eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vorliegen, in diesem Verfahrensstadium nur noch davon abhängt, ob die Entscheidung über die (endgültige) Entziehung der Fahrerlaubnis unter revisionsrechtlichen Gesichtspunkten Bestand hat. Darüber zu befinden, ist dem Revisionsgericht vorbehalten.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 04. September 2012 – III-1 Ws 464/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Siegen hat der Angeklagten mit Beschluss vom 29.09.2011 gem. § 111a StPO die Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug vom 02.09.2011 vorläufig entzogen. Die dagegen gerichtete Beschwerde hat das Landgericht Siegen mit Beschluss vom 25.11.2011 verworfen. Dagegen gerichtete Beschwerden wurden bisher nicht beschieden.

Mit Urteil vom 05.03.2012 hat das Amtsgericht Siegen die Angeklagte (u. a.) wegen der o. g. Tat zu einer Geldstrafe verurteilt, ihr die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihr vor Ablauf von 12 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen das Urteil hat die Angeklagte Berufung eingelegt. Die Berufung hat das Landgericht Siegen mit der Maßgabe der Abänderung Sperrfrist auf noch sieben Monate mit Urteil vom 27.07.2012 verworfen.

Unter dem Datum des 30.07.2012 hat die Angeklagte Revision eingelegt und die vorläufige Aufhebung „der Vollstreckung“ beantragt und ausgeführt, dass sie die Einbehaltung des Führerscheins als rechtswidrig ansehe. Dies hat das Landgericht Siegen als Antrag auf Aufhebung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ausgelegt und den Antrag mit Beschluss vom 31.07.2012 zurückgewiesen. Hiergegen wendet sich die Angeklagte mit der Beschwerde.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet. Das Landgericht hat zu Recht den Antrag auf Aufhebung der Maßnahme zurückgewiesen und zutreffend ausgeführt, dass die Voraussetzungen für eine Aufhebung nicht vorliegen.

Nach § 111a Abs. 2 StPO ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, wenn ihr Grund

weggefallen ist oder wenn das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht entzieht. Letzteres war hier nicht der Fall. Auch der Grund für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist nicht entfallen.

Nach § 111a StPO kann die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen werden, wenn dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§ 69 StGB). Das ist hier der Fall. Zuletzt ist die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Berufungsurteil der kleinen Strafkammer bestätigt worden. In dem Urteil ist die Angeklagte einer Katalogtat (§ 316 StGB) wegen der oben genannten Trunkenheitsfahrt für schuldig befunden worden. Die Begehung einer Katalogtat führt dazu, dass der Täter in der Regel als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges anzusehen ist (§ 69 Abs. 2 StGB), so dass ihm nach § 69 Abs. 1 StGB deswegen die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

Nach den Feststellungen im Berufungsurteil hatte die Angeklagte zur Tatzeit eine Blutalkoholkonzentration von 1,21 Promille. Dieser Wert liegt über 1,1 Promille, ab dem beim Führen von Kraftfahrzeugen die Fahruntüchtigkeit i. S. v. § 316 StGB unwiderleglich vermutet wird. Von diesen Feststellungen hat der Senat auszugehen. Die Angeklagte hat das Urteil der Berufungsstrafkammer mit der Revision angefochten. Während des Revisionsverfahrens ist die Prüfung der Voraussetzungen des § 69 StGB und damit die im Rahmen des § 111a StPO zu beurteilende Frage der charakterlichen Eignung der Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen aber dem Beschwerdegericht entzogen, nachdem die letzte tatrichterliche Prüfung der Geeignetheit durch das Berufungsgericht erfolgt ist. Nach dem Erlass des Berufungsurteils findet eine weitere Prüfung des Sachverhalts in tatsächlicher Hinsicht nicht mehr statt. Denn die Beantwortung der Frage, ob dringende Gründe für eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne von § 111a StPO vorliegen, hängt in diesem Verfahrensstadium nur noch davon ab, ob die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis der Angeklagten, hier nach § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB, unter revisionsrechtlichen Gesichtspunkten Bestand hat. Mit der Beschwerde gegen die Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO kann keine inzidente Vorentscheidung über die gegen das Berufungsurteil eingelegte Revision erreicht werden. Vielmehr ist die ausschließlich nach revisionsrechtlichen Kriterien anzustellende Prüfung der richtigen Rechtsanwendung im Rahmen des § 69 StGB dem Revisionsgericht vorbehalten (OLG Köln Beschl. v. 22.04.2003 – 1 Ws 9/03 – juris m. w. N. [= BA 2004, 530]; OLG Hamm MDR 1996, 954).

Auch der Zeitablauf seit der Tat rechtfertigt grundsätzlich nicht die Aufhebung der Maßnahme (OLG Düsseldorf NZV 1988, 194; OLG Hamm VRS 49, 111, 112). Wer gegen ein Urteil, in dem eine Sicherungsmaßregel nach § 69 StGB angeordnet worden ist, Berufung einlegt, muss damit rechnen, dass die Fahrerlaubnisentziehung länger dauert, als das Amtsgericht die Sperrfrist bemessen hat (OLG Düsseldorf a. a. O.;

OLG Hamm NStZ-RR 2007, 351 [= BA 2008, 138]). Das ist auch unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden (OLG Düsseldorf NZV 1999, 389 [= BA 2000, 379]; OLG Köln Beschl. v. 28.03.2008 – 2 Ws 136/08 – juris).

Allerdings kann der Zeitablauf seit der Tat dazu führen, dass der Eignungsmangel nicht mehr wird festgestellt werden können, so dass eine Aufhebung der Maßnahme dann geboten sein kann, wenn die endgültige Entziehung wegen Zeitablaufs unwahrscheinlich wird (OLG Düsseldorf NZV 2001, 354 [= BA 2000, 382]; OLG Hamm NStZ-RR 2007, 351; Meyer-Goßner StPO 55. Aufl. § 111a Rdn. 11). So verhält es sich hier aber nicht. Seit der Tat ist jetzt ein Jahr vergangen. Dies ist noch kein Zeitraum, der es unwahrscheinlich erscheinen lässt, dass die Fahrerlaubnis entfallen wird. Dementsprechend hat das Landgericht auch die Berufung insoweit verworfen und auch nachvollziehbar dargelegt, dass der Angeklagten eine gewisse Uneinsichtigkeit und Unbelehrbarkeit inneohnt, wie sich aus den in der Folgezeit nach der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis begangenen Fahrten ohne Fahrerlaubnis, deretwegen die Angeklagte ebenfalls verurteilt wurde, ergibt.

Eine rechtsstaatswidrige Verfahrensverzögerung, die womöglich ebenfalls die Aufhebung der Maßnahme begründen könnte (OLG Düsseldorf NZV 1988, 194), ist auch nicht ersichtlich.

66. Liegen zwischen der Tat und der Berufungshauptverhandlung zwei Jahre und drei Monate, kann ein Fahrverbot als Nebenstrafe seinen spezialpräventiven Charakter nicht mehr entfallen. Vom Fahrverbot wird dann i. d. R. abzusehen sein.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 24. Juli 2012 – III-2 RVs 37/12 –

Aus den Gründen:

Die Revision erweist sich zum – vom Senat berichtigten – Schuldspruch sowie hinsichtlich der Verhängung der Geldstrafe als offensichtlich unbegründet i. S. v. § 349 Abs. 2 StPO.

Keinen Bestand haben kann jedoch wegen des Zeitablaufs zwischen Tat und Berufungshauptverhandlung das vom Berufungsgericht verhängte einmonatige Fahrverbot gemäß § 44 StGB.

Das Fahrverbot ist als Denkmittel für nachlässige und leichtsinnige Kraftfahrer vorgesehen, um den Täter vor einem Rückfall zu warnen und ihm ein Gefühl für den zeitweisen Verlust des Führerscheins und den Verzicht auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr zu vermitteln (vgl. BT-Drucks. IV/651 S. 12). Diese Warnungs- und Besinnungsfunktion kann das Fahrverbot – auch im Hinblick auf seinen Strafcharakter – aber nur dann erfüllen, wenn es sich in einem angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter auswirkt. Eine Fahrverbotsverhängung, die sich nach allgemeinen Strafzumessungserwägungen richtet,

kommt nach einhelliger Ansicht jedenfalls für sehr lange zurückliegende Taten nicht mehr in Betracht (vgl. Senatsbeschlüsse vom 03. Juni 2004, 2 Ss 112/04, und vom 23. Juli 2007, 2 Ss 224/07 in DAR 2007, 714; OLG Hamm, Beschlüsse vom 15. März 2005, 4 Ss 54/05 in DAR 2005, 406 und vom 07. Februar 2008, 4 Ss 21/08; BGH, Beschluss vom 22. Oktober 2001, 5 StR 439/01 in ZfS 2004, 133).

Vorliegend liegen zwischen der Tat und der Berufungshauptverhandlung ca. zwei Jahre und drei Monate. Nach dieser Zeit kann aber das Fahrverbot seinen spezialpräventiven Charakter nicht mehr entfalten. Etwas anderes kann zwar dann gelten, wenn der erhebliche Zeitablauf zwischen Tat und Verhängung des Fahrverbots dem Angeklagten in verwerfbarer Weise anzulasten ist (vgl. Senatsbeschlüsse a. a. O.). Dabei ist das Ausschöpfen von Rechtsmitteln und anderen strafprozessualen Rechten durch den Angeklagten in der Regel nicht als unlauter anzusehen. Vorliegend hat der Angeklagte vorwiegend seine Verfahrensrechte wahrgenommen und das Verfahren zumindest nicht in unlauterer Weise verzögert.

Es liegen auch keine besonderen Umstände für die Annahme vor, dass zu einer nach wie vor erforderlichen erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten die Verhängung eines Fahrverbots neben der Hauptstrafe unbedingt erforderlich ist. Zwar war der Angeklagte sehr uneinsichtig und hat seinen Bruder, der eine Falschaussage nach den Feststellungen des Landgerichts getätigt hat, mit in das Strafverfahren hineingezogen, jedoch begründet dies keine besonderen Umstände, welche die Verhängung eines Fahrverbots zur erzieherischen Einwirkung auf den Angeklagten erforderlich machen.

Trotz der grundsätzlich bestehenden Wechselwirkung zwischen Haupt- und Nebenstrafe konnte der Senat vorliegend in entsprechender Anwendung des § 354 Abs. 1 StPO selbst entscheiden (vgl. Senatsbeschluss vom 23. Juli 2007 a. a. O.; OLG Hamm, Beschluss vom 15. März 2005, a. a. O.; OLG Köln, DAR 2005, 697). Einer Zurückverweisung der Sache an das Landgericht Bochum bedurfte es nicht. Es kann ausgeschlossen werden, dass eine neue Hauptverhandlung Feststellungen ergeben könnte, die in Bezug auf die Frage des Fahrverbots ein anderes Ergebnis rechtfertigen würde. Auch eine Erhöhung der Geldstrafe infolge des Wegfalls des Fahrverbotes scheidet wegen des zu beachtenden Verschlechterungsverbots aus.

67. Die Sache wird gemäß § 121 Abs. 2 GVG – analog – dem Bundesgerichtshof zur Beantwortung folgender Frage vorgelegt:

Ist ein nachträgliches Absetzen der Urteilsgründe innerhalb der in § 275 Abs. 1 Satz 2 StPO vorgesehenen Frist in Bußgeldsachen zulässig, wenn der zu einer zweihundertfünfzig Euro übersteigenden Geldbuße verurteilte Betroffene von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen entbunden war und

in der Hauptverhandlung durch einen Verteidiger vertreten wurde, die Staatsanwaltschaft nicht an der Hauptverhandlung teilgenommen hat und dieser zunächst ein durch den Richter unterzeichnetes Hauptverhandlungsprotokoll, welches alle für den Urteilkopf nach § 275 Abs. 3 StPO erforderlichen Angaben enthält, nebst eines ebenfalls durch den Richter unterzeichneten, als Anlage zum Protokoll genommenen Urteilsformulars, welches den vollständigen Tenor sowie die Auflistung der angewandten Vorschriften enthält, auf Veranlassung des Tatrichters mit der Bitte um Kenntnisnahme vom Protokoll der Hauptverhandlung sowie der Anfrage, ob auf Rechtsmittel und Begründung des Urteils verzichtet werde, zugeleitet und nachfolgend seitens des Betroffenen Rechtsbeschwerde eingelegt worden ist?

Oberlandesgericht Oldenburg,
Beschluss vom 17. Juli 2012 – 2 SsBs 107/12 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Papenburg hat gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Einfluss von Alkohol mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr eine Geldbuße von 500,- Euro festgesetzt sowie ihm für die Dauer eines Monats verboten, Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen.

Die Staatsanwaltschaft Osnabrück, die eine Begründung des Urteils lediglich für den Fall, dass nicht auf ein Fahrverbot erkannt werde, beantragt hatte, hat an dem Termin zur Hauptverhandlung nicht teilgenommen. Der Betroffene wurde von der Verpflichtung zum persönlichen Erscheinen entbunden und in der Hauptverhandlung durch einen Verteidiger vertreten.

Mit Verfügung vom 02.03.2012 leitete die Amtsrichterin die Akten der Staatsanwaltschaft Osnabrück mit der Bitte um Kenntnisnahme vom Protokoll der Hauptverhandlung und der Anfrage, ob auf Rechtsmittel und Begründung des Urteils verzichtet werde, zu. Zu diesem Zeitpunkt befand sich in den Akten ein durch die Richterin unterzeichnetes Hauptverhandlungsprotokoll mit vollständigem Urteilkopf. Zu diesem war als Anlage ein Urteilsformular genommen worden, welches den vollständigen Urteilstenor nebst angewandter Vorschriften enthielt und ebenfalls durch die Richterin unterzeichnet worden war. Die Staatsanwaltschaft sandte die Akten ausweislich eines Stempelvermerks nach „Kenntnisnahme und Zustellung“ mit Rechtsmittelverzicht am 08.03.2012 zurück. Am selben Tage legte der Betroffene per Telefax Rechtsbeschwerde gegen das Urteil ein. Die Akten gingen am 12.03.2012 wieder beim Amtsgericht ein.

In der Folgezeit fertigte die Amtsrichterin ein mit Gründen versehenes Urteil, welches am 04.04.2012 zur Geschäftsstelle gelangte. Nach den Feststellungen dieses Urteils befür der Betroffene am 29.05.2011 gegen 2.43 Uhr mit einem Pkw die Hauptstraße in W..., obwohl er vor Antritt der Fahrt, wie er wusste, Alkohol konsumiert hatte und deshalb, womit er hätte

rechnen müssen, infolge des vorangegangenen Alkoholkonsums 0,95 Promille im Blut hatte.

Am 04. 04. 2012 verfügte das Amtsgericht die Über sendung der nunmehr um das mit Gründen versehene Urteil ergänzten Akten an die Staatsanwaltschaft gemäß § 41 StPO. Die Staatsanwaltschaft sandte die Akten erneut nach Kenntnisnahme und Zustellung zu rück.

Dem Verteidiger des Betroffenen wurde das Urteil am 10. 04. 2012 zugestellt. Mit am 08. 05. 2012 beim Amtsgericht Papenburg eingegangenem Schriftsatz begründete der Betroffene durch seinen Verteidiger die Rechtsbeschwerde und beschränkte diese auf den Rechtsfolgenausspruch. Er rügte die Verletzung materiellen Rechts und beantragte, das Urteil des Amtsgerichts Papenburg im Rechtsfolgenausspruch zu ändern und festzustellen, dass das Fahrverbot durch die Zeit der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis bereits abgegolten sei.

Die Generalstaatsanwaltschaft Oldenburg hat die Akten auf die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gemäß § 347 Abs. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Senat zur Entscheidung vorgelegt.

Sie vertritt die Auffassung, das Nachschieben der Gründe stelle sich als unzulässig dar.

Aus den Gründen:

Der Senat beabsichtigt, das nachträglich mit Grün den versehene Urteil seiner auf die Sachrüge hin vor zunehmenden Prüfung zugrunde zu legen und hierauf aufbauend lediglich den Rechtsfolgenausspruch einer inhaltlichen Prüfung zu unterziehen.

Dieses Urteil enthält ausreichende Feststellungen zu der dem Betroffenen angelasteten Ordnungswidrig keit und ermöglicht deshalb eine vom Schuldspruch losgelöste rechtliche und tatsächliche Überprüfung des Rechtsfolgenausspruches, ohne die Prüfung des übrigen Urteilsinhaltes erforderlich erscheinen zu lassen. Die Beschränkung der Rechtsbeschwerde würde sich mithin als zulässig darstellen. An der beabsichtigten Vorgehensweise sieht sich der Senat jedoch durch den Beschluss des Oberlandesgerichts Bamberg vom 10. 11. 2011 – Aktenzeichen: 3 Ss OWi 1444/11 – ge hindert.

Im besagtem Beschluss hat das Oberlandesgericht Bamberg entschieden, dass die nachträgliche Fertigung schriftlicher Urteilsgründe in Bußgeldverfahren auch vor Ablauf der Urteilsabsetzungsfrist des § 275 Abs. 1 Satz 2 StPO unzulässig sei, wenn das nicht mit Gründen versehene Urteil bereits aus dem inneren Dienstbereich des Gerichts herausgegeben worden ist, sofern nicht eine gesetzlich geregelte Ausnahme vor liege. Wenn das ohne Gründe in das Hauptverhandlungsprotokoll aufgenommene oder diesem als Anlage beigegebene bzw. nachgeheftete Urteil zur Herbeiführung einer Rechtsmittelerklärung der Staatsanwaltschaft auf gerichtliche Anordnung der Staatsanwaltschaft bekanntgegeben werde, liege eine die nach trägliche Fertigung von Urteilsgründen sperrende Hin ausgabe eines sog. Protokollurteils vor.

Auf der Grundlage dieser Rechtsauffassung wäre vorliegend das als Anlage zum Protokoll genommene, nicht mit Gründen versehene Urteil der auf die Sachrü ge hin vorzunehmenden Prüfung zugrunde zu legen.

Das Protokoll ist auf Anordnung der Amtsrichterin der Staatsanwaltschaft mit den Akten zur Herbei führung einer Rechtsmittelerklärung bekanntgegeben worden. Die einzige in Betracht kommende gesetzli che Regelung, welche vorliegend eine nachträgliche Fertigung schriftlicher Urteilsgründe zulassen könnte, ist § 77b OWiG. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift sind jedoch nicht gegeben, da § 77b Abs. 2 OWiG ein Nachschieben der Gründe für den Fall, dass der Betroffene Rechtsbeschwerde einlegt, nur gestat tet, wenn die Voraussetzungen des § 77b Abs. 1 Satz 3 OWiG vorliegen. Dies wiederum setzt nicht nur vor aus, dass der Betroffene von der Verpflichtung zum Er scheinen in der Hauptverhandlung entbunden und im Verlaufe der Hauptverhandlung von einem Verteidiger vertreten worden ist, sondern darüber hinaus, dass im Urteil lediglich eine Geldbuße von nicht mehr als 250,- Euro festgesetzt worden ist. An der zuletzt ge nannten Voraussetzung mangelt es vorliegend.

Da die Prüfung, welche der vorliegenden Urteils versionen zugrunde zu legen ist, nicht von der Er hebung einer Verfahrensrüge abhängig ist, sondern be reits auf die Sachrüge hin zu erfolgen hat, wäre allein das Protokollurteil zugrunde zu legen. Dieses enthält keine Feststellungen zum Schuldspruch, so dass es an einer Grundlage für eine auf den Rechtsfolgenaus spruch beschränkten Prüfung mangelt. Die Beschrän kung der Rechtsbeschwerde auf den Rechtsfolgenaus spruch erweise sich mithin als unzulässig, das Urteil unterläge zwangsläufig insgesamt der Aufhebung (vgl. BGHSt 43, 22; OLG Oldenburg 2 SsBs 80/12; Bran denburgisches Oberlandesgericht VRS 122, 151 f). Die Klärung der Frage, ob eine nachträgliche Fer tigung der schriftlichen Urteilsgründe zulässig war, er weist sich mithin unabhängig davon als entschei dungserheblich, ob sich die Rechtsbeschwerde im Falle einer zulässigen Beschränkung auf den Rechts folgenausspruch als begründet oder unbegründet dar stellt.

Es entspricht allgemeiner Auffassung, der sich auch der Senat angeschlossen hat, dass ein im Sinne der §§ 46 Abs. 1, 71 Abs. 1 OWiG, 275 Abs. 1 Satz 1 StPO vollständig in das Sitzungsprotokoll aufgenom menes oder diesem als Anlage beigefügtes Urteil un beschadet der in § 77b Abs. 2 OWiG geregelten Aus nahmen nicht mehr verändert werden darf, sobald es dadurch auf Anordnung des Gerichtes aus dessen innerem Dienstbereich herausgegeben worden ist, dass es der Staatsanwaltschaft zum Zwecke der Zustellung gemäß § 41 StPO übersandt wurde (vgl. OLG Olden burg NZV 2012, 352; Brandenburgisches Oberlandes gericht, VRS 122, 151; OLG Celle, VRS 122, 137 f; OLG Bamberg, ZfSch 2009, 175; OLG Rostock, Be schluss vom 06. 10. 2004, Aktenzeichen: 2 Ss (OWi) 259/04 / 174/04, zitiert nach juris). Das Oberlandesge richt Bamberg hat in seiner Entscheidung vom

10. 11. 2011 darüber hinausgehend die Auffassung vertreten, auch in dem Falle, in welchem der Amtsrichter das in das Protokoll aufgenommene Urteil lediglich zur Kenntnisnahme oder gar ausdrücklich unter Verwahrung gegen eine Zustellungsabsicht der Staatsanwaltschaft zuleite, sei ein Urteil aus dem inneren Dienstbereich des Gerichts in einer Weise herausgegeben worden, welche eine nachträgliche Ergänzung hindere. Der Tatrichter habe sich bewusst für die Herausgabe eines Urteils in einer nicht mit Gründen versehenen Fassung entschieden, um dadurch eine beschleunigte Stellungnahme zur Frage der Rechtsmittel einlegung herbeizuführen. Damit habe ein schriftliches Urteil ohne Gründe den inneren Dienstbereich des Gerichts verlassen und sei mit der Bekanntgabe an die Staatsanwaltschaft nach außen hin in Erscheinung getreten.

Dieser Auffassung vermag sich der Senat nicht anzuschließen.

Allerdings ist die Ergänzung eines Urteils in Bußgeldverfahren ebenso wie in Strafverfahren auch innerhalb der Urteilsabsetzungsfrist des § 275 Abs. 1 Satz 2 StPO nicht zulässig, wenn es bereits aus dem inneren Dienstbereich herausgegeben worden ist (vgl. BGHSt 43, 22 m. w. N.). Dies setzt jedoch voraus, dass es sich bei dem aus dem Dienstbereich herausgegebenen Schriftstück um ein „Urteil“ in diesem Sinne handelt. Nach Auffassung des Senats ist dies in Fällen wie dem vorliegenden nicht gegeben. Sowohl im Strafverfahren als auch in Bußgeldverfahren ist dem Gericht die Möglichkeit eröffnet, das Urteil entweder schriftlich zu den Akten zu geben oder es in das Sitzungsprotokoll aufzunehmen. Im Strafverfahren erfordert dies gemäß § 275 Abs. 1 StPO zwingend die Aufnahme der vollständigen Urteilsgründe in das Sitzungsprotokoll. In gleicher Weise kann gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 275 Abs. 1 StPO im Bußgeldverfahren vorgegangen werden. Hier besteht weitergehend aber auch die Möglichkeit, von der Fertigung von Urteilsgründen unter den Voraussetzungen des § 77b OWiG gänzlich abzusehen, so dass sich das Urteil in Rubrum, Tenor und Angabe der angewandten Vorschriften erschöpft. Diese Angaben sind gemäß § 71 Abs. 1 Satz 1 OWiG i. V. m. den §§ 272, 273 StPO aber unabhängig davon, ob ein abgekürztes oder ein mit Gründen versehenes Urteil gefertigt werden soll, in das Hauptverhandlungsprotokoll aufzunehmen. Dieses muss u. a. den Ort und Tag der Verhandlung, die Namen der Richter und Schöffen, des Beamten der Staatsanwaltschaft, des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle, die Bezeichnung der Straftat, die Namen des Betroffenen, des Verteidigers und die Urteilsformel enthalten. Während sich im Strafverfahren mit Rücksicht darauf, dass in diesem Falle die Gründe in das Sitzungsprotokoll aufgenommen werden müssen, bereits aus diesem ergibt, ob das Gericht ein sog. „Protokollurteil“ fertigen wollte oder beabsichtigte, das Urteil im Nachhinein schriftlich niederzulegen, findet eine entsprechende Entscheidung des Richters in Bußgeldsachen aufgrund der geschilderten Besonderheiten nicht zwingend

Niederschlag im Protokoll. Ebenso wie es im Strafverfahren im Ermessen des Vorsitzenden steht, zu entscheiden, ob das Urteil in das Protokoll aufgenommen oder schriftlich zu den Akten gegeben werden soll (vgl. Meyer-Goßner, StPO, 53. Aufl., § 275 Rz. 1; KK-Engelhardt, StPO, 3. Aufl., § 275 Rz. 3; LR-Gollwitzer, StPO, 25. Aufl., § 275 Rz. 20), bedarf es auch im Bußgeldverfahren einer Ermessensentscheidung des Bußgeldrichters. Obwohl jedes Hauptverhandlungsprotokoll zwingend die erforderlichen Bestandteile eines der Gründe entkleideten Urteils enthält, stellt sich dieses erst dann nicht mehr nur als Verhandlungsprotokoll, sondern darüber hinaus als Urteil dar, wenn der Tatrichter die Entscheidung getroffen hat, es hierbei zu belassen und von einer schriftlichen Begründung abzusehen. Eine derartige Entscheidung hat der Richter erkennbar zum Ausdruck gebracht, wenn er die Akten gemäß § 41 StPO zum Zwecke der Zustellung der Staatsanwaltschaft zuleitet (vgl. OLG Celle VRS 75, 461). Hat der Tatrichter demgegenüber eine Übersendung lediglich zum Zwecke der Kenntnisnahme vorgenommen oder sogar ausdrücklich klargestellt, dass eine Zustellung nicht beabsichtigt ist, so ist hiermit keiner entsprechenden Entscheidung Ausdruck verliehen worden. Vielmehr behält sich das Gericht erkennbar weiterhin vor, ein schriftliches Urteil abzusetzen, was ihm grundsätzlich innerhalb der Absetzungsfrist gestattet ist. Aus diesem Grunde stellt sich nach Auffassung des Senats die Übersendung vorliegend lediglich als eine solche des Hauptverhandlungsprotokolls, nicht jedoch als eine solche eines Urteils dar, welche eine Sperrwirkung für die nachträgliche Fertigung von Urteilsgründen entfalten würde.

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Oldenburg)

68. *) Von der Fahrerlaubnisentziehung gemäß § 69 Abs. 1 StGB kann im Falle einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 Abs. 1 StGB von weniger als 25 m abgesehen werden, wenn die Tatumstände für ein einmaliges Vergehen aufgrund Situationsversagens sprechen.

Amtsgericht Westerstede,
Urteil vom 10. April 2012 – 42 Cs 32/12 –

Aus den Gründen:

Nachdem der Angeklagte am 21. 12. 2011 gegen 18:15 Uhr von einer Weihnachtsfeier zurückkehrte, setzte er auf dem öffentlichen Parkplatz des Bahnhofs in R. sein Kraftfahrzeug von dem dortigen Behindertenparkplatz auf einen anderen Parkplatz um, obwohl er infolge Alkoholeinwirkung mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,46 Promille (Blutentnahmekzeitpunkt 19:15 Uhr) nicht mehr fahrtüchtig war, was er auch wusste, da er beabsichtigte, die Rück-

fahrt aufgrund des Alkoholkonsums mit dem Zug fortzusetzen. Die gefahrene Strecke betrug weniger als 25 Meter.

Die Feststellungen beruhen auf den Angaben des Angeklagten, der sich zur Person und zur Sache jeweils umfassend und glaubhaft eingelassen hat wie im Sachverhalt festgestellt sowie ferner aufgrund der Aussagen der Zeugen PK J. und T.J. und des Sachverständigengutachtens des Medizinischen Versorgungszentrums Dr. K. und Kollegen vom 27.12.2011.

Es haben sich keine Umstände ergeben, die geeignet wären, Zweifel an der Richtigkeit des Geständnisses zu begründen.

Soweit der Zeuge T.J. angegeben hat, er habe beobachtet, wie der Angeklagte, der zunächst an der Bushaltestelle gestanden habe, mit quietschenden Reifen von der westlichen Seite des Bahnhofs über die L.straße auf den östlich des Bahnhofsgebäudes liegenden Parkplatz gefahren sei, ist das Gericht dem nicht gefolgt. Der Polizeibeamte PK J. hat ausgesagt, dass sich westlich des Bahnhofsgebäudes nur ein kleiner, weiter entfernt liegender Schotterparkplatz ohne Behinderterparkplätze liegt. Die Bushaltestelle befindet sich jedoch genau an der Seite entlang der östlichen Parkplätze des Bahnhofs. Der Angeklagte habe von Anfang an behauptet, er habe sein Fahrzeug nur umsetzen wollen. Dies sei ihm auch plausibel erschienen.

Der Angeklagte hat sich somit der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 Abs. 1 StGB schuldig gemacht.

Dem Angeklagten war zu Beginn der Fahrt seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit auch bekannt, da er schon zuvor den Entschluss gefasst hatte, mit dem Zug nach Hause zu fahren.

Dass der Angeklagte aufgrund der Alkoholisierung den Bereich des § 21 StGB erreicht hat, lässt sich nicht feststellen.

Von der Entziehung der Fahrerlaubnis ist abgesehen worden, weil eine charakterliche Ungeeignetheit des Angeklagten zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung jedenfalls nicht mehr festzustellen war. Zugunsten des Angeklagten ist von einem einmaligen Vergehen aufgrund Situationsversagens auszugehen.

Die Tat lag zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung 3 Monate zurück. Dem Angeklagten war die Fahrerlaubnis seit diesem Zeitpunkt einstweilig entzogen. Das Gericht hat es deshalb als ausreichend angesehen, gegen den Angeklagten gem. § 44 Abs. 1 StGB das Verbot auszusprechen, für die Dauer von noch 3 Monaten keine Fahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Hierbei hat es auch berücksichtigt, dass bei einem Führerscheinentzug der Verlust des Arbeitsplatzes droht.

69. Beruht die Anordnung einer Blutentnahme durch die Polizeibeamten auf einem besonders schwerwiegenden Fehler, weil sie auf einer groben Verkennung der Zuständigkeitsvorschriften beruht, wiegt sie ebenso schwer wie die willkürliche

Umgehung/ Ignorierung des Richtervorbehalts und führt zu einem Beweisverwertungsverbot.

Amtsgericht Kempten,

Urteil vom 12. Juli 2012 – 25 OWi 144 Js 4384/12 –

Zum Sachverhalt:

1. Der Betroffene fuhr am xxx. gegen 19.20 Uhr mit dem Pkw in K. (Allgäu) auf der K.straße stadteinwärts. An dieser Stelle ist die zulässige Geschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt. Der Betroffene überschritt aus Unaufmerksamkeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h um 27 km/h. Dabei ist zugunsten des Betroffenen ein Toleranzabzug von 3 km/h berücksichtigt.

2. Der Betroffene wurde nach Durchführung der Geschwindigkeitsmessung unmittelbar von dem Zeugen PHM angehalten. Dieser stellte beim Betroffenen Alkoholgeruch fest. Der Betroffene führte daraufhin auf Nachfrage des Zeugen Y. gegen 19.30 Uhr eine freiwillige Atemalkoholkontrolle mittels eines nicht gerichtsverwertbaren Tests durch. Dieser gab eine Atemalkoholkonzentration von 0,37 mg/l. Auf weitere Nachfrage stimmte der Betroffene einer gerichtsverwertbaren Atemalkoholkontrolle mittels eines gerichtsverwertbaren Alkoholtests zu, weshalb die kontrollierenden Beamten PHM K. und PHM R. mit dem Betroffenen zu ihrer Dienststelle fuhren. Nach einer Wartezeit von 20 Minuten begehrt der Betroffene ein Telefonat mit seinem Verteidiger, welches ihm bewilligt wurde. Nach dem Gespräch mit dem Verteidiger stimmte der Betroffene weder einem freiwilligen Atemalkoholtest noch der Durchführung einer Blutentnahme zu. Gegen 19.55 Uhr ordneten daher die Polizeibeamten K. und R. die Durchführung einer Blutentnahme an, ohne zuvor eine richterliche Entscheidung über Zulässigkeit der Blutentnahme einzuholen bzw. dies versucht zu haben.

Im Bezirk des Landgerichts Kempten besteht nach der regulären Dienstzeit von 17.00 Uhr bis 21.00 Uhr ein richterlicher Bereitschaftsdienst. Der jeweilige Bereitschaftsdienststrichter ist mit einem Mobiltelefon ausgestattet, deren Nummer den Polizeidienststellen im Bezirk bekannt ist.

Nachdem der Betroffene mit seinem Verteidiger telefoniert hatte, übernahm der Zeuge PHM R. das Telefonat. Letzterer widersprach dabei der Blutentnahme, worauf der Zeuge antwortete: „Bei OWis sind wir die anordnende Behörde“.

Nachdem die Polizeibeamten keinen Arzt zur Durchführung der Blutentnahme erreichen konnten, fuhren sie mit dem Betroffenen zum Krankenhaus in Z., wo gegen 20.16 Uhr die Blutentnahme durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Blutalkoholuntersuchung ergab einen Mittelwert von 0,74 Promille.

Aus den Gründen:

1. Der Betroffene hat sich einer fahrlässigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um 23 km/h gem. § 41 Abs. 1 i. V. mit der Anlage 2 zur StVO, § 49 StVO

i. V. mit § 24 StVG schuldig gemacht. [wird ausgeführt]

2. Soweit in dem in der Hauptverhandlung verlesenen Gutachten des Bayerischen Landesamts für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vom 23.01.2012 eine Blutalkoholkonzentration des Betroffenen im Mittelwert von 0,74 Promille festgestellt wird, ist dieses Ergebnis unverwertbar.

a) Die dem Gutachten zu Grunde liegende Anordnung der Blutentnahme durch die Beamten PHM K. und R. war rechtswidrig. Der Betroffene hat nach Rücksprache mit seinem Verteidiger in die Durchführung der Blutentnahme nicht eingewilligt.

Nach § 81a Abs. 2 StPO i. V. m. § 46 Abs. 1 OWiG obliegt die Zuständigkeit für die Anordnung körperlicher Untersuchungen auch bei Ordnungswidrigkeiten primär dem Richter. Nur ausnahmsweise kann bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung ein körperlicher Eingriff wie hier die Durchführung einer Blutentnahme durch die Polizei als Verwaltungsbehörde angeordnet werden. „Gefahr-in-Verzug“ war vorliegend entgegen der Einschätzung der Zeugen PHM K. und R. offensichtlich nicht gegeben. Allein die abstrakte Gefahr, dass durch den körpereigenen Alkoholabbau der Nachweis der Tatbegehung erschwert oder gar verhindert wird, reicht nicht für die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolges aus. Es ist vorliegend nicht nachvollziehbar, inwiefern durch die Einholung einer richterlichen Entscheidung der Untersuchungszweck hätte gefährdet werden können. Im Bezirk des Landgerichts ist ein richterlicher Eildienst für außerhalb der Dienstzeiten unaufschiebbare richterliche Tätigkeiten eingerichtet. Der jeweils zuständige Bereitschaftsrichter ist mit einem Mobiltelefon ausgestattet. Die Mobilfunknummer des Bereitschaftsrichters ist den im Bezirk des Landgerichts liegenden Polizeidienststellen bekannt, um richterliche Entscheidungen notfalls telefonisch/mündlich einholen zu können. Dies ergibt sich auch aus der Aussage des Zeugen, wonach üblicherweise versucht werde, eine richterliche Entscheidung herbeizuführen. Der richterliche Bereitschaftsdienst besteht an Wochentagen u.a. abends in der Zeit von 17.00 Uhr bis 21.00 Uhr. Zum Zeitpunkt der Anordnung der Blutentnahme wäre es den Beamten im vorliegenden Fall ohne Weiteres möglich gewesen, ohne größeren Zeitverzug eine – auch mündlich mögliche – Entscheidung des Bereitschaftsrichters einzuholen. Nach den Zeugenangaben verweigerte der Betroffene gegen 19.55 Uhr den Alkoholtest mittels des Dräger-Evidentials. Nach dem in der Hauptverhandlung verlesenen ärztlichen Bericht wurde die Blutentnahme um 20.16 Uhr durchgeführt. Ein Telefonat mit dem Bereitschaftsrichter, in dem der vorliegend denkbar einfache Sachverhalt mitgeteilt und um eine Entscheidung nachgesucht wird, wäre innerhalb dieser Zeitspanne in nur wenigen Minuten zu führen gewesen und hätte vorliegend noch auf der Dienststelle, auf dem Weg zum Krankenhaus oder auch noch im Krankenhaus geführt werden können, nachdem sich der diensthabende Arzt zunächst weigerte, die

Blutentnahme durchzuführen. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür und sind auch von den Beamten nicht dargelegt worden, dass eine richterliche Entscheidung von vornherein verweigert worden wäre. Angesichts der bestehenden Möglichkeiten, eine richterliche Entscheidung telefonisch zu erlangen, ist der Begriff „Gefahr in Verzug“ eng auszulegen und auf solche Fälle zu beschränken, in denen nicht einmal der Versuch der Herbeiführung einer richterlichen Entscheidung abgewartet werden kann, z. B. in Fällen eines geltend gemachten Nachtrunks. Ein solcher Ausnahmefall ist hier jedoch nicht gegeben. Für den Fall, dass die Beamten keinen Richter erreicht hätten oder dieser schriftliche Unterlagen für eine Entscheidung fordert, wäre es ihnen nach wie vor offen gestanden, selbst die Anordnung zu treffen. Vorliegend wurde aber gar kein entsprechender Versuch unternommen, eine richterliche Entscheidung herbeizuführen.

b) Die rechtswidrig entnommene Blutprobe unterliegt einem Beweisverwertungsverbot.

Zwar unterliegt nicht jedes Beweiserhebungsverbot einem Beweisverwertungsverbot. Bei der Prüfung der Frage, ob ein Verstoß gegen eine Beweiserhebungsvorschrift ein Beweisverwertungsverbot nach sich zieht, ist jeweils nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Art des Verbots und dem Gewicht des Verstoßes unter Abwägung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden (BGHSt 44, 2). Ein Beweisverwertungsverbot stellt die Ausnahme dar, die nur nach ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist (BGH, a. a. O.). Nachdem für Fälle einer rechtswidrig gewonnenen Blutentnahme ein gesetzliches Beweisverwertungsverbot nicht existiert, kommt ein Beweisverwertungsverbot dann in Betracht, wenn sich die Maßnahme zusätzlich als (subjektiv oder objektiv) willkürlich oder als gezielte Umgehung oder Ignorierung des Richtervorbehalts oder als ein gleichgewichtiger sonstiger besonders schwerwiegender Fehler darstellt (OLG Bamberg, DAR 2011, S. 268-272 [= BA 2011, 173]). Vorliegend stellt sich bereits die Frage, ob seitens des Polizeibeamten zum Zeitpunkt der Blutentnahme nicht bereits eine bewusste Ignorierung des Richtervorbehalts vorlag. Es steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass der Zeuge PHM gegenüber dem Verteidiger im Telefonat äußerte, dass bei Ordnungswidrigkeiten die Polizei die anordnende Behörde sei. PHM R. erklärte, es bestehe durchaus die Möglichkeit, eine solche Äußerung getroffen zu haben. In seiner Einvernahme hat er diese Äußerung auch korrigiert.

Letztendlich kommt es hier ebenso wie auf die Frage, ob seitens der Polizeibeamten eine subjektiv willkürliche weite Auslegung des Begriffs „Gefahr in Verzug“ vorlag, nicht an. Die Anordnung der Blutentnahme durch die Polizeibeamten stellt jedenfalls einen besonders schwerwiegender Fehler dar, weil sie auf einer groben Verkennerung der Zuständigkeitsvorschriften beruht und ebenso schwer wiegt wie die willkürliche Umgehung/Ignorierung des Richtervorbehalts.

Objektive Willkür liegt dann vor, wenn die Entscheidung, die der Beweiserhebungsmaßnahme zu Grunde liegt, unter keinem denkbaren Aspekt mehr rechtlich vertretbar ist und daher der Schluss nahe liegt, dass sie auf sachfremden willkürlichen Erwägungen beruht. So liegt der Fall hier. Zwar sieht das Gericht bei der vorzunehmenden Interessenabwägung durchaus, dass die Durchführung einer Blutentnahme lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit darstellt und auf der anderen Seite ein erhebliches öffentliche Interesse an der Abwendung von Gefahren besteht, die von alkoholisierten Kraftfahrzeugführern ausgeht. Dieses erhebliche öffentliche Interesse spiegelt sich in der scharfen Sanktionierung von alkoholisierten Kraftfahrzeugführern durch den Verordnungsgeber in der Bußgeldkatalogverordnung wider. Auch waren die Eingriffsvoraussetzungen für die Durchführung der Blutentnahme zweifellos gegeben, so dass aller Voraussicht nach ein richterlicher Anordnungsbeschluss ergangen wäre. Allerdings ist der Vorrang des Richtervorbehalts auch bei der Durchführung von Blutentnahmen, insbesondere seit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 12.02.2007 (Az.: 2 BvR 273/06) [BA 2008, 71], in einer Vielzahl von obergerichtlichen Entscheidungen hervorgehoben worden, wengleich die Frage des Vorliegens eines Beweisverwertungsverbots unterschiedlich bewertet wird. Es ist jedenfalls durch die obergerichtliche Rechtsprechung hinlänglich geklärt, dass Polizeibeamte während Zeiten, in denen ein richterlicher Bereitschaftsdienst besteht, jedenfalls versuchen müssen, eine richterliche Entscheidung herbeizuführen. Vorliegend wurde noch nicht einmal dieser Versuch unternommen.

Angesicht der mittlerweile klaren Rechtslage ist die Anordnung der Blutentnahme ohne Einholung einer richterlichen Entscheidung unter keinem Gesichtspunkt mehr rechtlich vertretbar. Auch wenn das strafrechtliche Ermittlungsverfahren bzw. vorliegend das Ordnungswidrigkeitsverfahren primär der Erforschung der Wahrheit dient, hat dies in einem geordneten Verfahren nach rechtsstaatlichen Grundsätzen abzulaufen. Mit diesen rechtsstaatlichen Grundsätzen ist es jedoch unvereinbar, wenn im Rahmen der Ermittlungen durch die Rechtsprechung ausreichend geklärte Rechtsfragen – hier der Vorrang des Richtervorbehalts – schlicht nicht beachtet werden. Das Primat der Wahrheitsfindung hat daher vorliegend zurückzutreten.

70. Das für die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 3 StVG geltende Verbot, einen Sachverhalt zu berücksichtigen, der Gegenstand eines anhängigen Strafverfahrens ist, in dem eine Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB in Betracht kommt, geht in das Verbot einer abweichenden Entscheidung im Sinne von § 3 Abs. 4 StVG über, wenn das Strafverfahren zwischenzeitlich rechtskräftig abgeschlossen ist. Soweit danach widersprüchliche Entschei-

dungen von Fahrerlaubnisbehörde und Strafgericht ausgeschlossen sind, wird der Sachverhalt für die Fahrerlaubnisbehörde berücksichtigungsfähig.

Bundesverwaltungsgericht (3. Senat),
Urteil vom 28. Juni 2012 – 3 C 30/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Aberkennung des Rechts, von einer in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen.

Der Kläger, der bereits zuvor mehrfach unter anderem wegen Trunkenheitsfahrten und Fahrens ohne Fahrerlaubnis verurteilt worden war, verlor im September 2004 durch Strafurteil seine deutsche Fahrerlaubnis wegen zweier Trunkenheitsfahrten mit einer Blutalkoholkonzentration von jeweils über 2 Promille sowie Unfallflucht; zugleich wurde eine Wiedererteilungssperre von 18 Monaten festgesetzt. Im April 2008 erwarb er eine tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B; im Führerschein ist ein Wohnsitz in Tschechien eingetragen.

Im August 2009 beantragte der Kläger in Deutschland eine Fahrerlaubnis der Klassen A, CE und BE. Der Beklagte gab ihm wegen der vorausgegangenen Fahrerlaubnisentziehung auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Frage vorzulegen, ob zu erwarten sei, dass er auch künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen oder erhebliche Verkehrsverstöße begehen werde. Der Kläger legte ein vom 07. Oktober 2009 datierendes Gutachten vor, in dem diese Fragen bejaht werden; beim Kläger bestehe Alkoholabhängigkeit, eine nach 2004 liegende Entwöhnungsbehandlung und eine einjährige Abstinenz habe er nicht, wie in solchen Fällen erforderlich, nachgewiesen.

Der Kläger geriet in den Verdacht, am 03. Oktober 2009 erneut unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein und Unfallflucht begangen zu haben; eine Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,97 Promille. Der Kläger wurde vom Strafgericht mit Urteil vom 07. Juli 2010 jedoch freigesprochen; zur Begründung heißt es, die dem Kläger zur Last gelegten Straftaten seien aus tatsächlichen Gründen nicht festgestellt worden.

Der Beklagte stellte mit Bescheid vom 18. November 2009 fest, dass die tschechische Fahrerlaubnis den Kläger nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtige; zugleich lehnte er die beantragte Fahrerlaubniserteilung ab. Mit Bescheid vom 30. November 2009 änderte der Beklagte die Feststellung des Fehlens der Fahrberechtigung dahin ab, dass dem Kläger seine tschechische Fahrerlaubnis wegen mangelnder Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werde; der Eignungsmangel ergebe sich aus dem Gutachten vom 07. Oktober 2009. Der Widerspruch des Klägers wurde mit Widerspruchsbescheid vom 19. April 2010 zurückgewiesen.

Der Antrag des Klägers auf Gewährung einstweiliger Rechtsschutzes blieb ohne Erfolg. Er gab am

08. Dezember 2009 seine tschechische Fahrerlaubnis beim Beklagten ab.

Seine Klage hat das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 05. Oktober 2010 abgewiesen. Das Oberverwaltungsgericht hat diese Entscheidung geändert und die angegriffenen Bescheide aufgehoben. Dagegen richtet sich die Revision des Beklagten.

Aus den Gründen:

Die Revision des Beklagten ist begründet. Der Kläger hat keinen Anspruch auf Aufhebung der angefochtenen Bescheide (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die Voraussetzungen für eine Aberkennung des Rechts des Klägers, von seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse B in Deutschland Gebrauch zu machen, sind erfüllt. Der Aberkennungsentscheidung des Beklagten steht weder der unionsrechtliche Anerkennungsgrundsatz noch – anders als das Berufungsgericht meint – das Berücksichtigungsverbot des § 3 Abs. 3 StVG entgegen. Das Berufungsgericht verstößt insoweit gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO).

1. Maßgeblich für die Rechtmäßigkeit der Aberkennung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der angefochtenen Verfügungen (stRspr; vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 – BVerwG 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 <11> m. w. N.), hier also des Widerspruchsbescheids vom 19. April 2010.

Zugrunde zu legen sind danach das Straßenverkehrsgesetz – StVG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2003 (BGBl I S. 310, ber. S. 919), hier zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes zur Umsetzung des Beschlusses des Rates 2008/615/JI vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (EGBes615/2008UmsG) vom 31. Juli 2009 (BGBl I S. 2507), und die Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – vom 18. August 1998 (BGBl I S. 2214), hier zuletzt geändert durch die Sechsendvierzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 05. August 2009 (BGBl I S. 2631).

Offenbleiben kann, ob sich der unionsrechtliche Maßstab – wie das Berufungsgericht angenommen hat – aus der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl EU L Nr. 403 S. 18), hier zuletzt geändert durch die Richtlinie 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009 (ABl EU L Nr. 223 S. 31), ergibt, oder ob noch die 2. EU-Führerscheinrichtlinie, die Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein 91/439/EWG (ABl EG L Nr. 237 S. 1), zugrunde zu legen ist, die im hier maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt durch die Richtlinie 2009/112/EG der Kommission vom 25. August 2009 (ABl EU L Nr. 223 S. 26) geändert wurde.

Der erkennende Senat geht in Übereinstimmung mit der überwiegenden Auffassung der Instanzgerichte und dem deutschen Ordnungsgeber bislang davon aus, dass die 3. EU-Führerscheinrichtlinie, soweit es

um die Anerkennung oder die Entziehung einer ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis geht, nur auf solche Fahrerlaubnisse Anwendung findet, die ab dem 19. Januar 2009 im EU-/EWR-Ausland erteilt worden sind (vgl. zuletzt Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 25.10 – BVerwGE 140, 256 Rn. 12 [= BA 2012, 53]; ebenso bereits Urteil vom 28. April 2010 a. a. O. Rn. 11). Er entnimmt das Art. 18 der Richtlinie 2006/126/EG, wonach Art. 2 Abs. 1 sowie Art. 11 Abs. 1 und 3 bis 6 mit den Regelungen über den Entzug, die Ersetzung und die Anerkennung von Führerscheinen ab dem 19. Januar 2009 gelten, in Verbindung mit dem 5. Erwägungsgrund dieser Richtlinie, wonach vor dem Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erworbene Fahrerlaubnisse unberührt bleiben sollen. Das legt den Schluss nahe, dass die 3. EU-Führerscheinrichtlinie keine Geltung für vor dem 19. Januar 2009 erworbene Fahrerlaubnisse beansprucht (vgl. Urteil vom 25. August 2011 a. a. O. Rn. 12). Diese Sichtweise hat den Vorzug, dass sich die Erteilungsvoraussetzungen, für die der Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis maßgeblich ist, und von deren Erfüllung wiederum die Reichweite der den Aufnahmemitgliedstaat treffenden Anerkennungspflicht abhängt, nach demselben unionsrechtlichen Maßstab beurteilen, ungeachtet dessen, ob der Aufnahmemitgliedstaat diese Fahrerlaubnis vor oder nach dem 19. Januar 2009 entzieht. Demgegenüber nimmt der Europäische Gerichtshof im Urteil vom 01. März 2012 – Rs. C-467/10, Baris Akyüz – (NJW 2012, 1341 <1342> Rn. 31 ff. [= BA 2012, 154]) an, dass Art. 2 Abs. 1 und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG seit dem 19. Januar 2009 unabhängig davon anwendbar seien, ob der Führerschein ausgestellt wurde, bevor die genannten Vorschriften anwendbar wurden. Deshalb sei diese Richtlinie in Bezug auf eine Fahrt anwendbar, die der Betroffene mit dieser Fahrerlaubnis nach dem 19. Januar 2009 durchgeführt hat (a. a. O. Rn. 33), auch wenn sie bereits am 24. November 2008 ausgestellt worden war.

Zugleich stellt der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 01. März 2012 aber fest, dass die von ihm zur 2. EU-Führerscheinrichtlinie entwickelten Grundsätze auf die 3. EU-Führerscheinrichtlinie zu übertragen seien (a. a. O. Rn. 60 ff.). Damit gelten zwar auch unter der neuen Richtlinie die strengen Vorgaben des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes (a. a. O. Rn. 40 ff.), doch ist der Aufnahmemitgliedstaat auch unter der Geltung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie etwa dann zur Nichtanerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis berechtigt, wenn sie unter einem im Sinne der Entscheidungen vom 26. Juni 2008 (EuGH, Rs. C-329/06 u. C-343/06, Wiedemann und Funk – Slg. 2008, I-4635 [= BA 2008, 255], Rs. C-334/06 u. a., Zerche u. a. – Slg. 2008, I-4691) offensichtlichen Verstoß gegen das unionsrechtliche Wohnsitzerfordernis erteilt wurde (a. a. O. Rn. 64 ff.). Im daran anschließenden Urteil vom 26. April 2012 – Rs. C-419/10, Hofmann – [BA 2012, 256], bei dem ebenfalls die 3. EU-Führerscheinrichtlinie zur Anwendung kam, unterstreicht der Europäische Gerichtshof erneut die Übertragbarkeit seiner bisherigen Rechtsprechung (vgl. insbesondere Rn. 47 und Rn. 65); konkret ange-

sprochen werden dort das unionsrechtliche Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat und die Fälle eines offensichtlichen Verstoßes dagegen sowie die Fälle, in denen die ausländische EU-/EWR-Fahrerlaubnis während einer noch laufenden Sperrfrist erteilt wurde.

Im Hinblick darauf kann davon ausgegangen werden, dass die Grundsätze aus dem Beschluss des Europäischen Gerichtshofs vom 02. Dezember 2010 – Rs. C-334/09, Scheffler – (NJW 2011, 587), der noch zur Richtlinie 91/439/EWG ergangen ist, ebenfalls auf die 3. EU-Führerscheinrichtlinie anwendbar sind. Der Europäische Gerichtshof hat dort entschieden, dass die Fahrerlaubnisbehörde des Aufnahmemitgliedstaates ein nach Erteilung der ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis erstattetes und ihr vom Betroffenen vorgelegtes Fahreignungsgutachten dann zu dessen Lasten verwerten darf, wenn es jedenfalls einen partiellen Bezug zu einem nach der Ausstellung dieses Führerscheins festgestellten Verhalten des Betroffenen hat und sich nicht ausschließlich auf vor diesem Zeitpunkt liegende Umstände bezieht (a. a. O. Rn. 75 ff.). Damit ist die Fahrerlaubnisbehörde des Aufnahmemitgliedstaates auch unter der Geltung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie grundsätzlich berechtigt, dem Inhaber einer ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis bei einem entsprechenden nachträglichen Verhalten oder nachträglichen Umständen das Recht zum Gebrauchmachen von dieser Fahrerlaubnis im Inland abzuerkennen, so wie es der Europäische Gerichtshof bereits in unter die 2. EU-Führerscheinrichtlinie zu subsumierenden Fällen gebilligt hatte; die entsprechende Regelung befindet sich nun in Art. 11 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 2006/126/EG.

Das kann den genannten Urteilen mit der gebotenen Eindeutigkeit („*acte clair*“) entnommen werden. Im Urteil vom 26. April 2012 heißt es (a. a. O. Rn. 65): „Dazu ist indessen festzustellen, dass der Unterschied im Wortlaut von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439 und Art. 11 der Richtlinie 2006/126 nicht geeignet ist, die in der Rechtsprechung des Gerichtshofs aufgestellten Voraussetzungen in Frage zu stellen, unter denen die Anerkennung eines Führerscheins aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 91/439 abgelehnt werden konnte und nunmehr aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126 abgelehnt werden muss.“ Einer (weiteren) Vorlage an den Europäischen Gerichtshof bedarf es deshalb nicht.

2. Die Voraussetzungen von § 3 Abs. 1 StVG sowie § 46 Abs. 1 und 5 FeV für die Aberkennung des Rechts des Klägers, von seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse B in Deutschland Gebrauch zu machen, liegen vor. Die Fahrerlaubnisbehörde durfte das ihr vom Kläger vorgelegte medizinisch-psychologische Gutachten nach dem deutschen Fahrerlaubnisrecht auch verwerten.

a) Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbe-

sondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Bei einer ausländischen Fahrerlaubnis hat die Entziehung, wie sich aus § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG und § 46 Abs. 5 FeV ergibt, die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von dieser Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen; das Recht zum Führen von Fahrerlaubnissen im Inland erlischt.

Dem vom Kläger der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachten ist zu entnehmen, dass er zum maßgeblichen Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet war. Die Gutachter gelangen zu dem Ergebnis, dass der Kläger auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde; es müsse damit gerechnet werden, dass er auch künftig erheblich gegen strafrechtliche Bestimmungen verstoßen werde. Aufgrund der Verkehrsvorgeschichte, die von zahlreichen Trunkenheitsfahrten und damit zusammenhängenden Verkehrsstraftaten gekennzeichnet sei, und der eigenen Angaben des Klägers müsse davon ausgegangen werden, dass bei ihm eine Alkoholabhängigkeit bestehe. Den Nachweis der Überwindung des Suchtverhaltens, eine nachgewiesene einjährige Abstinenz nach Abschluss einer Entgiftungs- und Entwöhnungsbehandlung, habe er nicht erbracht (vgl. S. 17 ff. des medizinisch-psychologischen Gutachtens). Damit liegt beim Kläger Alkoholabhängigkeit im Sinne von Nr. 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung vor. Nach Nr. 8.4 setzt die Wiederherstellung der Eignung in Fällen von Alkoholabhängigkeit voraus, dass nach einer Entwöhnungsbehandlung die Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist.

b) Das deutsche Fahrerlaubnisrecht erlaubt – für sich genommen – die Verwertung dieses Gutachtens und eine darauf gestützte Fahrerlaubnisentziehung.

Wegen des vom Kläger gestellten Antrags auf Erteilung einer weitergehenden deutschen Fahrerlaubnis durfte der Beklagte von ihm zur Vorbereitung der Entscheidung über diesen Antrag gemäß § 13 FeV die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen. Außerdem sind gemäß § 46 Abs. 3 FeV im Hinblick auf eine mögliche Fahrerlaubnisentziehung die §§ 11 bis 14 entsprechend anzuwenden, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist. Hier lagen wegen der Trunkenheitsfahrten des Klägers und der deshalb erfolgten Fahrerlaubnisentziehung die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b bis d FeV vor; dabei konnte jedenfalls auf die im Verkehrszentralregister noch nicht getilgte Verurteilung aus dem Jahr 2004 zurückgegriffen werden.

Abgesehen davon kommt es nach dem deutschen Fahrerlaubnisrecht auf die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung nicht an, wenn der Betroffene – wie hier der Kläger – der Fahrerlaubnisbehörde die-

ses Gutachten jedenfalls vorgelegt hat. In der Rechtsprechung ist geklärt, dass nach innerstaatlichem Recht ein solches Gutachten verwertbar ist (stRspr; vgl. zuletzt Urteil vom 28. April 2010 a. a. O. Rn. 19 m. w. N.); das gilt unabhängig davon, ob eine formelle behördliche Anforderung oder aber – wie hier – eine entsprechende Vereinbarung mit dem Betroffenen erfolgt ist.

c) „Überspielt“ werden kann damit freilich nur eine möglicherweise rechtswidrige Gutachtensanforderung (a. a. O. Rn. 27). Nur darum ging es auch im Urteil des erkennenden Senats vom 28. April 2010, wo darüber hinaus dargelegt wird, dass und weshalb auch das Unionsrecht insofern die Verwertung eines solchen Gutachtens nicht hindert (a. a. O. Rn. 29 ff.). Anders liegt der Fall, wenn das der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegte Gutachten ausschließlich auf Erkenntnissen aufbaut, die nach dem unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz in der Auslegung, die er in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs gefunden hat, für eine Aberkennung durch den Aufnahmemitgliedstaat nicht ausreichen. Im damaligen Fall stand das nicht in Rede; vielmehr beruhte die Feststellung der Nichteignung des Fahrerlaubnisinhabers im dort vorgelegten Gutachten auch auf Erkenntnissen, die die Zeit nach der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis betrafen (a. a. O. Rn. 26).

3. Die Aberkennung des Rechts des Klägers, von seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen, verstößt nicht gegen den in der 2. und in der 3. EU-Führerscheinrichtlinie enthaltenen Grundsatz, dass die in einem anderen Mitgliedstaat erteilte EU-/EWR-Fahrerlaubnis anzuerkennen ist. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von diesem Grundsatz, die der Europäische Gerichtshof nach wie vor nur unter engen Voraussetzungen zulässt, liegen im Fall des Klägers vor.

a) Das folgt allerdings nicht allein aus dem medizinisch-psychologischen Gutachten, das der Kläger der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt hat. Denn das setzt, wie der Europäische Gerichtshof in der bereits erwähnten Rechtssache Scheffler klargestellt hat, voraus, dass in dem Gutachten die Annahme fehlender Fahreignung zumindest auch auf ein nach der Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis liegendes Verhalten des Betroffenen oder nachträgliche Umstände gestützt wird.

aa) Ein solches nachträgliches Verhalten sieht der Beklagte zu Unrecht bereits darin, dass der Kläger nach dem Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland zusätzlich eine Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und CE beantragt hat. Die mangelnde Eignung des Klägers ergibt sich erst aus dem von ihm vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachten. Es kommt daher auf den Inhalt dieses Gutachtens an, und zwar insbesondere darauf, ob die dort für die Feststellung der Nichteignung herangezogenen Umstände diesen Schluss auch nach den Vorgaben des Unionsrechts tragen können.

bb) Das ist hier nicht der Fall. Die hierzu in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und

des erkennenden Senats entwickelten Anforderungen, die – anders als das Berufungsgericht annimmt – der Sache nach deckungsgleich sind, werden nicht erfüllt. Nach dem Beschluss des Europäischen Gerichtshofs vom 02. Dezember 2010 (a. a. O.) darf die Nichtanerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis nicht auf ein vom Betroffenen vorgelegtes negatives Fahreignungsgutachten gestützt werden, wenn dieses Gutachten zwar nach dem Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins und auf der Grundlage einer nach diesem Zeitpunkt durchgeführten Untersuchung des Betroffenen erstellt wurde, aber keinen, sei es auch nur partiellen Bezug zu einem nach Ausstellung dieses Führerscheins festgestellten Verhalten des Betroffenen hat und sich ausschließlich auf vor diesem Zeitpunkt liegende Umstände bezieht (a. a. O. Rn. 72 und 77). Die Prüfung, ob die genannten Voraussetzungen erfüllt sind, weist der Europäische Gerichtshof dem nationalen Gericht zu, das allein eine umfassende Kenntnis des Rechtsstreits habe (a. a. O. Rn. 76). Das deckt sich mit der Aussage in dem – noch vor diesem Beschluss ergangenen – Urteil des erkennenden Senats vom 28. April 2010, dass nach dem Unionsrecht eine Maßnahme des Aufnahmemitgliedstaates zulässig ist, die nicht allein auf ein Verhalten oder Umstände gestützt ist, die bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis vorliegen, sondern auch auf ein Verhalten oder Umstände nach der Fahrerlaubniserteilung. Denn solche Umstände konnten vom Ausstellermitgliedstaat nicht berücksichtigt werden. Damit wird – entsprechend der Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs – einerseits ein Eingriff in die Zuständigkeiten und Befugnisse des Ausstellermitgliedstaates vermieden, andererseits aber verhindert, dass eine die Verkehrssicherheit gefährdende zeitliche Lücke bei der Überprüfung der Fahreignung entsteht (a. a. O. Rn. 24). Es reicht aus, dass im Gutachten als Prognosebasis auch auf nachträgliche Umstände rekurriert und hieraus auf die neuerliche Ungeeignetheit des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers geschlossen wird (a. a. O. Rn. 25). Übereinstimmung mit dem Europäischen Gerichtshof besteht auch insoweit, als der nachträgliche Umstand nicht gerade in einem Verkehrsverstoß gelegen haben muss (vgl. EuGH a. a. O. Rn. 75 und BVerwG a. a. O. Rn. 25).

cc) Hier fehlt nach der im medizinisch-psychologischen Gutachten gegebenen Begründung für die mangelnde Fahreignung des Klägers der erforderliche zumindest partielle zeitliche Bezug auf die Zeit nach Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis.

Das medizinisch-psychologische Gutachten knüpft wesentlich an die Trunkenheitsfahrten des Klägers aus dem Jahr 2004 sowie an sein Trinkverhalten in der Zeit davor an und damit an Umstände, die zeitlich vor der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis im April 2008 liegen. Daraus entnehmen die Gutachter, dass der Kläger bis zu der von ihm behaupteten Alkoholabstinenz, die er seit Dezember 2004 eingehalten haben will, alkoholabhängig gewesen sei. Den erforderlichen Nachweis, dass er diese Alkoholabhängigkeit in der Zeit danach überwunden habe, habe der Kläger nicht

geführt. Die „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“ des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin ließen für die Wiederherstellung der Kraftfahreignung nicht die bloße Behauptung der Abstinenz genügen, sondern erforderten in der Regel den Nachweis einer erfolgreichen Entwöhnungsbehandlung und einer danach liegenden einjährigen Abstinenz. Diese Anforderungen habe der Kläger nach den Feststellungen der Gutachter im hier maßgeblichen Zeitraum von 2004 bis zum Zeitpunkt seiner Begutachtung nicht erfüllt.

Diese Argumentation erweist sich deshalb nicht als tragfähig, weil der Kläger wegen der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis im April 2008 im Ergebnis so behandelt werden muss, als habe er einen solchen Nachweis zu diesem Zeitpunkt geführt. Das liegt in der Konsequenz der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, der davon ausgeht, dass der Besitz eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins als Nachweis dafür anzusehen sei, dass der Betroffene am Ausstellungstag die Voraussetzung der Eignung erfüllt habe. Dementsprechend ist es nun Aufgabe der deutschen Fahrerlaubnisbehörde, einen Rückfall des früher alkoholabhängigen Betroffenen in den Alkoholkonsum oder einen sonstigen nachträglichen Umstand für dessen mangelnde Fahreignung aufzuzeigen, um den Zugriff auf seine im Ausland erteilte Fahrerlaubnis zu rechtfertigen. Die Bezugnahme auf das vorgelegte Gutachten, das ausschließlich an alte, durch die Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis überholte Eignungsmängel anknüpft und daraus Verhaltensanforderungen ableitet, reicht darum nicht aus.

b) Ein solcher nach der Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis liegender Umstand ergibt sich aber aus der beim Kläger am 03. Oktober 2009 entnommenen Blutprobe und dem dabei festgestellten Alkoholpegel von 1,97 Promille. Diese Tatsache darf auch verwertet werden. Innerstaatliches Recht, insbesondere der vom Berufungsgericht herangezogene § 3 Abs. 3 StVG, steht dem nicht entgegen.

Nach § 3 Abs. 3 StVG darf, solange gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 des Strafgesetzbuches in Betracht kommt, die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen. Diese Regelung wird für die Zeit nach dem Abschluss des Strafverfahrens durch § 3 Abs. 4 StVG ergänzt. Nach dessen Satz 1 kann die Fahrerlaubnisbehörde, wenn sie in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen will, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht.

aa) Zum maßgeblichen Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung lagen die Voraussetzungen des in § 3 Abs. 3 StVG angeordneten Berücksichtigungsverbots vor. Beim Erlass des Widerspruchsbescheids

am 19. April 2010 war das gegen den Kläger wegen der Vorkommnisse am 03. Oktober 2009 geführte Strafverfahren noch anhängig, in dem – wie von § 3 Abs. 3 StVG vorausgesetzt – die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB in Betracht kam. Dieses Strafverfahren wurde erst am 07. Juli 2010 mit dem rechtskräftigen Urteil des Amtsgerichts beendet, mit dem der Kläger vom Vorwurf der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB, des unerlaubten Entfernens vom Unfallort gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 und der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB freigesprochen wurde.

bb) Doch trägt das Berufungsurteil dem Umstand nicht Rechnung, dass das Berücksichtigungsverbot des § 3 Abs. 3 StVG in das Verbot einer abweichenden Entscheidung nach § 3 Abs. 4 StVG übergeht, wenn zwischenzeitlich ein rechtskräftiges Strafurteil ergangen oder es sonst gemäß § 3 Abs. 4 Satz 2 StVG zu einem Abschluss des Strafverfahrens gekommen ist. Soweit nach den dort getroffenen Feststellungen widersprüchliche Entscheidungen von Fahrerlaubnisbehörde und Strafgericht ausgeschlossen sind, wird der Sachverhalt für die Fahrerlaubnisbehörde und das Verwaltungsgericht auch im Nachhinein berücksichtigungsfähig.

§ 3 Abs. 3 und 4 StVG dienen dazu, sich widersprechende Entscheidungen der Strafgerichte und der Fahrerlaubnisbehörden zu vermeiden (vgl. Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 3 StVG Rn. 15 und Janker in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 21. Aufl. 2010, § 3 StVG Rn. 9, jeweils m. w. N.). Es soll verhindert werden, dass derselbe einer Eignungsbeurteilung zugrundeliegende Sachverhalt unterschiedlich bewertet wird; die Beurteilung durch den Strafrichter soll in diesen Fällen den Vorrang haben (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 11. Januar 1988 – BVerwG 7 B 242.87 – Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 78 = NZV 1988, 37 und vom 03. September 1992 – BVerwG 11 B 22.92 – Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 88 = NZV 1992, 501). Die Bindungswirkung von § 3 Abs. 3 und 4 StVG erstreckt sich auf den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist; erfasst wird nicht nur die Tat im Sinne des sachlichen Strafrechts, sondern der gesamte Vorgang, auf den sich die Untersuchung erstreckt (in diesem Sinne Dauer, a. a. O. Rn. 17; ähnlich Janker, a. a. O. Rn. 10: das Strafverfahren erstreckt sich auf den gesamten geschichtlichen Vorgang im Sinne des § 264 StPO, der im Strafverfahren untersucht werden soll, nicht etwa nur auf einzelne gesetzliche Tatbestände; ebenso OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. Dezember 2007 – 12 ME 360/07 – ZfSch 2008, 114 Rn. 7 [= BA 2008, 205]).

Auch wenn § 3 Abs. 3 und 4 StVG demselben Regelungsziel dienen, so unterscheiden sie sich doch in ihrer Reichweite in Abhängigkeit davon, welchen Stand das anhängige Strafverfahren mittlerweile erreicht hat. § 3 Abs. 3 StVG betrifft die Zeit bis zu dessen Abschluss. Er enthält im Hinblick darauf, dass bis dahin weder dessen Ausgang noch die Feststellungen

zu den für die Beurteilung der Fahreignung des Betroffenen maßgeblichen Umständen abschließend feststehen, ein umfassendes sich auf den gesamten relevanten Sachverhalt beziehendes Berücksichtigungsverbot. § 3 Abs. 4 StVG schließt daran zeitlich an und modifiziert dieses Verbot. Da mit dem Abschluss des Strafverfahrens nun auch Klarheit hinsichtlich der Feststellungen zu den genannten Umständen eingetreten ist, reduziert es sich nunmehr auf das Verbot einer Entscheidung der Fahrerlaubnisbehörde, die im Widerspruch zu den im Strafverfahren getroffenen Feststellungen steht.

Am maßgeblichen zeitlichen Bezugspunkt für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer von der Fahrerlaubnisbehörde verfügten Entziehung der Fahrerlaubnis oder – bei einer ausländischen Fahrerlaubnis – der Aberkennung des Rechts, von ihr im Inland Gebrauch zu machen, ändert sich dadurch nichts. Zwar muss der die mangelnde Eignung des Fahrerlaubnisinhabers erweisende Sachverhalt – also etwa eine Zuwiderhandlung im Straßenverkehr oder die Feststellung fahreignungserheblicher gesundheitlicher Mängel – zeitlich vor der letzten Verwaltungsentscheidung gelegen haben. Dagegen schadet es nicht, wenn der Zugriff auf diesen Sachverhalt erst nach diesem Zeitpunkt dadurch wieder eröffnet wird, dass das deswegen eingeleitete Strafverfahren mittlerweile seinen Abschluss gefunden hat und nach § 3 Abs. 4 StVG deshalb nur noch das Verbot einer abweichenden Entscheidung besteht. Das zuvor greifende Berücksichtigungsverbot nach § 3 Abs. 3 StVG ist nicht mehr als ein vorübergehendes Verfahrenshindernis, das sich – soweit es in seiner Wirkung über das Verbot des § 3 Abs. 4 StVG hinausgeht – mit dem Abschluss des Strafverfahrens erledigt hat.

Dies steht in Einklang mit dem § 46 VwVfG zugrundeliegenden Rechtsgedanken, dass die Aufhebung eines Verwaltungsakts nicht beansprucht werden kann, wenn er mit demselben Inhalt sofort wieder erlassen werden müsste.

cc) Die Anforderungen des § 3 Abs. 4 StVG sind hier erfüllt. Die auf mangelnde Fahreignung wegen Alkoholabhängigkeit gestützte Fahrerlaubnisentziehung steht nicht im Widerspruch dazu, dass der Kläger mit dem rechtskräftigen Urteil des Amtsgerichts vom 07. Juli 2010 vom Vorwurf der vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs, des unerlaubten Entfernens vom Unfallort und der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr freigesprochen wurde. Dies ist geschehen, weil das Strafgericht es nicht als erwiesen angesehen hat, dass der Kläger gefahren war. Dagegen wird weder in dem Urteil noch vom Kläger selbst in Frage gestellt, dass er am 03. Oktober 2009 einen Alkoholpegel von 1,97 Promille erreicht hatte. Aus diesem im Sinne der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des erkennenden Senats nachträglichen Umstand konnte der Beklagte in Zusammenschau mit der im medizinisch-psychologischen Gutachten wegen seines früheren Trinkverhaltens festgestellten Alkoholabhängigkeit des Klägers auf dessen mangelnde Fahreignung schließen.

71. Was im Sinne von § 65 Abs. 9 Satz 1 Halbs. 2 StVG einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht, ergibt sich aus § 29 StVG n.F. einschließlich der Regelung über den Beginn der Tilgungsfrist in § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG und der Regelung über eine Hemmung des Ablaufs der Tilgungsfrist in § 29 Abs. 6 StVG (Fortführung der Rechtsprechung aus dem Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 11 [= BA 2006, 52]).

Bundesverwaltungsgericht (3. Senat),
Beschluss vom 21. Mai 2012 – 3 B 65/11 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Klägers, der die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B begehrt, hat keinen Erfolg. Der allein geltend gemachte Revisionszulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) liegt nicht vor.

1. Dem Kläger wurde 1997 wegen Trunkenheit im Verkehr durch das Strafgericht erstmals seine Fahrerlaubnis entzogen. Am 12. Juni 1998 erhielt er erneut eine Fahrerlaubnis der Klasse 3. Durch Urteil des Amtsgerichts Elmshorn vom 12. September 2007 wurde ihm diese Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt am 24. April 2007 (BAK von 1,46 Promille) wieder entzogen und eine Sperrfrist von sieben Monaten festgesetzt. Die Mitteilung über diese Entscheidung ging beim Kraftfahrt-Bundesamt am 10. Oktober 2007 ein (vgl. Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes an den Beklagten, Bl. 122 VA).

Nachdem der Kläger im Mai 2008 einen im Januar gestellten Neuerteilungsantrag wieder zurückgenommen hatte, beantragte er am 12. Juni 2008 erneut die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B. Der Beklagte forderte den Kläger daraufhin wie beim Erstantrag wieder auf, ein medizinisch-psychologisches Eignungsgutachten vorzulegen. Es bestünden erhebliche Bedenken an seiner Kraftfahreignung, nachdem ihm 2007 bereits zum zweiten Mal die Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt entzogen worden sei. Lege er dieses Gutachten nicht fristgerecht vor, müsse die Neuerteilung der Fahrerlaubnis abgelehnt werden. Als der Kläger das Gutachten nicht beibrachte, lehnte der Beklagte seinen Antrag mit Bescheid vom 23. September 2008 ab. Der hiergegen eingelegte Widerspruch des Klägers blieb ohne Erfolg.

Seine Klage hat das Verwaltungsgericht Schleswig-Holstein mit Urteil vom 20. Juli 2010 abgewiesen; die Berufung hiergegen hat das Schleswig-Holsteinische Oberverwaltungsgericht mit Urteil vom 14. April 2011 zurückgewiesen. Zur Begründung heißt es: Die Ablehnung des Neuerteilungsantrags sei rechtmäßig; der Beklagte habe wegen der Nichtvorlage des angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens von der fehlenden Kraftfahreignung des Klägers ausgehen dürfen. Der Beklagte habe vom Kläger die Vorlage eines solchen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wegen wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkohol-

einfluss zu Recht gefordert; berücksichtigungsfähig seien auch die Trunkenheitsfahrten aus dem Jahr 1996. § 65 Abs. 9 StVG, der vor dem 01. Januar 1999 in das Verkehrszentralregister eingetragene Entscheidungen betreffe, lasse deren Verwertung bis längstens zu dem Tag zu, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspreche. Die in dieser Regelung enthaltene Verweisung auf § 29 StVG schließe auch die Berechnung des Fristbeginns nach § 29 Abs. 5 StVG und die Voraussetzungen für eine Hemmung des Ablaufs der Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 6 StVG ein. Im Fall des Klägers wäre die zehnjährige Verwertungsfrist, die gemäß § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG mit der Neuerteilung der Fahrerlaubnis am 12. Juni 1998 zu laufen begonnen habe, an sich am 12. Juni 2008 abgelaufen. Der Fristablauf sei jedoch dadurch gehemmt worden, dass der Kläger am 24. Juli 2007 erneut eine Trunkenheitsfahrt begangen habe.

2. Der Kläger hält die Frage für grundsätzlich klärungsbedürftig, ob durch Hemmung über den Verwertbarkeitszeitraum von zehn Jahren hinaus eine „Altat“ weiterhin vorgeworfen werden kann.

Diese Frage rechtfertigt jedoch – auch wenn sie gemäß § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO eingegrenzt und präzisiert würde – keine Revisionszulassung auf der Grundlage von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO. Nach der zu § 65 Abs. 9 StVG bereits ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist, auch ohne dass es hierfür noch der Durchführung eines weiteren Revisionsverfahrens bedürfte, klar, dass die vom Berufungsgericht gefundene Auslegung zutrifft.

Das Berufungsgericht ist zu Recht davon ausgegangen, dass der Beklagte wegen der Nichtvorlage des angeforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens dann gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die fehlende Kraftfahreignung des Klägers schließen durfte, wenn die Anforderung selbst rechtmäßig erfolgt war (stRspr; vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 28. April 2010 – BVerwG 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 <13> Rn. 14 m. w. N.). Als Rechtsgrundlage für die Anforderung kommt hier § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV in Betracht; danach ordnet die Fahrerlaubnisbehörde u. a. zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung einer Fahrerlaubnis an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden. Demgemäß kommt es auf die Verwertbarkeit der vom Kläger im Jahr 1996 begangenen und 1997 strafrechtlich geahndeten Trunkenheitsfahrten zum Zeitpunkt der Anforderung des Gutachtens an. Da diese Trunkenheitsfahrten betreffenden Eintragungen im Verkehrszentralregister vor dem 01. Januar 1999 erfolgt sind, richtet sich deren Tilgung und Verwertbarkeit nach § 65 Abs. 9 StVG; hiernach werden Entscheidungen, die vor dem 01. Januar 1999 im Verkehrszentralregister eingetragen worden sind, bis zum 01. Januar 2004 nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum 01. Januar 1999 geltenden Fassung in Verbindung § 13a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung getilgt; die Entscheidungen dürfen nach § 52 Abs. 2 des Bundeszentralregistergesetzes in der bis zum 31. De-

zember 1998 geltenden Fassung verwertet werden, jedoch längstens bis zu dem Tag, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht. Diese spezielle und damit auch gegenüber § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG Vorrang beanspruchende Übergangsregelung in § 65 Abs. 9 StVG ermöglicht eine Verwertung solcher Alteintragungen im dort beschriebenen Umfang auch dann, wenn diese Eintragung nach Maßgabe des Altrechts bereits im Verkehrszentralregister getilgt worden ist. Denn gemäß § 52 Abs. 2 BZRG in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung darf eine frühere Tat abweichend von § 51 Abs. 1 in einem Verfahren berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, wenn die Verurteilung wegen dieser Tat in das Verkehrszentralregister einzutragen war. Hiernach konnten Eintragungen im Verkehrszentralregister trotz Tilgungsreife in solchen Verfahren ohne zeitliche Begrenzung berücksichtigt werden (so genannte ewige Verwertung; vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 12. Juli 2001 – BVerwG 3 C 14.01 – Buchholz 442.10 § 65 StVG Nr. 1 S. 4 = NVwZ-RR 2002, 93 [= BA 2002, 226]). Allerdings wurde diese umfassende Verwertbarkeit später mit dem durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 19. März 2001 (BGBl I S. 386) in § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG eingefügten Halbsatz 2 bis längstens zu dem Tag beschränkt, "der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht". Mit dieser Befristung auf zehn Jahre sollte ausweislich der Gesetzesbegründung (vgl. BTDrucks 14/4304 S. 14) ein Gleichstand mit der ab 01. Januar 1999 geltenden Neuregelung hergestellt werden. Sie sieht unter anderem für die hier in Rede stehenden Verkehrsverstöße eine Tilgungsfrist und damit auch eine Verwertbarkeit von zehn Jahren vor; für Beginn und Ablauf der Tilgungsfrist sind § 29 Abs. 5 und 6 StVG zu beachten. Aus der gesetzgeberischen Absicht, mit der in der dargestellten Weise ergänzten Übergangsregelung des § 65 Abs. 9 StVG eine Gleichbehandlung von den unter die Übergangsregelung fallenden Altfällen mit den unter das neue Recht fallenden Sachverhalten zu erreichen, hat der Senat geschlossen, dass sich das, was im Sinne von Halbsatz 2 einer zehnjährigen Tilgungsfrist „entspricht“, aus § 29 StVG n. F. einschließlich der Regelung über den Beginn der Tilgungsfrist in § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG ergibt (BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005 – BVerwG 3 C 21.04 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 11 Rn. 30 = NJW 2005, 3440 m. w. N. [= BA 2006, 52]). Es liegt mit Blick auf die vom Gesetzgeber mit dieser Ergänzung verfolgte Absicht einer Gleichbehandlung von Alt- und Neufällen auf der Hand, dass das, was der Senat im genannten Urteil in Bezug auf den in § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG geregelten Beginn der Tilgungsfrist bereits ausdrücklich entschieden hat, Geltung auch für die Hemmung des Ablaufs der Tilgungsfrist durch spätere Eintragungen gemäß § 29 Abs. 6 StVG n. F. beansprucht. Kann nach § 29 Abs. 6 StVG bei Neufällen eine Ablaufhemmung eintreten, muss das gleichermaßen bei Altfällen gelten. Im damaligen Urteil wurde § 29 Abs. 5 Satz 1 StVG, da es in

jenem Fall ausschließlich auf diese Regelung ankam, nur exemplarisch neben dem ebenfalls aufgeführten § 29 StVG genannt.

Ebenso wenig bedarf danach die außerdem aufgeworfene Frage revisionsgerichtlicher Klärung, ob eine Hemmung eintreten kann, wenn eine Alttat nicht mehr im Verkehrszentralregister eingetragen war.

Dass das unter den in § 65 Abs. 9 StVG genannten Voraussetzungen der Fall sein kann, ergibt sich unmittelbar aus dieser Bestimmung selbst. Sie unterwirft die Tilgung und Verwertbarkeit von vor dem 01. Januar 1999 eingetragenen Entscheidungen getrennten Regelungen. Ursprünglich hatte § 65 Abs. 9 StVG – wie gezeigt – sogar die sog. „ewige“ Verwertbarkeit vorgesehen. Auch der Kläger selbst geht ausweislich der Beschwerdebegründung davon aus, dass im durch § 65 Abs. 9 StVG gezogenen Rahmen auch in den Registern getilgte Eintragungen verwertet werden dürfen.

72. 1. Die Fahrerlaubnisbehörde ist nach der nur im Verhältnis zu Strafverfahren geltenden Bestimmung des § 3 Abs. 3 StVG grundsätzlich nicht gehindert, die Entziehung der Fahrerlaubnis anzuordnen, wenn wegen desselben Sachverhalts ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, aber noch nicht rechtskräftig abgeschlossen ist. Eine analoge Anwendung von § 3 Abs. 3 StVG im Verhältnis zu Ordnungswidrigkeiten kommt nicht in Betracht.

***) 2. Die Fahrerlaubnisentziehung ist bereits nach der Regelvermutung der Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV gerechtfertigt, wenn einmalig harte Drogen im Blut des Fahrerlaubnisinhabers und damit die Einnahme eines Betäubungsmittels nachgewiesen wurde.**

3. Der Fall einer versehentlichen bzw. missbräuchlich durch Dritte herbeigeführten Einnahme eines Betäubungsmittels stellt sich als ein Ausnahmebestand dar, zu dem nur der Betroffene als der am Geschehen Beteiligte Klärendes beitragen kann und der daher von diesem jedenfalls glaubhaft und widerspruchsfrei dargetan werden muss.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 13. April 2012 – 3 M 47/12 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde bleibt ohne Erfolg. Die mit der Beschwerdebegründung vorgebrachten Einwände, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, greifen nicht durch.

Das Verwaltungsgericht hat zu Recht die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 25. Oktober 2011 abgelehnt. Der Antragsgegner hat in nicht zu beanstandender Weise aus dem Konsum von Metamphetamin/Amphetamin auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen

von Kraftfahrzeugen geschlossen und ihm deshalb zu Recht gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis entzogen.

Der Einwand des Antragstellers, dass der Antragsgegner – ungeachtet des bestrittenen Konsums von Amphetamin – jedenfalls die Sperrwirkung des § 3 Abs. 3 StVG nicht beachtet habe und ihm aus diesem Grund jedenfalls unter dem 25. Oktober 2011 die Fahrerlaubnis nicht hätte entzogen werden dürfen, greift nicht durch.

Nach § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde in einem Fahrerlaubnisentziehungsverfahren den Sachverhalt, der Gegenstand eines gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gerichteten Strafverfahrens ist, in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt, nicht berücksichtigen, solange das Strafverfahren anhängig ist. Mit dieser die Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an die in dem Strafverfahren ergehende gerichtliche Entscheidung betreffenden Regelung sollen bei Vorrangigkeit des Strafverfahrens widersprüchliche Entscheidungen von Fahrerlaubnisbehörden und Gerichten vermieden werden. Der Fahrerlaubnisbehörde fehlt demnach in den in § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG genannten Fällen bis zur Einstellung des Strafverfahrens oder bis zur Rechtskraft der ergehenden Entscheidung die Befugnis, selbst über die Entziehung der Fahrerlaubnis zu befinden (vgl. Dauer in: Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 3 StVG Rdnr. 15 f.). Ob eine Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht kommt, bestimmt sich danach, ob das Strafverfahren eine Straftat zum Gegenstand hat, an deren Begehung die Fahrerlaubnisentziehung nach § 69 StGB anknüpfen darf. In einem solchen Strafverfahren muss sich aus den Urteilsgründen auch ergeben, weshalb die Fahrerlaubnis entzogen oder weshalb die Maßregel nicht angeordnet worden ist, obwohl dies nach der Art der Straftat in Betracht kam (§ 267 Abs. 6 StPO). Die Bindung ergreift den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, nicht nur die Tat im Sinne des sachlichen Strafrechts, sondern den gesamten Vorgang, auf den sich die Untersuchung erstreckt. Sie gilt aber nur für den Fall, dass die gerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis rechtlich möglich ist (vgl. OVG Lüneburg, Beschl. v. 11.12.2007 – 12 ME 360/07 –, juris [= BA 2008, 205]). Die Fahrerlaubnisbehörde ist nach der nur im Verhältnis zu Strafverfahren geltenden Bestimmung des § 3 Abs. 3 StVG hingegen nicht gehindert, die Entziehung der Fahrerlaubnis anzuordnen, wenn wegen desselben Sachverhalts ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, aber noch nicht rechtskräftig abgeschlossen ist. Eine analoge Anwendung von § 3 Abs. 3 StVG im Verhältnis zu Ordnungswidrigkeiten kommt nicht in Betracht (VGH Mannheim, Beschl. v. 24.07.2007 – 10 S 306/07 – juris [= BA 2008, 83]; Janker in Burmann/Heß/Jahne/Janker, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. 2012, § 3 StVG Rdnr. 10), so dass es auf den Vortrag des Antragstellers, dass zum Zeitpunkt des Erlasses des Bescheides vom 25. Oktober 2011 noch Bußgeldverfahren gegen ihn anhängig waren, nicht entscheidungserheblich ankommt. Da im

Bußgeldverfahren die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht geprüft wird, entfalten im Übrigen Bußgeldentscheidungen nach § 3 Abs. 4 Satz 2 2. Hs. StVG für das behördliche Entziehungsverfahren auch nur insoweit Bindungswirkung, als sie sich auf die Feststellung des Sachverhalts und die Beurteilung der Schuldfrage beziehen, nicht hingegen hinsichtlich der Eignungsfrage (VGH Mannheim, Beschl. v. 12.09.2005 – 10 S 1642/05 –, juris [= BA 2006, 512]).

Ausweislich der Verfahrensakte hatte die zuständige Polizeibehörde in B-Stadt unter der Tagebuchnummer 1/.../2011 im Hinblick auf das Führen eines Kraftfahrzeuges unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln ein Ermittlungsverfahren eingeleitet, welches am 13. Oktober 2011, mithin vor Erlass der streitgegenständlichen Verfügung, als Ordnungswidrigkeitenverfahren an die Zentrale Bußgeldstelle in M. abgegeben wurde. Das vom Antragsteller in der Beschwerdebeurteilung angeführte, bei der Polizeibehörde in K. erst seit dem 12. Dezember 2011 zur Tagebuchnummer 1/.../2011 geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren, welches am 22. Dezember 2011 durch die Staatsanwaltschaft Dessau-Roßlau eingestellt wurde, hatte einen allgemeinen Verstoß gegen das Betäubungsmittelgesetz nach § 29 BtMG (Unerlaubter Erwerb und Besitz von Betäubungsmitteln) zum Gegenstand. Damit stand zunächst ein Regelatbestand im Sinne des § 69 Abs. 2 StGB nicht in Rede. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB setzt eine rechtswidrige Tat, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist, voraus. Da § 69 StGB den Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs bezweckt, erfordert die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen charakterlicher Ungeeignetheit bei Taten im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges, dass die Anlasstat tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, der Täter werde bereit sein, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Interessen unterzuordnen (BGH, Beschl. v. 27.04.2005 – GSSSt 2/04 –, NJW 2005, 1957 [= BA 2005, 311]). Der Bundesgerichtshof hat in dieser Entscheidung weiter ausgeführt, dass selbst für den Fall eines Transportes von Betäubungsmitteln, das Vorliegen einer „Zusammenhangstat“ im Sinne des § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB nicht ohne Weiteres angenommen werden kann. Belange der Verkehrssicherheit sind selbst dann nicht ohne Weiteres berührt, wenn der Täter im Kraftfahrzeug Rauschgift transportiert, weil ein allgemeiner Erfahrungssatz, dass Transporteure von Rauschgift etwa im Falle von Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen sind, nicht besteht. In dem Fall, 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. Stree/Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 28.

Aufl. 2010, § 69 Rdnr. 13 m. w. N.; Weber, BtMG, 3. Aufl. 2009, Vorbemerkungen zu § 29 f., Rdnr. 1460). Anhaltspunkte dafür, dass das von der Polizeibehörde in Köthen eingeleitete Ermittlungsverfahren eine Zusammenhangstat im vorgenannten Sinne zum Gegenstand hatte, hat der Antragsteller auch mit der Beschwerdebeurteilung nicht vorgetragen.

Selbst wenn der Antragsgegner im Hinblick auf § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG im für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt des Bescheid-erlasses am 25. Oktober 2011 nicht befugt gewesen sein sollte, die Entziehung der Fahrerlaubnis zu verfügen, kann der Antragsteller mit seinem Begehren auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Widerspruchs nicht durchdringen. Die Feststellung, dass ein Verwaltungsakt im maßgeblichen Zeitpunkt der Beurteilung der Sach- und Rechtslage rechtswidrig ist, besagt noch nichts darüber, ob der sich aus § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO im Hauptsacheverfahren ergebende Aufhebungsanspruch unter besonderen Umständen ausgeschlossen ist. Bei § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG handelt es sich nämlich um eine der Durchsetzung des materiellen Rechts dienende Verfahrensvorschrift (vgl. BayVGH, Beschl. v. 18.04.2011 – 11 C 10.3167 –, juris; Beschl. d. Senates v. 25.08.2010 – 3 M 359/10 –, NJW 2010, 3465; OVG Lüneburg, Beschl. v. 11.12.2007, a. a. O.). Verstöße gegen verfahrensrechtliche Bestimmungen sind gemäß § 46 VwVfG unbeachtlich, wenn sie ohne Einfluss auf die Entscheidung in der Sache gewesen sind. Das ist hier der Fall, denn der Antragsgegner war nicht nur berechtigt, sondern gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV verpflichtet, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Beim Konsum sog. harter Drogen wie z. B. Amphetamin entfällt die Fahreignung nach dem Wortlaut von Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV unabhängig von der Höhe der nachgewiesenen Betäubungsmittelkonzentration, von einer Straßenverkehrsteilnahme im berauschten Zustand und auch unabhängig davon, ob konkrete Ausfallerscheinungen im Sinne von Fahrunfähigkeit beim Betroffenen zu verzeichnen waren. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV stellt allein auf die Einnahme von Betäubungsmitteln nach dem Betäubungsmittelgesetz (ausgenommen Cannabis) ab. Dementsprechend ist die Fahrerlaubnisentziehung nach der Regelvermutung der Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV bereits gerechtfertigt, wenn einmalig harte Drogen im Blut des Fahrerlaubnisinhabers und damit die Einnahme eines Betäubungsmittels nachgewiesen wurde (ebenso: OVG Münster, Beschl. v. 02.04.2012 – 16 B 356/12 –, juris; BayVGH, Beschl. v. 14.02.2012 – 11 CS 12.28 –, juris; OVG Greifswald, Beschl. v. 02.09.2009 – 1 M 114/09 –, juris; OVG Koblenz, Beschl. v. 25.07.2008 – 10 B 10646/08 – juris [= BA 2008, 418], jeweils m. w. N.).

Soweit der Antragsteller hiergegen einwendet, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln ihm nicht zweifelsfrei nachgewiesen sei, er mit Nichtwissen bestreite, dass die entnommene und untersuchte Blutprobe ihm zurechenbar sei und auch nicht feststehe, dass er bewusst Betäubungsmittel konsumiert habe, führt dies

nicht zu einem anderen Ergebnis.

Ausweislich des Protokolls der Polizeibehörde in B-Stadt vom 08. September 2011 hatte ein beim Antragsteller durchgeführter Drogenschnelltest positiv auf die Betäubungsmittel Amphetamine und Opiate reagiert. Nach dem Gutachten des Universitätsklinikums H./S. vom 29. September 2011 wurden im Blutserum des Antragstellers sowohl Tetrahydrocannabinol (und dessen Metabolite) als auch 162,4 ng/ml Metamphetamin und 17,7 ng/ml Amphetamin festgestellt. Aus welchen Gründen die in Bezug auf Amphetamin übereinstimmenden Testergebnisse des Drogenschnelltests und der Serumuntersuchung fehlerhaft einen positiven Befund aufweisen sollten bzw. welche Anhaltspunkte dafür sprechen könnten, dass die untersuchte Blutprobe nicht vom ihm stammt, legt der Antragsteller mit der Beschwerdebegründung nicht dar.

Auch soweit sich der Antragsteller sinngemäß auf einen unbewussten Amphetaminkonsum beruft, greift dieser Einwand nicht durch. Zwar kann eine im Regelfall eignungs ausschließende Einnahme von Betäubungsmitteln nur bei einem willentlichen Konsum angenommen werden. Hierfür spricht der Wortlaut der Ziffer 9.1 der Anlage 4 („Einnahme“), der auf eine bewusste Aufnahme hindeutet. Darüber kann es bei einer einmaligen unwissentlichen Aufnahme von Betäubungsmitteln an einer beachtlichen Wiederholungswahrscheinlichkeit, die ihrerseits Grundlage für die regelmäßige Annahme der Kraftfahrzeugeignetheit von Konsumenten sog. harter Drogen ist, fehlen (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 22.03.2012 – 16 B 231/12 –, juris; OVG LSA, Beschl. v. 05.10.2007 – 1 M 126/07 – jeweils m. w. N.). Allerdings geht nach allgemeiner Lebenserfahrung einem positiven Drogennachweis typischerweise ein entsprechender Willensakt voraus. Der Fall einer versehentlichen bzw. missbräuchlich durch Dritte herbeigeführten Einnahme eines Betäubungsmittels stellt sich dagegen als ein Ausnahmefall dar, zu dem nur der Betroffene als der am Geschehen Beteiligte Klärendes beitragen kann und der daher von diesem jedenfalls glaubhaft und widerspruchsfrei dargetan werden muss (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 22.03.2012, a. a. O.; OVG Greifswald, Beschl. v. 04.10.2011 – 1 M 19/11 –, NJW 2012, 548 m. w. N.; OVG LSA, Beschl. v. 05.10.2007, a. a. O.). Der Antragsteller hat mit der Beschwerdebegründung bereits im Ansatz keine Umstände dargetan, welche darauf hinweisen könnten, dass er am 08. September 2011 versehentlich Amphetamin konsumiert bzw. ein Dritter ohne sein Wissen ihm die Betäubungsmittel verabreicht hat.

Auch der Einwand, der Antragsgegner sei der Pflicht zur Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung nicht hinreichend nachgekommen, greift nicht durch. Der Sinn und Zweck des Begründungserfordernisses des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO besteht zum einen darin, dass sich die Behörde den Ausnahmeharakter der Vollziehungsanordnung bewusst macht und mit besonderer Sorgfalt prüft, ob vorrangige öffentliche Interessen eine Vollziehung bereits vor Eintritt der Unanfechtbarkeit des Verwaltungsaktes not-

wendig erscheinen lassen und zum andern darin, dem Gericht die Überprüfung der Argumente der Behörde zu ermöglichen. Pauschale, formelhafte und für eine beliebige Vielzahl von Fallgestaltungen anwendbare Formulierungen genügen deshalb den gesetzlichen Anforderungen im Regelfall nicht. Bei gleichartigen Tatbeständen können allerdings auch typisierte Begründungen ausreichen. Bei der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen fehlender Fahreignung ist die zu beurteilende Interessenlage in der großen Mehrzahl der Fälle gleich gelagert. In diesen Fällen ist stets zwischen den Gefahren für herausragend wichtige Schutzgüter wie Leib, Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern und dem Interesse des Betroffenen abzuwägen, bis zur Hauptsacheentscheidung im Besitz seiner Fahrerlaubnis zu bleiben. In solchen Fällen ist es nicht zwingend geboten, eine ausschließlich auf den konkreten Einzelfall zugeschnittene Begründung zu geben. Gerade dann, wenn immer wiederkehrende Sachverhaltsgestaltungen eine typische Interessenlage zugrunde liegt, kann sich die Behörde – wie im vorliegenden Fall – darauf beschränken, die für diese Fallgruppe typische Interessenlage zur Rechtfertigung der Anordnung der sofortigen Vollziehung aufzuzeigen und deutlich zu machen, dass nach Auffassung der Behörde diese Interessenlage auch im konkreten Fall vorliegt. Die Teilnahme eines Kraftfahrers am Straßenverkehr, der Zweifel an seiner Fahreignung nicht ausgeräumt bzw. aufgrund eines Drogenkonsums seine Fahreignung verloren hat, führt zu erheblichen Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer und ein solcher Verkehrsteilnehmer ist deshalb zur Vermeidung der von ihm ausgehenden Gefahren durch die Anordnung des Sofortvollzugs des Entziehungsbescheides schnellstmöglich von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen (vgl. BayVGH, Beschl. v. 13.10.2006 – 11 CS 06.1724 –, juris; OVG LSA, Beschl. v. 13.07.2006 – 1 M 73/06 –).

73. *) Hat die ausländische Fahrerlaubnisbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilt, sondern nur eine nicht mehr bestehende Fahrerlaubnis durch Umschreibung anerkannt, so folgt daraus keine Anerkennungspflicht im Inland. Diese wird nur ausgelöst, wenn der neu erworbenen ausländischen Fahrerlaubnis eine Eignungsprüfung vorangegangen ist.

Oberverwaltungsgericht Sachsen,
Beschluss vom 17. Juli 2012 – 3 A 316/12 –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Chemnitz hat keinen Erfolg. Mit seiner vom Gericht zurückgewiesenen Klage hat der Kläger sinngemäß begehrt, die Beklagte unter Aufhebung der entgegenstehenden Bescheide zu verpflichten, ihm das Recht zu erteilen, von dem ihm

am 29. März 2006 in der Schweiz erteilten Führerausweis in Deutschland Gebrauch zu machen. Die vom Kläger geltend gemachten ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der verwaltungsgerichtlichen Entscheidung gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO (hierzu unter 1.) liegen ebenso wenig vor wie eine grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO (2.).

1. Ernstliche Zweifel sind anzunehmen, wenn der Antragsteller tragende Rechtssätze oder erhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts mit schlüssigen Gegenargumenten so in Frage stellt, dass der Ausgang des Berufungsverfahrens als ungewiss erscheint (BVerfG, Beschl. v. 23. Juni 2000, DVBl. 2000, 1458). Ernstliche Zweifel in diesem Sinne liegen nicht vor.

1.1 Soweit das Verwaltungsgericht Chemnitz den Gebrauch der nationalen Klasse F deshalb verneint hat, weil diese Klasse keiner deutschen Fahrerlaubnisklasse entspreche und damit die Erteilung der beantragten Genehmigung nach § 29 Abs. 4 FeV schon deswegen ausscheide, hat der Kläger hiergegen keine Einwendungen erhoben.

1.2 Auch im Übrigen greifen die Rügen nicht durch. Das Verwaltungsgericht Chemnitz hat unter Heranziehung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sowie anderer Obergerichte in Bezug auf die aus dem Recht der Europäischen Union herrührende gegenseitige Anerkennungspflicht zutreffend auch für den vorliegenden Fall feststellen können, dass der Kläger von der schweizerischen Fahrerlaubnis, mit der seine seit 1999 erloschene Fahrerlaubnis umgeschrieben worden war, nicht gemäß § 29 Abs. 4 FeV in Deutschland Gebrauch machen kann.

Das Gericht hat zutreffend und vom Kläger nicht widerlegt festgestellt, dass die schweizerische Fahrerlaubnisbehörde nicht eine neue Fahrerlaubnis ausstellt, sondern die – nicht mehr bestehende – deutsche Fahrerlaubnis des Klägers umgetauscht hat. Dies ergibt sich aus den vom Gericht herangezogenen Hinweisen, insbesondere dem Anbringen des Codes „70“ auf dem schweizerischen Führerausweis und den entsprechenden Angaben in dem Antrag des Klägers vom 28. März 2006 auf „Umtausch eines ausländischen Führerausweises“ bei der schweizerischen Fahrerlaubnisbehörde. Hieraus konnte das Verwaltungsgericht Chemnitz den Schluss ziehen, dass nur eine Führerscheinumschreibung vorgenommen, nicht aber eine Fahrerlaubnis erteilt worden war (BayVGH, Urt. v. 22. November 2010 – 11 BV 10.711 –, juris Rn. 28 f.). Dabei ist die schweizerische Fahrerlaubnisbehörde augenscheinlich davon ausgegangen, dass die deutsche Fahrerlaubnis des Klägers nach Ablauf der gerichtlich festgelegten Sperrfristen automatisch wieder auflieft. Dass die entzogene deutsche Fahrerlaubnis des Klägers gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 StVG bzw. § 46 Abs. 6 Satz 1 FeV mit der Entziehung erlischt und neu zu erteilen ist, ist offensichtlich nicht berücksichtigt worden.

Bei dieser Sachlage liegt keine ausländische Fahrerlaubnis vor, von der gemäß § 29 Abs. 4 FeV in

Deutschland Gebrauch gemacht werden kann. Denn in diesem Fall hat die ausländische Fahrerlaubnisbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilt, sondern nur eine nicht mehr bestehende Fahrerlaubnis durch Umschreibung anerkannt. Eine Anerkennungspflicht folgt hieraus nicht, denn damit wurde keine Eignungsüberprüfung des Klägers vorgenommen; eine Anerkennungspflicht wird aber nur ausgelöst, wenn der neu erworbenen ausländischen Fahrerlaubnis eine Eignungsprüfung vorangegangen ist (BayVGH a. a. O. und diesen bestätigend BVerfG, Beschl. v. 08. September 2011 – 3 B 19/11 –, juris Rn. 4 m. w. N.). Daher ist mit dem Verwaltungsgericht Chemnitz davon auszugehen, dass – wie auch bezogen auf EU- oder EWR-Fahrerlizenzen – in diesem Fall keine Anerkennungspflicht besteht.

Hieran ändert auch nichts, dass – wie vom Kläger vorgetragen – die schweizerische Fahrerlaubnisbehörde dem Kläger auf dessen Anfrage vom 30. März 2011 mit Schreiben vom 29. April 2011 mitgeteilt hat, es könne keine gesetzliche Grundlage für eine Ungültigkeitserklärung des schweizerischen Führerausweises gesehen werden. Denn auch aus dieser Stellungnahme ergibt sich, dass die schweizerische Fahrerlaubnisbehörde von einem Umtausch der deutschen Fahrerlaubnis und wie schon bei der Umschreibung im Jahr 2006 weiter davon ausgeht, dass dem Kläger seine deutsche Fahrerlaubnis nach Ablauf der gerichtlichen Sperrfrist ohne Durchführung einer verkehrsmmedizinischen oder verkehrspsychologischen Abklärung seitens der deutschen Behörden (automatisch) wieder ausgestellt worden sei. Die vom Kläger vorgelegte Bestätigung lässt damit nur den Schluss zu, dass die schweizerische Fahrerlaubnisbehörde weiterhin eine bezogen auf das deutsche Fahrerlaubnisrecht unzutreffende Rechtslage zu Grunde legt.

2. Auch die vom Kläger geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO liegt nicht vor.

Dies wäre dann der Fall, wenn mit ihr eine grundsätzliche, bisher höchstrichterlich oder obergerichtlich nicht entschiedene Rechtsfrage oder eine im Bereich der Tatsachenfeststellungen bisher obergerichtlich nicht geklärte Frage von allgemeiner Bedeutung aufgeworfen wird, die sich im erstrebten Berufungsverfahren stellen würde und die im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung und der Fortentwicklung des Rechts berufsgerichtlicher Klärung bedarf (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 10. April 2008 – 3 B 758/05 –, st. Rspr.; Kopp/Schenke, VwGO, 18. Aufl. 2012, § 124 Rn. 10). Eine solche Frage hat der Kläger aber nicht aufgeworfen.

Der Kläger hat hierzu vorgetragen, es habe die Frage grundsätzliche Bedeutung, „an welche Voraussetzungen das Recht, von einer außereuropäischen (nicht EU) und ausländischen, hier schweizerischen, Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen gemäß § 29 IV FeV geknüpft“ sei; sie sei bis zum heutigen Zeitpunkt höchstrichterlich nicht entschieden. Die vom Verwaltungsgericht Chemnitz herangezogenen Gerichtsentscheidungen behandelten lediglich die Anerkennung

einer EU-Fahrerlaubnis und hätten keine Auswirkungen auf die Rechtslage bezüglich anderer ausländischer Fahrerlaubnisse. Zudem – so der Kläger – sei die Rechtsprechung durch Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 02. Dezember 2010 (C-334/09) überholt. Mit diesem Vorbringen hat der Kläger allerdings die Klärungsbedürftigkeit der von ihm gestellten Frage nicht darlegen können.

Die Frage lässt sich nämlich unter Heranziehung der hierzu ergangenen Rechtsprechung ohne Weiteres beantworten. Dass die für die Anerkennung von EU-Fahrerlaubnissen entwickelte Rechtsprechung, insbesondere des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, die vom Bundesverwaltungsgericht (Beschl. v. 08. September 2011 a. a. O.) bestätigt worden ist, nicht erst recht auf die vorliegende Fallkonstellation übertragen werden kann, hat der Kläger mit der bloßen gegenteiligen Behauptung nicht erklären können. Maßgeblich für die Frage der Anerkennungspflicht ist nämlich, ob der Ausstellung der ausländischen Fahrerlaubnis eine erneute Eignungsüberprüfung des Bewerbers vorangegangen ist (vgl. ausdrücklich BVerwG, a. a. O.). Die Ausgangslage ist bei Fahrerlaubnissen, die unter die aus EU-Recht abgeleitete strenge Anerkennungspflicht fallen, damit mit der bei sonstigen ausländischen Fahrerlaubnissen vergleichbar. Ist dem aber so, dann ist nicht einzusehen, warum die zu ersteren ergangene Rechtsprechung nicht erst recht auf letztere anwendbar sein sollte. Auch ist nicht erkennbar, dass die Rechtsprechung durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs überholt sein könnte. Die vom Kläger angeführte Entscheidung befasst sich nicht mit dieser Frage, sondern mit den Voraussetzungen, unter denen ein Fahreignungsgutachten bei der Entscheidung über die Anerkennung herangezogen werden kann (EuGH, a. a. O., juris Rn. 77). Der Europäische Gerichtshof hat demgegenüber jüngst (Beschl. v. 22. November 2011 – C-590/10 –, juris Rn. 49 ff. [= BA 2012, 160]) festgestellt, dass unter bestimmten Umständen eine Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen ist, die eine andere, mangelbehaftete Fahrerlaubnis zur Grundlage hat.

74. Jedenfalls ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum ist ohne weitere Sachaufklärung davon auszugehen, dass ein Fahrzeugführer zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs nicht zu trennen vermag (Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur FeV).

Oberverwaltungsgericht Thüringen,
Beschluss vom 06. September 2012 – 2 EO 37/11 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Die Antragsgegnerin entzog dem Antragsteller durch Bescheid vom 19. Oktober 2010 die Fahrerlaubnis aller Klassen und ordnete die sofortige Vollziehung

an. Dem liegt zugrunde, dass der Antragsteller am 05. Februar 2010 um 23.05 Uhr ein Kraftfahrzeug führte und ihm nach einer Verkehrskontrolle um 1.15 Uhr des Folgetags eine Blutprobe entnommen wurde, in der ausweislich des toxikologischen Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität J. vom 10. März 2010 Rauschmittel nachgewiesen wurden. Dabei wurde eine Konzentration von 1,8 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) und 8,4 ng/ml Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure festgestellt. Nach den Feststellungen des Gutachters wies die festgestellte THC-Konzentration auf eine engerfristige Aufnahme von Cannabis hin, wobei von einem Einfluss zum Blutentnahmezeitpunkt auszugehen sei. Im Rahmen eines Gesprächs mit einer Mitarbeiterin der Antragsgegnerin gab der Antragsteller an, dass er monatlich einmal THC konsumiere, aber weder harte Drogen noch Alkohol. Nach vorher erfolgter Anhörung, auf die der Antragsteller nicht reagierte, entzog die Antragsgegnerin durch Bescheid vom 19. Oktober 2010 die Fahrerlaubnis aller Klassen und ordnete die sofortige Vollziehung an.

Dagegen ließ der Antragsteller Widerspruch erheben, über den nach Aktenlage noch nicht entschieden ist.

Dem Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz des Antragstellers gab das Verwaltungsgericht statt und führte zur Begründung im Wesentlichen aus, die Antragsgegnerin könne die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf Anlage 4, Nr. 9.2.2 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) stützen, weil bei dem festgestellten THC-Wert von 1,8 ng/ml nicht davon ausgegangen werden dürfe, dass der Antragsteller unter der Wirkung von Betäubungsmitteln am Straßenverkehr teilgenommen habe und nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Fahren eines Kraftfahrzeugs trennen könne. Vielmehr könne erst bei einer Konzentration ab 2,0 ng/ml THC von einer Risikoerhöhung für den Verkehr ausgegangen werden. Dagegen richtet sich die Beschwerde der Antragsgegnerin.

Aus den Gründen:

Die fristgerecht vorgebrachten Gründe, auf deren Nachprüfung der Senat beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO), verhelfen der Beschwerde zum Erfolg. Der Antrag des Antragstellers ist abzulehnen.

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Als ungeeignet gilt der Fahrerlaubnisinhaber insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Gemäß Nr. 9.2.2 i. V. m. der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 zur FeV ist ein Kraftfahrer, der gelegentlich Cannabis einnimmt, im Regelfall als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, wenn er nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen kann. Die Vorschrift setzt dem-

nach zweierlei voraus, zum einen die gelegentliche, d. h. häufiger als lediglich einmalige Einnahme von Cannabis und zum anderen, dass der Betroffene trotz Cannabiskonsums am Straßenverkehr teilgenommen hat.

Dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumierte, hat er u. a. im Rahmen seiner polizeilichen Vernehmung und bei einer Vorsprache im Amt der Antragsgegnerin selbst eingeräumt. Dies ist zwischen den Beteiligten unstreitig. Es stellt sich aber vorliegend die Frage, ob anhand der in der Blutprobe des Antragstellers gemessenen THC-Konzentration von 1,8 ng/ml angenommen werden kann, dass er nicht zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen kann.

Für die Beurteilung im vorliegenden Fall genügt es, die im rechtsmedizinischen Gutachten festgestellte THC-Konzentration von 1,8 ng/ml zugrunde zu legen, auch wenn dem Antragsteller die Blutprobe geraume Zeit nach der Fahrt entnommen wurde.

Zwar ist im Allgemeinen davon auszugehen, dass die psychoaktiv wirkende Substanz THC im Körper rasch abgebaut wird und die THC-Konzentration sinkt. Allerdings existieren im Gegensatz zu Alkohol über den Abbauwert bei THC derzeit noch keine gesicherten medizinischen Erkenntnisse, so dass eine Rückrechnung auf die Tatzeit nicht mit hinreichender Genauigkeit möglich ist (vgl. Drasch/v. Meyer/Roider/Jägerhuber, *Blutalkohol* 2003, 269, <282, 285>).

Ein mangelndes Trennungsvermögen ist regelmäßig anzunehmen, wenn der Betroffene objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen erhöht, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben (vgl. Beschlüsse des Senats vom 17. Dezember 2010 – 2 EO 827/09 – Abdruck S. 4 f.; vom 25. Oktober 2010 – 2 EO 705/09 – Abdruck S. 6; BayVGh, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 – Juris, Rn. 17 [= BA 2006, 416]).

Das Verwaltungsgericht hat diese Voraussetzung verneint, weil die in der Blutprobe des Antragstellers gemessene THC-Konzentration unter 2,0 ng/ml lag. Der Senat ist in Entscheidungen aus jüngerer Zeit davon ausgegangen, dass jedenfalls bei einer THC-Konzentration von mehr als 2,0 ng/ml im Blutserum eines Kraftfahrzeugführers verkehrssicherheitsrelevante Beeinträchtigungen zu erwarten sind mit der Folge, dass von einer Fahruneignetheit wegen Missachtung des Trennungsgebots auszugehen ist. Er hat aber mangels Entscheidungserheblichkeit offengelassen, ob dies auch bei einer Konzentration von weniger als 2,0 ng/ml, jedoch mehr als 1,0 ng/ml der Fall ist (vgl. u. a. Beschluss vom 17. Dezember 2010 – 2 EO 827/09 – Abdruck S. 5). In Anknüpfung an die frühere Rechtsprechung (vgl. Beschluss des Senats vom 11. Mai 2004 – 2 EO 190/04 – ThürVBl. 2004, 212 [= BA 2005, 183]) geht der Senat nunmehr im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes davon aus, dass zumindest ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum eine Teilnahme am Straßenverkehr unter

Cannabiseinfluss im Sinne der Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur FeV anzunehmen ist.

Soweit der Senat bislang davon ausging, dass ein Fahrzeugführer jedenfalls dann nicht mehr zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen kann, wenn bei ihm eine THC-Konzentration von 2,0 ng/ml oder mehr festgestellt wurde, geht dies vor allem auf den medizinisch-naturwissenschaftlichen Erkenntnisstand zurück, der dem Beschluss der 1. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 zugrunde lag (1 BvR 2062/96, NJW 2002, 2378 [= BA 2002, 362]). In dem zum Verfahren erstatteten Gutachten wies der Sachverständige Prof. Dr. ... darauf hin, dass nach dem Konsum von Cannabis fahrrelevante Leistungen und fahrrelevantes Verhalten beeinträchtigt sein könnten; der Eintritt dieser Wirkungen sei aber keineswegs zwangsläufig und hänge von der Erfahrung des Konsumenten, von der Art des Konsums, von der Dosis der aufgenommenen Wirkstoffe und der Zeitdauer seit Konsumende ab. Der Sachverständige legte in seinem Gutachten dar, dass der alleinige Konsum von Cannabis jedenfalls dann zu keiner Risikohöherung für den Verkehr führe, wenn die aufgenommene Menge THC eine Konzentration von 2 ng/ml im Blut nicht übersteige.

Allerdings gelte auch für den Konsum von Cannabis, dass mit zunehmender Konzentration die konsumbedingten Beeinträchtigungen steil anwüchsen. Zutreffend weist die Antragsgegnerin jedoch darauf hin, dass sich die 2. Kammer des Ersten Senats des Bundesverfassungsgerichts im Beschluss vom 21. Dezember 2004 (1 BvR 2652/03 – Juris, betr. die Auslegung des § 24a Abs. 2 StVG [BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) bei der Aufhebung der angegriffenen fachgerichtlichen Entscheidungen indirekt an einem niedrigeren Wert orientiert hat. Hierzu führte die Kammer aus, der Gesetzgeber sei ursprünglich davon ausgegangen, dass die Wirkungs- und Nachweisdauer bei den einzelnen Mitteln übereinstimmen, d. h. solange im Blut Substanzen eines der genannten Rauschmittel nachweisbar seien, könne angenommen werden, dass die Fahrtüchtigkeit des Kraftfahrzeugführers eingeschränkt sei. Infolge des technischen Fortschritts habe sich inzwischen die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC wesentlich erhöht, so dass die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit nicht mehr zutrefte. Mit Rücksicht darauf müsse eine Konzentration festgestellt werden, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lasse, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. Das werde in der Wissenschaft zum Teil erst bei Konzentrationen von über 1 ng/ml angenommen; andere gingen davon aus, dass schon, aber auch erst ab dem von der sog. Grenzwertkommission in ihrem Beschluss vom 20. November 2002 angegebenen THC-Grenzwert von 1 ng/ml eine beeinträchtigende Wirkung nicht mehr auszuschließen sei. Dies decke sich

mit der Rechtsprechung des Bayerischen Obersten Landesgerichts und einiger Verwaltungsgerichte im Fahrerlaubnisrecht (vgl. BVerfG, Beschluss vom 21. Dezember 2004, a. a. O., Rn. 26 ff.).

Die Arbeitsgruppe für Grenzfragen und Qualitätskontrolle der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Gesellschaft für Forensische und Toxikologische Chemie (sog. Grenzwertkommission) empfiehlt auch im Beschluss vom 22. Mai 2007, bei THC den analytischen Grenzwert von 1 ng/ml im Blutserum anzuwenden; dieser Wert enthalte einen entsprechenden Sicherheitszuschlag (Blutalkohol 2007, S. 311). Zwar weist das Verwaltungsgericht zu Recht darauf hin, dass es sich hierbei um einen ausdrücklich als solchen bezeichneten „analytischen Grenzwert“ handelt, bei dem Konzentrationen sicher nachgewiesen und quantitativ präzise bestimmt werden können. Gleichwohl ist der angegebene Grenzwert nicht isoliert als Nachweisgrenze zu verstehen; die Empfehlung steht auch in Beziehung zur Feststellung, dass der Betreffende ein Fahrzeug noch unter der Einwirkung des zuvor genossenen Rauschmittels Cannabis geführt hat. Nach Auffassung der Kommission kann oberhalb eines Wertes von 1 ng/ml eine Wirkung von THC im Sinne einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht mehr ausgeschlossen werden; unterhalb dieses Werts kann eine solche Wirkung nicht belegt werden (vgl. das Schreiben des Vorsitzenden der Grenzwertkommission, Prof. Dr. M., vom 30. Mai 2006, abgedruckt bei: Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehr, 2007, Rn. 540; vgl. auch OLG Brb., Beschluss vom 30. März 2007 – 1 Ss (Owi) 291B/06 – Juris, Rn. 10 ff. [= BA 2008, 135]). Dieser zur Feststellung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG empfohlene Grenzwert ist auf das präventive Fahrerlaubnisverfahren übertragbar. Auch hier ist nicht zu fordern, dass bei dem Betroffenen im Einzelfall eine konkrete Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nachgewiesen wird, vielmehr genügt es – wie oben ausgeführt – im Interesse einer effektiven Gefahrenabwehr, dass er unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der sich das Risiko von Beeinträchtigungen erhöht, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.

Diesen Wert sieht der Senat maßgeblich durch die Studie von Drasch/v.Meyer/Roieder/Staack/Paul/Eisenmenger (Unfälle und reale Gefährdung des Straßenverkehrs unter Cannabis-Wirkung, Blutalkohol 2006, 441) bestätigt, in der im Hinblick auf die von der Rechtsprechung angenommenen Grenzwerte untersucht wurde, ob die Inzidenz Cannabis-bedingter, realer Unfälle und akuter Gefährdungen von der Höhe der Cannabis-Konzentration und weiteren Faktoren abhängig ist. Darin wird aufgezeigt, dass die THC-Konzentration im Blutserum nicht mit der Häufigkeit Cannabis-bedingter Ausfallerscheinungen korreliert und dass die Gefährdung des Straßenverkehrs durch Cannabis nicht im akuten Rauschzustand, sondern in der späteren Phase der Wirkung am größten sei. 8,1 % der Unfälle und Gefährdungen hätten sich bei THC-Kon-

zentrationen unter 1 ng/ml ereignet. Demzufolge könne die in der Rechtsprechung getroffene Annahme nicht bestätigt werden, dass im Bereich einer THC-Konzentration unter 1 oder 2 ng/ml keine abstrakte Gefährdung des Straßenverkehrs mehr bestehe. Es ergebe sich kein Hinweis darauf, dass die derzeitige analytische Nachweisgrenze von THC im Serum (0,5 ng/ml) bereits die Untergrenze der negativen Wirkung von Cannabis auf den Straßenverkehr darstelle (Drasch u. a., a. a. O.).

Vor diesem Hintergrund schließt sich der erkennende Senat der überwiegenden Auffassung in der obergerichtlichen Rechtsprechung an, dass jedenfalls ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum ohne weitere Sachaufklärung davon auszugehen ist, dass der Fahrzeugführer zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs nicht zu trennen vermag (vgl. VGH Baden-Württ., Urteil vom 13. Dezember 2007 – 10 S 1272/07 – Juris, Rn. 24 ff. [= BA 2008, 210]; OVG B-Brb., Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17.09 – Juris, Rn. 6, ab 1 ng/ml [= BA 2009, 356]; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 – Juris, Rn. 13 ff.; OVG HH, Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 –, Juris, Rn. 20 [= BA 2006, 427]; OVG NW, Beschluss vom 04. Januar 2012 – 16 A 2075/11 – Juris, Rn. 15 ff.; OVG Nds., Beschluss vom 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 – Juris, Rn. 7 [= BA 2004, 183]; OVG Rh.-Pf., Urteil vom 13. Januar 2004 – 7 A 10206/03 – Juris, Rn. 24 f., zus. müssen weitere Auffälligkeiten hinzutreten [= BA 2004, 293]; OVG SH, Urteil vom 17. Februar 2009 – 4 LB 61/08 – Juris, Rn. 35 f.; vgl. auch VG Meiningen, Urteil vom 14. März 2012 – 2 E 96/12.Me – n. v.; ab 2,0 ng/ml: BayVGH, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 – Juris, Rn. 18 [= BA 2006, 416]; OVG MV, Beschluss vom 19. Dezember 2006 – 1 M 142/06 – Juris, Rn. 18). Ob dieser Wert unterschritten werden kann, wenn die Prüfung im Einzelfall die Annahme rechtfertigt, dass der Fahrerlaubnisinhaber kein Trennungsvermögen besitzt (vgl. OVG SH, Urteil vom 17. Februar 2009, a. a. O.), kann offen bleiben. Die bei dem Antragsteller festgestellte THC-Konzentration liegt erheblich über dem oben aufgezeigten Wert, so dass die Annahme gerechtfertigt ist, dass er nicht zwischen dem Cannabis-Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen kann.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein des Oberverwaltungsgerichts Thüringen)

75. 1. Die Fahrerlaubnisbehörde ordnet an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Dies gilt auch bei einer Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad.

2. Die Ermächtigungsnorm des § 3 Abs. 1 FeV räumt der Fahrerlaubnisbehörde kein Entschliebungsermessen ein. Wenn Tatsachen bekannt wer-

den, die begründete Zweifel an der Eignung eines Fahrzeugführers wecken, ist sie grundsätzlich verpflichtet, weitere Ermittlungen über die Eignung des Fahrzeugführers anzustellen.

3. Bei festgestellten Eignungsmängeln liegt es im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, ob sie dem Adressaten das Führen des fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs untersagt, beschränkt oder Auflagen anordnet.

4. Weigert sich der Betroffene ohne zureichenden Grund, sich untersuchen zu lassen oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf sie bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen.

Oberverwaltungsgericht Thüringen,
Beschluss vom 09. Mai 2012 – 2 SO 596/12 –

Aus den Gründen:

Die Voraussetzungen für die Bewilligung der Prozesskostenhilfe liegen nicht vor.

Der Bescheid, mit dem die Antragsgegnerin der Antragstellerin das Führen von erlaubnisfreien Fahrzeugen untersagt hat, ist aller Voraussicht nach rechtmäßig, weil die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Fahreignung wohl nicht zu beanstanden ist und, nachdem die Antragstellerin kein Gutachten vorgelegt hatte, die Antragsgegnerin von der fehlenden Fahreignung ausgehen durfte.

Die Voraussetzungen dafür, zur Klärung der Fahreignung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu verlangen, waren hier erfüllt, weil die Antragstellerin nach den Feststellungen der Antragsgegnerin und des Amtsgerichts Erfurt im Strafbefehl vom 20. Dezember 2010 im Verkehr ein Fahrrad führte und die ihr entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 1,77 Promille aufwies. Die Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 c FeV setzt nach ihrem klaren Wortlaut nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs, sondern lediglich eines Fahrzeugs unter erheblichem Alkoholgenuss voraus (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32/07 – BVerwGE 131, 163, 164 [= BA 2008, 410]).

Entgegen der Ansicht der Antragstellerin ist die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens auch nicht rechtswidrig, weil die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad unternommen wurde. Wie das Bundesverwaltungsgericht hervorgehoben hat, begründet nach der Wertung des Verordnungsgebers auch die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad bei Vorliegen eines Blutalkoholgehalts von mindestens 1,6 Promille Zweifel an der Fahreignung des Betroffenen. Dies beruht darauf, dass nach dem aktuellen Stand der Alkoholforschung eine Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Gifffestigkeit hindeutet. Dementsprechend hat das Bundesverwaltungsgericht anerkannt, dass ein stark alkoholisiert angetroffener Fahrradfahrer zur Beibringung eines medizinisch-

psychologischen Gutachtens verpflichtet werden kann. Bei einem Fahrerlaubnisinhaber, der sich mit hoher Blutalkoholkonzentration am Straßenverkehr beteilige und damit eine Verkehrsstrafat begehe, sei 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 lasse häufig den Schluss zu, dass der Betroffene auch künftig, und zwar auch mit einem Kraftfahrzeug, betrunken am Straßenverkehr teilnehmen könnte. Dabei sei zu beachten, dass die Teilnahme am Straßenverkehr unter erheblicher Alkoholisierung mit jedem Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs bedeute (vgl. zum Vorstehenden: BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008, a. a. O., BVerwGE 131, 163, 166 ff.).

Der Senat geht mit dem weit überwiegenden Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung davon aus, dass die Gefahren, die von dem Führer eines erlaubnisfreien Fahrzeugs ausgehen, zwar geringer sind als diejenigen, die ein ungeeigneter Führer von Kraftfahrzeugen verursacht; sie sind aber noch so erheblich, dass die entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV, insbesondere die Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht unverhältnismäßig ist (vgl. OVG Nds., Beschluss vom 01. April 2008 – 12 ME 35/08 – Juris, Rn. 7; dem folgend: BayVGH, Beschluss vom 28. Dezember 2010 – 11 Cs 10.2095 – Juris, Rn. 13 ff.; OVG B-Brb., Beschluss vom 28. Februar 2011 – OVG 1 S 19.11 u. a. – Juris, Rn. 6 [= BA 2011, 184]; HessVGH, Urteil vom 06. Oktober 2010 – 2 B 1076/10 – Juris, Rn. 5 ff. [= BA 2010, 436]; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 3 FeV, Rn. 12; a. A. OVG Rhl.-Pf., Beschluss vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09 – Juris, Rn. 10 [= BA 2009, 437]). Ein stark alkoholisiertes Fahrradfahrer gefährdet nicht nur sich selbst, weil er in schwere Unfälle mit Kraftfahrzeugen verwickelt werden kann, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer, etwa weil er durch seine unsichere und unberechenbare Fahrweise Kraftfahrzeuge möglicherweise zu plötzlichen Ausweichmanövern zwingt, die hierdurch ihrerseits folgenschwere Verkehrsunfälle verursachen (vgl. OVG Nds., Beschluss vom 01. April 2008, a. a. O., Rn. 7). Das Eingreifen der Fahrerlaubnisbehörde ist damit auch unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht auf Fälle beschränkt, in denen sich aus den konkreten Umständen des Einzelfalls eine naheliegende und schwerwiegende, an die Risiken bei auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabern heranreichende Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs durch den Radfahrer herleiten lässt (so aber OVG Rhl.-Pf., Beschluss vom 25. September 2009, a. a. O., Rn. 11). Dieser einschränkende Ansicht kann sich der Senat nicht anschließen, weil der Verordnungsgeber durch die Verweisung u. a. auf § 13 FeV eine normative Einschätzung vorgenommen hat, ab welcher Blutalkoholkonzentration die Fahrerlaubnisbehörde den Gefahrenerfor-

schungseingriff zu veranlassen hat, und weil dies mit Blick auf die oben genannten Gründe für diese Grenze und die erhebliche Gefährdung durch einen stark alkoholisierten Fahrradfahrer grundsätzlich nicht unverhältnismäßig ist. Das schließt möglicherweise nicht aus, dass die Fahrerlaubnisbehörde in besonders gelagerten Fällen nicht bei Verhältnismäßigkeitsabwägungen, sondern bereits bei der Prüfung des Verdachtstatbestands zu dem Ergebnis kommt, dass zwar die Tatbestandsvoraussetzungen zum Ergreifen weiterer Ermittlungsmaßnahmen vordergründig erfüllt sind, aufgrund besonderer Umstände des Einzelfalls dennoch keine stichhaltigen Zweifel an der Fahreignung bestehen (dies andeutend auch: BayVGh, Beschluss vom 28. Dezember 2010, a. a. O., Juris, Rn. 16 ff.). Solche Gründe sind hier aber nicht dargelegt oder ersichtlich. Nicht zuletzt lag die Blutalkoholkonzentration aus der Blutprobe, die der Antragstellerin etwa eine Stunde nach dem Vorfall entnommen worden war, noch deutlich über 1,6 Promille.

Der Standpunkt der Antragstellerin, die Fahrerlaubnisbehörde habe eine Ermessensentscheidung zu treffen, trifft allerdings für die Auswahl der verkehrsbehördlichen Maßnahmen zu. Bei festgestellten Eignungsmängeln liegt es im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, ob sie dem Adressaten das Führen des fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs untersagt, beschränkt oder Auflagen anordnet (vgl. OVG Nds., Beschluss vom 02. Februar 2012 – 12 ME 274/11 – Juris, Rn. 9; Beschluss vom 01. April 2008, a. a. O., Rn. 9; HessVGh, Urteil vom 06. Oktober 2010, a. a. O., Rn. 18.). Diese Ermessensausübung muss insbesondere auch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz genügen. Die Antragsgegnerin hat ausweislich des Bescheids (S. 4, Nr. 2 a. E.) wohl erkannt, dass ihr ein solches Ermessen grundsätzlich eröffnet ist. Sie hat sich an einer solchen, andere Maßnahmen erwägenden Entscheidung jedoch gehindert gesehen, weil ihr ohne Gutachten die Entscheidungsgrundlage fehlte. Das ist richtig, weil erst das medizinisch-psychologische Gutachten Klarheit über eine Alkoholproblematik, das Trennungsvermögen und eine bedingte Fahreignung des Betroffenen und somit aber die Möglichkeit schafft, andere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in Erwägung zu ziehen. Es ist demnach nicht zu beanstanden, dass sie ihr Ermessen dahin als reduziert angesehen hat, das Führen erlaubnisfreier Fahrzeuge zu verbieten (vgl. BayVGh, Beschluss vom 28. Dezember 2010, a. a. O., Rn. 18; OVG B-Brb, Beschluss vom 28. Februar 2011, a. a. O., Rn. 9; HessVGh, Urteil vom 06. Oktober 2010, a. a. O., Rn. 18).

Schließlich liegt auch kein Verstoß gegen den Gleichheitssatz aus Art. 3 Abs. 1 GG vor. Aus der Nichteignung eines Fahrers zum Führen von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen mit der Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis folgt nicht automatisch die Befugnis, ihm auch die Nutzung fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge zu verbieten. Ein derartiges Verbot setzt vielmehr die Feststellung voraus, dass der Betreffende gerade auch ungeeignet zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen ist und die konkreten Umstände

des Einzelfalls Anlass zu der begründeten Annahme geben, der Betroffene werde voraussichtlich in überschaubarer Zukunft ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug im Zustand der Nichteignung führen und so zu einer konkreten Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer werden (OVG Nds., Beschluss vom 02. Februar 2012, a. a. O., Rn. 7). Im Übrigen könnte die Antragstellerin für sich nichts daraus herleiten, wenn die Antragsgegnerin einem zum Führen jedweder Fahrzeuge ungeeigneten Fahrzeugführer zwar die Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge entzogen, ihm aber – zu Unrecht – nicht auch das Führen erlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt hätte. Denn Art. 3 Abs. 1 GG gibt der Antragstellerin keinen Anspruch darauf, zu Unrecht gleich behandelt zu werden (BVerfG, Beschluss vom 17. Januar 1979 – 1 BvL 25/77 – BVerfGE 50, 142, 166).

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein des Oberverwaltungsgerichts Thüringen)

76. Auch einem Fahrradfahrer, der eine Fahrerlaubnis für Fahrzeuge nicht besitzt, ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzugeben, nachdem er mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr mit dem Fahrrad im Straßenverkehr aufgefallen ist (Änderung der Rechtsprechung des Senats, vgl. den Beschluss vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09.OVG – [BA 2009, 437]).

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 17. August 2012 – 10 A 10284/12.OVG –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger, der nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, wendet sich gegen die Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge. Nachdem er mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,44 ‰ als Radfahrer im Straßenverkehr auffällig geworden war und das von der Beklagten angeforderte medizinisch-psychologische Gutachten zur Klärung der Frage seiner Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge nicht beigebracht hatte, erließ die Beklagte die Untersagungsverfügung. Die hiergegen nach erfolglosem Widerspruch erhobene Klage wies das Verwaltungsgericht ab; auch die Berufung des Klägers blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

Die Rechtmäßigkeit der Gutachtenanforderung vom 10. Februar 2011 ergibt sich aus § 3 Abs. 2 FeV i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 c) FeV. Die Vorschrift des § 3 Abs. 2 FeV verweist auf eine entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs zum Führen ungeeignet oder nur bedingt geeignet ist. Beim Kläger, der mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,44 ‰ im öffentlichen Verkehrsraum Fahrrad gefahren ist, besteht ausreichend Grund

zu dieser Annahme. Denn der Genuss von Alkohol in höherer Dosierung führt zu einer Herabsetzung der Reaktions- und Kritikfähigkeit sowie zu Veränderungen der Stimmungslage. Bereits Blutalkoholkonzentrationen mit Werten ab 0,3 ‰ können zu diesbezüglichen Defiziten führen. Häufiger Alkoholmissbrauch führt darüber hinaus zur Gewöhnung an die Giftwirkung und damit zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung (vgl. Ziff. 3.11 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Stand März 2000). Nicht nur bei der Nutzung von Kraftfahrzeugen, sondern auch beim Führen von Mofas, Fahrrädern oder anderen fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen besteht infolge der Wirkung erheblicher Alkoholmengen ein erhöhtes Verkehrsrisiko (vgl. den Beschluss des Senats vom 01. September 2011 – 10 B 10683/11.OVG – mit Verweis auf die Beschlüsse des Senats vom 25. September 2009 – 10 B 10930/09.OVG –, juris, sowie vom 08. Juni 2011 – 10 B 10415/11.OVG –, juris [= BA 2011, 295]).

Liegen damit Tatsachen vor, die Zweifel an der Eignung des Klägers zu Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge im Sinne des § 3 Abs 2 FeV begründen, wird die Gutachtenanforderung nicht dadurch in Frage gestellt, dass § 3 Abs. 2 FeV lediglich eine entsprechende Anwendung u. a. des § 13 Satz 1 Nr. 2 c) FeV vorsieht. Nach dieser Vorschrift kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr geführt wurde. Die in § 3 Abs. 2 FeV bestimmte nur entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV ergibt sich jedenfalls aus der Tatsache, dass diese Regelungen dem Wortlaut nach nur auf die (Erst-)erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis Anwendung finden, eine solche aber bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nicht erforderlich ist und zudem nicht über die Gestattung, sondern die Untersagung der Verkehrsteilnahme mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug zu entscheiden ist (so grundsätzlich BayVGh, Beschluss vom 28. Dezember 2010 – 11 CS 10.2095 –, juris). Darüber hinaus kann die Bestimmung einer lediglich entsprechenden Anwendung der vorgenannten Vorschriften Raum geben für die Berücksichtigung von Besonderheiten in Fällen, in denen ausschließlich die Teilnahme am Straßenverkehr mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug in Rede steht und sich infolgedessen eine schematische Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV aus Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten verbietet. Zu beachten ist nämlich zum einen, dass die Teilnahme mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen am öffentlichen Straßenverkehr, insbesondere mit einem Fahrrad, in den Kernbereich des Grundrechts der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz – GG – fällt. Die Fortbewegung mit diesem Verkehrsmittel ist grundsätzlich voraussetzungslos allen Personen, auch kleineren Kindern und alten Menschen, erlaubt und hat für den Personenkreis, der nicht über eine Fahrerlaubnis verfügt, ganz wesentliche Bedeutung für ihre persönliche Bewegungsfreiheit. Fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge beeinträchtigen zum anderen die Sicherheit des Straßenverkehrs und

anderer Verkehrsteilnehmer schon wegen ihrer erheblich geringeren Geschwindigkeit typischerweise nicht im gleichen Ausmaß wie Kraftfahrzeuge (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. März 1979 – 2 BvL 7/78 –, juris). Entsprechend ihrer unterschiedlichen Betriebsgefahren stuft auch der Gesetzgeber selbst die Zulassung der verschiedenen Fahrzeuge zum Straßenverkehr ab, indem er die Nutzung von Kraftfahrzeugen einer Fahrerlaubnispflicht, die Nutzung von Mofas einer Prüfberechtigung unterwirft und alle sonstigen Fahrzeuge ohne Weiteres zulässt. Vor diesem Hintergrund muss die Verkehrsbehörde bei jeder Einschränkung der Fortbewegung mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit in besonderem Maße das Spannungsverhältnis berücksichtigen, das zwischen dem Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des Verkehrsteilnehmers andererseits besteht, mit Grundfortbewegungsmitteln am Straßenverkehr teilzunehmen. Dies gilt bereits für Gefahrforschungseingriffe, namentlich auch für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, welches erheblich in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen eingreift.

Vom Grundsatz her greifen die vorstehenden Erwägungen auch für die Gutachtenanordnung auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 c) FeV Platz (vgl. den Beschluss des Senats vom 25. September 2009, a. a. O.). Anders als im vorgenannten Beschluss geht der Senat aber nunmehr davon aus, dass das von einem mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr im Straßenverkehr auffällig gewordenen Radfahrer ausgehende Gefahrenpotential ausreicht, um die Gutachtenanforderung ohne weitere Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles zu rechtfertigen.

Das Verwaltungsgericht führt überzeugend mit Verweis auf Rechtsprechung und wissenschaftliche Erkenntnisse aus, ein Verkehrsteilnehmer, der eine Alkoholkonzentration von 1,6 ‰ erreichen und sich gleichwohl noch „koordiniert“ in den Straßenverkehr begeben könne, begründe die Vermutung eines regelmäßigen, übermäßigen Alkoholkonsums. Nicht an Alkohol gewöhnte Personen seien mit einer derartigen Alkoholkonzentration nicht in der Lage, ihr Fahrzeug aufzufinden, es in Gang zu setzen und es über eine gewisse Strecke zu bewegen. Es sei daher davon auszugehen, dass ein Verkehrsteilnehmer, dem dies dennoch gelinge, deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnlich hohe Gifffestigkeit an den Tag lege, die mit der Unfähigkeit zu einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung sowie der dadurch ausgelösten Verkehrsrisiken einhergehe. Bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung bestehe die ernsthafte Besorgnis, er werde in alkoholisiertem Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Fahrzeugs abzusehen. Der Senat folgt den diesbezüglichen Ausführungen des Verwaltungsgerichts und sieht daher insoweit gemäß § 130b Satz 2 VwGO von einer weiteren eigenen Begründung ab.

Hiervon ausgehend sind zwar von stark alkoholisierten Führern fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge verursachte schwere Schäden an Leib, Leben und Sachwer-

ten anderer Verkehrsteilnehmer nicht in demselben Umfang zu erwarten wie bei Kraftfahrern. Fahrradfahrer benutzen nicht die Autobahnen oder vergleichbar ausgebauten Schnellstraßen mit einer hohen Verkehrsdichte. Innerorts fließt der gesamte Straßenverkehr langsamer; auf Fahrrad- und Wirtschaftswegen ist der Begegnungsverkehr mit Kraftfahrzeugen nahezu ausgeschlossen und mit sonstigen Verkehrsteilnehmern wie anderen Fahrradfahrern oder Fußgängern eher gering (vgl. den Beschluss des Senats vom 25. September 2009, a. a. O.). Zu vernachlässigen ist die Gefahr schwerer Unfälle durch betrunkene Fahrradfahrer deshalb aber nicht. Sie besteht in erheblichem Maße zum Beispiel dann, wenn motorisierte Verkehrsteilnehmer wegen des unkontrollierten Verhaltens eines alkoholisierten Radfahrers unvorhersehbar ausweichen müssen und mit anderen Fahrzeugen kollidieren. Dies gilt umso mehr, als bei Trunkenheitsradfahrern wegen des nicht ausreichend vorhandenen Problembewusstseins die Wahrscheinlichkeit zukünftiger Trunkenheitsfahrten mit dem Fahrrad höher sein dürfte als mit dem Kraftfahrzeug. Es besteht nämlich die begründete Annahme, dass Fahrradfahrer zukünftig in alkoholisiertem Zustand nicht von einer Fahrt mit dem Fahrrad Abstand nehmen werden, weil sie die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Schadens und die eventuelle Schadenshöhe als gering veranschlagen (so das im Verfahren 10 A 10894/10.OVG eingeholte Gutachten, vgl. das Urteil des Senats vom 15. April 2011 – 10 A 10894/10.OVG –, juris). Auch wenn hieraus nicht auf die Gleichwertigkeit des von Kraftfahrern einerseits und Führern fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge andererseits ausgehenden Gefährdungspotenzials zu schließen ist, sind doch die von letzteren ausgehenden Risiken bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ oder mehr so erheblich, dass die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ohne Weiteres gerechtfertigt ist. Die Interessen des Führers eines fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs müssen zurücktreten.

Denn das Ausmaß seiner Alkoholproblematik und das von ihm ausgehende Gefährdungspotenzial können zuverlässig nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten aufgeklärt werden. Wie das Verwaltungsgericht zu Recht ausgeführt hat, sind nicht nur die Umstände der in der Vergangenheit bereits zu verzeichnenden Trunkenheitsfahrt, das Trinkverhalten des Klägers anhand seiner Vorgeschichte und Entwicklung sowie sein Persönlichkeitsbild unter dem Blickwinkel näher zu beleuchten und zu bewerten, ob für die Zukunft auch die Gefahr einer Trunkenheitsfahrt mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug besteht. Vielmehr muss, wenn von dem Kläger eine Änderung des Trinkverhaltens zu fordern ist, diese auch hinreichend stabil sein, so dass auch eine gutachterliche Bewertung des Änderungsprozesses erfolgen muss.

Nach alledem ist dem Kläger eine Berufung auf die Unangemessenheit der Gutachtenbeibringung mit der Begründung, er habe mit dem Fahrrad nur eine sehr kurze Strecke bei nur geringem Verkehrsaufkommen zurückgelegt, von vornherein nicht möglich. Ausschlaggebend für die Frage der Rechtmäßigkeit der

Anforderung ist nämlich das aufgrund des vergangenen Verhaltens zu erwartende zukünftige Gefährdungspotenzial; wann, wo und unter welchen Umständen der Kläger aufgrund des anzunehmenden fehlenden Trennungsvermögens zukünftig mit dem Rad unterwegs sein wird, lässt sich aber ohne sachverständige Hilfe nicht ermitteln. Dass der Kläger seit der Trunkenheitsfahrt nicht mehr auffällig geworden ist, ist ebenfalls unerheblich, weil ihm aufgrund des Sofortvollzugs der Untersagungsverfügung eine Teilnahme am Straßenverkehr als Radfahrer derzeit ohnehin nicht gestattet ist. Vorliegend hat der Kläger zudem – ohne dass es darauf noch entscheidend ankäme – mit einer die Grenze der absoluten Fahrunfähigkeit erheblich überschreitenden Blutalkoholkonzentration von 2,44 ‰ am Straßenverkehr teilgenommen. Wer sich unter einem derartig überhöhten Alkoholeinfluss überhaupt noch auf dem Fahrrad halten und dazu noch einigermaßen orientieren kann, leidet regelmäßig an einer ausgeprägten Alkoholproblematik mit hoher Rückfallgefahr.

Hat der Kläger das somit von ihm zu Recht geforderte Gutachten nicht innerhalb der ihm gesetzten Frist beigebracht, durfte die Beklagte gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf dessen Ungeeignetheit zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge schließen. Nachvollziehbare sachliche Gründe für seine Weigerung hat der Kläger nicht dargetan.

Hiernach hat die Straßenverkehrsbehörde die in § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV genannten Maßnahmen zu ergreifen. Zwar muss sie bei erwiesener Nichteignung tätig werden, die Auswahl der Maßnahme (Untersagung, Beschränkung oder Anordnung der erforderlichen Auflagen) liegt aber in ihrem pflichtgemäßen Ermessen, wobei sie den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und den Vorrang des jeweils geeigneten mildereren Mittels zu beachten hat (vgl. zuletzt das Urteil des erkennenden Senats vom 15. April 2011 – 10 A 10894/10.OVG –, juris, m. w. N.) In der Regel allerdings wird bei erwiesener Ungeeignetheit eine Beschränkung des Führens von Kraftfahrzeugen oder die Anordnung von Auflagen nicht ausreichend sein, um den Verkehr vor Gefahr zu schützen, weil sich mit der Feststellung der Nichteignung – anders als bei der bedingten Fahreignung – grundsätzlich eine generelle, abstrakte Gefährlichkeit des Betroffenen für den Straßenverkehr manifestiert hat. In diesen Fällen muss die Fahrerlaubnisbehörde das Fahrzeugführen untersagen; ihr Auswahlermessen hat sich auf Null reduziert. So liegt es hier, so dass die fehlende Ausübung des Auswahlermessens durch die Beklagte unschädlich ist. Der Senat folgt insoweit nach Maßgabe des § 130b Satz 2 VwGO der Begründung des Verwaltungsgerichts, insbesondere auch der Einschätzung, der Behörde fehle die fachliche Kompetenz zur Entscheidung, ob und wenn ja, welche Auflagen zur Abwehr einer Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Betroffenen geeignet sind.

(Mitgeteilt von RichterIn am Oberverwaltungsgericht
Ulrike Brink, Koblenz)

77. *) §§ 3 Abs. 2, 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV berechtigen die Fahrerlaubnisbehörde, bei einem Inhaber einer Fahrerlaubnis oder früherem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der ein Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr im Straßenverkehr geführt hat, mit einer medizinisch-psychologischen Begutachtung in aller Regel nicht nur die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, sondern auch die Eignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen zu überprüfen. Eine sachliche Differenzierung danach, ob der Radfahrer eine Fahrerlaubnis besitzt oder nicht, erscheint im Hinblick auf das vom alkoholisierten Radfahrer ausgehende Gefahrenpotenzial als nicht gerechtfertigt.

Verwaltungsgerichtshof Bayern,
Urteil vom 01. Oktober 2012 – 11 BV 12.771 –

Zum Sachverhalt:

Die 1964 geborene Klägerin wendet sich gegen das für sofort vollziehbar erklärte Verbot, Fahrzeuge aller Art auf öffentlichem Verkehrsgrund zu führen.

Der Polizei fiel der Ehemann der Klägerin auf, als er am 03. August 2008 gegen 0.20 Uhr unsicher und in Schlangenlinien auf dem Radweg und anschließend auf der Straße Fahrrad fuhr. Die Polizei begleitete den Ehemann nach Hause, wo die Klägerin im Innenhof der Wohnanlage wartete. Sie war am Auge und Knie verletzt und gab auf Nachfrage an, mit dem Fahrrad zusammen mit ihrem Mann unterwegs gewesen zu sein. Nachdem sie vom Fahrrad im Innenhof abgestiegen sei, sei sie gestürzt. Zur Versorgung der Wunden wurde sie ins Krankenhaus gebracht. Eine ihr um 1.58 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration im Mittelwert von 1,9 Promille. Nach dem ärztlichen Bericht war der äußerliche Anschein des Einflusses von Alkohol leicht bemerkbar. Bei der Vernehmung als Beschuldigte gab die Klägerin an, zusammen mit ihrem Ehemann von einer Feier nach Hause zurückgefahren zu sein. Zu diesem Zweck habe sie sich das Fahrrad ihrer Nichte ausgeliehen. An die Fahrt und wie sie sich ihre Verletzungen zugezogen habe, könne sie sich nicht mehr erinnern.

Mit Urteil des Amtsgerichts München vom 03. Dezember 2008 wurde sie wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe in Höhe von 15 Tagessätzen verurteilt.

Die Fahrerlaubnisbehörde forderte die Klägerin mit Schreiben vom 14. Mai 2009 auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung über ihre Eignung zum Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge beizubringen. Da die Klägerin dies ablehnte, untersagte ihr die Behörde mit Bescheid vom 26. März 2010, Fahrzeuge aller Art auf öffentlichem Verkehrsgrund zu führen, und ordnete die sofortige Vollziehung des Verbots an.

Gegen den Bescheid legte die Klägerin Widerspruch ein, den die Regierung von O. mit Widerspruchsbescheid zurückwies. Den Antrag, die auf-

schiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid der Beklagten wieder herzustellen, lehnte das Verwaltungsgericht ab. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof wies die Beschwerde der Klägerin zurück. Die erhobene Klage gegen den Bescheid der Beklagten wies das Verwaltungsgericht ab und ließ die Berufung der Klägerin gemäß § 124a Abs. 1 Satz 1, § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zu.

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung ist unbegründet. Der Bescheid der Beklagten vom 26. März 2010 in Gestalt des Widerspruchsbescheids der Regierung von O. vom 28. März 2011 verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Die verfügte Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge auf öffentlichem Verkehrsgrund ist rechtmäßig.

Die Beklagte hat zu Recht auf die Nichteignung der Klägerin zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen geschlossen, weil diese das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beigebracht hat (§ 11 Abs. 8 FeV). Der Schluss auf die Nichteignung ist allerdings nur zulässig, wenn die Anordnung der medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (st. Rspr. des BVerwG vgl. BVerwG vom 09.06.2005 NJW 2005, 3081 [= BA 2006, 49]; vom 11.06.2008 NJW 2008, 3014 [= BA 2008, 324]). Die Rechtmäßigkeit der Forderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ergibt sich hier aus § 3 Abs. 2 i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV.

Gemäß § 3 Abs. 2 FeV, der seine Ermächtigungsgrundlage in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. y StVG hat (vgl. NdsOVG, Beschl. v. 01.04.2008 Az. 12 ME 35/08 = NJW 2008, 2059) finden die Vorschriften der §§ 11 bis 14 entsprechend Anwendung, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Führer eines Fahrzeugs zum Führen ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet ist. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c 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 ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde.

Der Einwand der Klägerin, sie sei möglicherweise gar nicht mit dem Rad gefahren, kann nicht berücksichtigt werden. Die Klägerin muss die rechtskräftige strafgerichtliche Entscheidung mit dem darin festgestellten Sachverhalt gegen sich gelten lassen, sofern sich nicht gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der tatsächlichen Feststellungen des Strafgerichts ergeben (BVerwG vom 12.03.1985 BVerwGE 71, 93/95; vom 03.09.1992 NVwZ-RR 1993, 165). Solche gewichtigen Anhaltspunkte liegen nicht vor.

Nach gefestigter Rechtsprechung des Senats sind die genannten Vorschriften die Rechtsgrundlage für

die Berechtigung der Fahrerlaubnisbehörde, bei einem Inhaber einer Fahrerlaubnis oder früherem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der ein Fahrrad mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr im Straßenverkehr geführt hat, mit einer medizinisch-psychologischen Begutachtung in aller Regel nicht nur die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, sondern auch die Eignung zum Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen zu überprüfen (vgl. BayVGH vom 22. 10. 2009 Az. 11 ZB 09.832; vom 08. 02. 2010 ZfS 2010, 296; vom 11. 05. 2010 Az. 11 CS 10.68; vom 12. 10. 2010 Az. 11 ZB 09.2575). Noch nicht in einem Hauptsacheverfahren entschieden hat der Senat, ob die Forderung nach der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auch dann begründet ist, wenn derjenige, der mit einer entsprechenden Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad auffällig geworden ist, nie eine Fahrerlaubnis besessen hat und auch in Zukunft keine erwerben will. Er hat allerdings in seiner Entscheidung vom 11. Mai 2010 (a. a. O.) und im hier vorausgegangenen einstweiligen Rechtsschutzverfahren bereits angedeutet, dass eine sachliche Differenzierung danach, ob der Radfahrer eine Fahrerlaubnis besitzt oder nicht, im Hinblick auf das vom alkoholisierten Radfahrer ausgehende Gefahrenpotenzial nicht gerechtfertigt erscheint. Daran hält der Senat fest.

Wie das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 21. Mai 2008 (BVerwGE 131, 163 [= BA 2008, 410], vgl. auch Urteil vom 27. 09. 1995 BVerwGE 99, 249 [= BA 1996, 107]) ausgeführt hat, bedeutet die Teilnahme am Straßenverkehr unter erheblicher Alkoholisierung mit jedem Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs. Diese Einschätzung liegt auch § 316 StGB zugrunde, der nicht nur die Trunkenheitsfahrt mit einem Kraftfahrzeug unter Strafe stellt. Radfahrer sind mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille absolut fahrunsicher (vgl. Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 316 StGB RdNr. 18). Der Forderung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, ab einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, liegt die Annahme des Ordnungsgebers zugrunde, dass nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille über deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit verfügen. Diese Personen werden doppelt so häufig rückfällig wie Personen mit geringeren Blutalkoholkonzentrationen (vgl. BRDrucks. 443/98 – Beschluss – S. 6). Nicht an Alkohol gewöhnte Personen sind mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille 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 (vgl. HessVGH vom 06. 10. 2010 Blutalkohol 2010, 436).

Soweit das OVG Rheinland-Pfalz in seiner Entscheidung vom 25. September 2009 [Az. 10 B

10930/09, BA 2009, 437] dem Gesetz entnimmt, dass sich die pauschalierende Betrachtungsweise des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV gegenüber Personen, die lediglich fahrerlaubnisfreie Fahrzeuge führen, nicht rechtfertigen lässt, teilt der Senat diese Auffassung nicht. Den wesentlichen Ansatzpunkt für seine Auffassung sah das OVG Rheinland-Pfalz in der Tatsache, dass § 13 FeV im Zusammenhang mit fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen nicht unmittelbar, sondern nur entsprechend gilt. Zwar ist richtig, dass die Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV nach § 3 Abs. 2 FeV nur entsprechend Anwendung finden. Dies ergibt sich aber vor allem aus der Tatsache, dass die Regelungen der §§ 11 bis 14 FeV dem Wortlaut nach nur auf die (Erst-)Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis Anwendung finden. Werden bei bestehender Fahrerlaubnis nachträglich Eignungsbedenken bekannt, so finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (vgl. den Wortlaut des § 46 Abs. 3 FeV). Da bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen eine Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis nicht stattfindet, kommt hier bei bestehenden Eignungszweifeln nur eine entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV in Betracht. Auch ist zu prüfen, ob die in Bezug genommenen Regelungen nach ihrem Sinn und Zweck Anwendung finden können (vgl. z. B. die auf Kraftfahrzeugführer zugeschnittene Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV). Das ist bei der Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, die allgemein auf eine unter erheblichem Alkoholeinfluss stattfindende Fahrt mit einem Fahrzeug abstellt, der Fall. Eine darüber hinaus gehende einschränkende Aussage, wie sie das OVG Rheinland-Pfalz als Ergebnis einer Güterabwägung trifft, ist mit der Verweisung in § 3 Abs. 2 FeV auf die entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV nicht verbunden. Sie ist im Hinblick auf das Gefährdungspotenzial, das von einem Radfahrer mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille ausgeht, auch nicht verfassungsrechtlich geboten (vgl. die obigen Ausführungen, auch HessVGH vom 06. 10. 2010 a. a. O.). Das OVG Rheinland-Pfalz hat seine Rechtsprechung inzwischen aufgegeben (vgl. Urteil vom 17. 08. 2012 Az. 10 A 10284/12 <juris> [in diesem Heft]).

Ob eine erstmalige Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad in allen Fällen Anlass zu der Annahme gibt, dass der Betroffene wieder ein Fahrzeug unter erheblichem Alkoholeinfluss führen wird, braucht hier nicht entschieden zu werden. Bei einem Fahrradfahrer, der sich mit hoher Blutalkoholkonzentration am Straßenverkehr beteiligt und damit eine Verkehrsstrafe nach § 316 StGB begeht, ist aber in der Regel bei vernünftiger, lebensnaher Einschätzung die ernsthaftige Besorgnis begründet, er werde in alkoholisiertem Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Fahrzeuges abzusehen (vgl. BVerwG vom 27. 09. 1995 und vom 21. 05. 2008 a. a. O. für den Kraftfahrzeugführer).

Das Vorliegen eines Ausnahmefalles hat das Verwaltungsgericht zu Recht verneint. Mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,9 Promille bei der Fahrradfahrt liegt die Klägerin deutlich über der Grenze von 1,6

Promille, ab der die Forderung nach einem medizinisch-psychologischen Gutachten gerechtfertigt ist. Bei der Strecke V...-Straße ... bis G...straße ... handelt es sich mit 1,7 km auch nicht um eine sehr kurze Fahrtstrecke (vgl. Google maps). Dass die Fahrt mit dem Fahrrad spontan erfolgt und nicht beabsichtigt gewesen sei, schließt eine erneute spontane Entscheidung der Klägerin bei erheblicher Alkoholisierung gerade nicht aus. Soweit vorgetragen wird, dass bei der Klägerin keine Alkoholgewöhnung vorliege, wird auf die Ausführungen des Senats zu dem Führen eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille verwiesen. Dass die Klägerin mit ihrer Blutalkoholkonzentration auch Ausfälle gehabt hat („Filmriss“), spricht nicht gegen die Annahme, dass nur bei erreichter Gifffestigkeit mit dieser Blutalkoholkonzentration noch mit einem Fahrrad über diese Strecke – offensichtlich auch schneller als der Ehemann – gefahren werden kann. Aus dem ärztlichen Bericht ergibt sich zudem, dass die Klägerin trotz der hohen Alkoholisierung dem äußerlichen Anschein nach nur leicht alkoholisiert schien. Auch die Tatsache, dass es sich um die erstmalige Auffälligkeit der Klägerin gehandelt hat, spricht nicht entscheidend gegen die Forderung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen. Ob ein Wiederholungsrisiko besteht, auch im Hinblick auf die Persönlichkeitsmerkmale der Klägerin, ist die Frage, die mit der Begutachtung zu klären ist. Weiter ist es zunächst Aufgabe der Begutachtungsstelle, zu beurteilen, ob ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug unter bestimmten Beschränkungen bzw. Auflagen geführt werden kann. Solange die Klägerin das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beibringt, darf die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 FeV davon ausgehen, dass ihre Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen feststeht und auch eine bedingte Eignung (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 1 FeV) nicht gegeben ist (vgl. BayVGH vom 08.02.2010 a. a. O., HessVGH vom 06.10.2010 a. a. O.).

Es kann offen bleiben, ob eine Praxis der Beklagten besteht, bei Inhabern einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge im Fall einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad nur die Fahrerlaubnis zu entziehen, aber kein Verbot des Führens von Fahrzeugen aller Art auf öffentlichem Verkehrsgrund auszusprechen, weil ein solches Unterlassen die Rechtmäßigkeit der gegen die Klägerin verhängten Maßnahme, die eine gebundene Entscheidung ist, nicht in Frage stellen kann. Allerdings trägt der von der Beklagten angeführte Grund, bei Inhabern einer Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge könne nicht davon ausgegangen werden, dass sie Fahrrad fahren (können) nicht, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis eine Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad i. S. von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV (BAK von 1,6 Promille) begeht.

Auch eine unzulässige Ungleichbehandlung mit Fahrern von Inline-Skates und Rollern besteht nicht, weil diese nicht Fahrzeuge im Sinne der StVO sind und für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend gelten, vgl. § 24 Sätze 1 und 2 StVO. Diese Ein-

schränkung gilt mangels anderweitiger Regelung in der Fahrerlaubnisverordnung auch für den Begriff des Fahrzeugs in § 3 Abs. 2 und § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV.

78. *) 1. Wird von der Fahrerlaubnisbehörde zur Begründung der Anforderung eines Fahreignungsgutachtens eine falsche Rechtsgrundlage angegeben, kann die streitgegenständliche Gutachtensauforderung im Laufe des Verfahrens nicht von der Behörde oder dem Gericht auf eine andere, eigentlich zutreffende Rechtsgrundlage gestützt werden. Im Fall der Nichtbebringung des geforderten Gutachtens kann dann nicht auf die Fahrungsungeeignetheit des Betroffenen geschlossen werden.

2. Eine im Ausland begangenen Trunkenheitsfahrt kann fahrerlaubnisrechtlich nur verwertet werden, wenn diese in gleichem Maße hinreichend nachgewiesen ist, wie dies bei einer entsprechenden Zuwiderhandlung im Inland gefordert werden müsste.

3. Eine einmalige Trunkenheitsfahrt mit einem Blut- oder Atemalkoholgehalt, der nicht belastbar feststeht, rechtfertigt nach der Systematik des § 13 FeV zumindest ohne zusätzliche Merkmale keine aus dem Verdacht auf Alkoholmissbrauch resultierenden Fahreignungszweifel.

Verwaltungsgerichtshof Bayern,
Beschluss vom 16. August 2012 – 11 CS 12.1624 –

Zu m S a c h v e r h a l t :

Der Antragsteller wendet sich gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung seiner 1987 erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt).

Mit Schreiben vom 22. Juli 2011 an das Kraftfahrt-Bundesamt, das dieses an die Fahrerlaubnisbehörde weiterleitete, teilte die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Bukarest mit, dass der Antragsteller mit Strafurteil des Amtsgerichts Baia Mare vom 27. Oktober 2011 wegen Fahrens eines Fahrzeugs unter Einfluss alkoholischer Getränke (Blutalkoholwert: 3,10 g/l) zu einer Haftstrafe von zwei Jahren auf Bewährung verurteilt und seine Fahrerlaubnis annulliert worden sei.

Die Fahrerlaubnisbehörde forderte den Antragsteller mit Schreiben vom 17. September 2011 auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten zur Klärung seiner Fahreignung vorzulegen. Die Beibringungsauforderung wurde auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV gestützt. Das Gutachten sollte u. a. die Frage klären, ob der Antragsteller trotz der Hinweise auf Alkoholmissbrauch Kraftfahrzeuge der Gruppen 1 und 2 sicher führen könne und ob insbesondere nicht mehr zu erwarten sei, dass er ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Alkohol führen werde.

Nachdem der Antragsteller das Gutachten nicht vorlegte, entzog ihm die Antragsgegnerin mit für sofort vollziehbar erklärtem Bescheid vom 30. Januar 2012

die Fahrerlaubnis (Nr. 1 des Bescheids), verpflichtete ihn zur Abgabe seines Führerscheins und drohte für den Fall nicht fristgerechter Abgabe ein Zwangsgeld an.

Der Antragsteller ließ Widerspruch einlegen und einen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO stellen, den das Verwaltungsgericht Bayreuth mit Beschluss vom 22. Juni 2012 ablehnte. Der Verpflichtung zur Abgabe seines Führerscheins war er bereits nachgekommen.

Mit der Beschwerde verfolgt der Antragsteller sein Rechtsschutzziel insoweit weiter, als er sich noch gegen den Sofortvollzug der Entziehungsverfügung wendet.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat Erfolg. Eine an den Erfolgsaussichten der Hauptsache orientierte Interessenabwägung ergibt, dass das Interesse des Antragstellers an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines Hauptsacherechtsbehelfs gegen die Nr. 1 des streitgegenständlichen Bescheids das öffentliche Interesse an der Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs überwiegt.

1. Der streitgegenständliche Bescheid kann nicht auf § 11 Abs. 8 FeV gestützt werden, weil die Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens rechtswidrig war. Die Beibringungsaufforderung wurde von der Fahrerlaubnisbehörde auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV gestützt. Wenn die Fahrerlaubnisbehörde zur Begründung der Anforderung eines Fahreignungsgutachtens eine Rechtsgrundlage angibt, muss diese zutreffen. Wird eine falsche Rechtsgrundlage angegeben, kann die streitgegenständliche Gutachtensaufforderung im Laufe des Verfahrens nicht von der Behörde oder dem Gericht auf eine andere, eigentlich zutreffende Rechtsgrundlage gestützt werden. Im Fall der Nichtbeibringung des geforderten Gutachtens kann dann nicht auf die Fahruneignetheit des Betroffenen geschlossen werden (BayVGH vom 24.08.2010 Az. 11 CS 10.1139).

Für die hier zu klärende Fallgestaltung stellt § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV die einschlägige Rechtsgrundlage dar. Wer ein Fahrzeug im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille führt, muss sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen. Die Zuwiderhandlung kann auch im Ausland begangen worden sein, wenn diese nach inländischen Maßstäben hinreichend sicher nachgewiesen ist (BayVGH vom 09.06.2010 Blutalkohol 47, 368). Wenn die Fahruneignungszweifel im Zusammenhang mit dem Verdacht auf Alkoholmissbrauch aus einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille resultieren, ist § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV insoweit abschließend. Die dagegen von der Fahrerlaubnisbehörde zur Begründung der Beibringungsaufforderung herangezogene Vorschrift stellt eine Aufangregelung für Fallgestaltungen im Zusammenhang mit Alkoholmissbrauch dar, die nicht unter § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b bis e FeV subsumierbar sind (OVG Saarlouis vom 18.09.2000 ZfS 2001, 92; VGH Mannheim vom 24.06.2002 NZV 2002, 580 [= BA 2003,

245]; OVG Koblenz vom 11.09.2006 ZfS 2006, 713 [= BA 2007, 329]; OVG Magdeburg vom 12.11.2008 NJW 2009, 1829; BayVGH vom 09.02.2009 SVR 2009, 113).

Der hier zu entscheidende Sachverhalt ist grundsätzlich unter die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV einzuordnen. Tatbestandliche Voraussetzung ist neben dem vom Antragsteller eingeräumten Führen eines Kraftfahrzeugs jedoch auch der tatsächliche Nachweis eines Blutalkoholgehalts von mindestens 1,6 Promille. Zwar entspricht der Wert von 3,10 g/l im Wesentlichen einem Promillegehalt von 3,1. Eine im Ausland begangene Trunkenheitsfahrt kann fahrerlaubnisrechtlich aber nur verwertet werden, wenn diese in gleichem Maße hinreichend nachgewiesen ist, wie dies bei einer entsprechenden Zuwiderhandlung im Inland gefordert werden müsste. Allein die Angabe des Blutalkoholwertes von 3,10 g/l ohne Laborbericht und ohne weitere Angaben über die Ermittlung des Wertes ist kein ausreichender Nachweis für die Blutalkoholkonzentration oder das Vorliegen eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes. Eine generelle Bindungswirkung des Tatbestands oder des Rechtsfolgenausspruchs ausländischer Strafgerichte für eine deutsche Fahrerlaubnisbehörde kennt das deutsche Straßenverkehrsrecht nicht. Hinzu kommt, dass das fragliche Urteil in den von der Antragsgegnerin vorgelegten Akten nicht enthalten ist und nach dem Akteninhalt auch nicht davon auszugehen ist, dass es der Fahrerlaubnisbehörde vorlag.

Eine einmalige Trunkenheitsfahrt mit einem Blut- oder Atemalkoholgehalt, der nicht belastbar feststeht, rechtfertigt nach der Systematik des § 13 FeV zumindest ohne – hier nicht vorliegende – zusätzliche Merkmale keine aus dem Verdacht auf Alkoholmissbrauch resultierenden Fahruneignungszweifel.

Nachdem der Hauptsacherechtsbehelf damit überwiegende Erfolgsaussichten hat, fällt die Interessenabwägung zugunsten des Antragstellers aus.

79. *) Nach inzwischen einhelliger obergerichtlicher Rechtsprechung lässt im Regelfall bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Kraftfahreignung gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung entfallen. Diese Sichtweise findet ihre Berechtigung nicht zuletzt in dem hohen Missbrauchspotenzial sog. harter Drogen, das bis zum Nachweis einer verlässlichen Abkehr vom Konsum eine hinreichende abstrakte Gefahr von Fahrten unter dem Einfluss derartiger Substanzen begründet.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 16 B 1106/12 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist unbegründet.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

i. V. m. § 46 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu ziehen, wenn sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ob die Auffassung des Verwaltungsgerichts zutreffend ist, die fehlende Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen folge aus § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 FeV, weil er die ihm aufgegebene ärztliche Begutachtung durch einen Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht habe vornehmen lassen, kann dahinstehen. Zwar darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder wenn er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Ob diese Voraussetzungen gegeben sind, steht aber nicht mit der hinreichenden Sicherheit fest. Die Begutachtungsaufforderung vom 30. Mai 2012 durfte zwar ergehen. Nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 FeV ist ein ärztliches Gutachten beizubringen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass (die) Einnahme von Betäubungsmitteln (auch Amphetamine) im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt. Obgleich diese Voraussetzungen vorlagen, weil der Antragsteller am 28. März 2011 ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Amphetaminen (in einer Konzentration von 128 ng/ml) geführt hatte, kann der Antragsteller möglicherweise einwenden, dass er der Aufforderung zur Vorlage eines fachärztlichen Gutachtens deshalb nicht nachkommen können, weil er sich aus beruflichen Gründen in der Schweiz aufgehalten habe. So hatte der Antragsgegner am 18. Juni 2012 dem früheren Prozessbevollmächtigten des Antragstellers mitgeteilt, er werde zu gegebener Zeit nochmals ein chemisch-toxikologisches Gutachten anfordern, die mit Schreiben vom 30. Mai 2012 angeordnete Überprüfung der Kraftfahreignung allerdings weiter aufrechterhalten, wenn der Antragsteller nicht einen entsprechenden Nachweis über seinen Auslandsaufenthalt bis zum 16. Juli 2012 vorlege. Eine solche Bescheinigung hat der Antragsteller aber nicht eingereicht. Das von Beschwerdebegründung vorgelegte Schreiben des früheren Prozessbevollmächtigten vom 02. Juli 2012 nebst Nachweis über den Auslandsaufenthalt des Antragstellers ist beim Antragsgegner nicht eingegangen. Ob der Antragsgegner bei dieser Sachlage auf die Nichteignung des Antragsteller schließen darf oder ob der Antragsteller sich ein etwaiges Verschulden seines früheren Prozessbevollmächtigten nicht zurechnen lassen muss, bedarf auch unter Berücksichtigung des Schriftsatzes vom 26. Oktober 2012 keiner Klärung in diesem Aussetzungsverfahren. Denn nach inzwischen einhelliger obergerichtlicher Rechtsprechung lässt im Regelfall bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetz-

zes (ausgenommen Cannabis) die Kraftfahreignung gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung entfallen. Diese Sichtweise findet ihre Berechtigung nicht zuletzt in dem hohen Missbrauchspotenzial sog. harter Drogen, das bis zum Nachweis einer verlässlichen Abkehr vom Konsum eine hinreichende abstrakte Gefahr von Fahrten unter dem Einfluss derartiger Substanzen begründet (vgl. etwa OVG NRW, Beschlüsse vom 06. August 2012 – 16 B 856/12 –, mit weiteren Nachweisen, und vom 11. September 2012 – 16 B 944/12 –, juris).

Dem kann der Antragsteller nicht einen unbewussten Amphetaminkonsum entgegenhalten. Zwar kann eine im Regelfall eignungs ausschließende Einnahme von Betäubungsmitteln nur bei einem willentlichen Konsum angenommen werden. Hierfür spricht der Wortlaut der Nr. 9.1 der Anlage 4 („Einnahme“), der auf eine bewusste Aufnahme hindeutet. Darüber hinaus fehlt es bei einer unwillentlichen Aufnahme von Betäubungsmitteln an einer beachtlichen Wiederholungswahrscheinlichkeit, die ihrerseits Grundlage für die regelmäßige Annahme der Kraftfahreignungseignetheit von Konsumenten sog. harter Drogen ist. Allerdings geht nach allgemeiner Lebenserfahrung einem positiven Drogennachweis typischerweise ein entsprechender Willensakt voraus. Der vom Antragsteller behauptete Fall einer versehentlichen Rauschmittelvergiftung stellt sich dagegen als ein Ausnahmefall dar, zu dem nur der Betroffene als der am Geschehen Beteiligte Klärendes beisteuern kann und der daher von diesem jedenfalls glaubhaft und widerspruchsfrei dargetan werden muss. Erst nach einer solchen Schilderung kann sich die Frage ergeben, zu wessen Nachteil eine gleichwohl verbleibende Ungewissheit über den genauen Hergang der Ereignisse ausschlägt (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. März 2012 – 16 B 231/12 –, juris, mit weiteren Nachweisen auf die obergerichtliche Rechtsprechung).

Vorliegend fehlt es hierzu an einem schlüssigen Vortrag des Antragstellers. Im Gegenteil weist beim derzeitigen Sachstand alles darauf hin, dass das Vorbringen des Antragstellers nicht glaubhaft ist, wenn er einen unbewussten Konsum von Amphetaminen geltend macht. Dieser Vortrag ist insbesondere deshalb nicht glaubhaft, weil er nach seinen eigenen Angaben über vier Jahre, nämlich bis zum Jahr 2005, regelmäßig Amphetamine konsumiert hat und deshalb mit den körperlichen Auswirkungen dieses Drogenkonsums vertraut ist und den Drogenkonsum hätte bemerken müssen. Im Übrigen ist sein Vorbringen auch widersprüchlich, wenn er während der Fahrt einmal aus einer „Saftflasche“, dann aus einer „Wasserflasche“ seines Beifahrers getrunken haben will.

Hinweise für Autoren

Arbeiten überwiegend *naturwissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, Telefon: (+49 40) 74 105-21 30, Fax: (+49 40) 74 105-93 83
Email: pueschel@uke.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, Telefon: (+49 335) 55 34-24 63, Fax: (+49 335) 55 34-24 56
Email: blutalkohol@europa-uni.de

Aufbau der Manuskripte:

- Name des Verfassers
- ggf. Name der Institutionen mit Angabe des verantwortlichen Leiters
- Titel der Arbeit in deutscher und englischer Sprache
- Zusammenfassung in deutscher und englischer Sprache
- jeweils fünf Schlüsselwörter in deutscher und englischer Sprache
- Literatur / Fußnoten
- Anschrift des Verfassers
- Legenden zu Abbildungen und Tabellen auf gesondertem Blatt

Einzusenden sind druckfertige Manuskripte in *dreifacher* Ausfertigung in deutscher oder englischer Sprache, nach Möglichkeit mit einer zusätzlichen Diskette/CD-Rom. Angenommen werden nur wissenschaftliche Originalarbeiten, die möglichst klar und übersichtlich gegliedert sind. Ist die Arbeit bereits im Inland oder Ausland veröffentlicht, ist entsprechend darauf hinzuweisen.

Bei der Einsendung von Manuskripten nur oder zusätzlich per e-mail oder auf elektronischem Datenträger bitten wir folgendes zu beachten:

1. Textverarbeitungs-Dokumente im Rich Text Format einsenden, nicht als „.doc“. Bei *naturwissenschaftlichen* Arbeiten die Literatur bitte nach dem „Medline“-Format anführen. Tabellen bitte mit dem Tabellen-Werkzeug Ihrer Textverarbeitung erstellen und am Ende der Manuskript-Datei anfügen, danach die Abbildungslegenden. Die Einfügestellen für Abbildungen und Tabellen bitte deutlich kennzeichnen.
2. Abbildungen als separate Dateien, 1 Datei je Abbildung, dem Manuskript beifügen – nicht in den Manuskripttext einfügen.
3. Fotos als komprimierte TIFFs, Graphen als .eps oder .wmf.
4. Bitte für den Dateinamen den Erstverfassernamen verwenden, die Abbildungen mit abb01, ..., oder fig01, ..., und die Dateiformate mit den unter Windows üblichen Dateinamenerweiterungen (.rtf, .tif, .eps, .wmf) kennzeichnen.
5. Gegebenenfalls bitte die Email-Größe auch im eigenen Interesse durch Erstellung eines komprimierten Archivs (.zip, .arj, .sit, ...) verringern.
6. Wollen Sie, zunächst oder zusätzlich, eine „Lesefassung“ mit eingefügten Abbildungen, Tabellen usw. einsenden, dann erstellen Sie nach Möglichkeit ein PDF.

Zusätzliche Anforderungen an naturwissenschaftliche Arbeiten:

Bei Untersuchungen an Probanden oder Patienten muß erklärt werden, daß das Versuchsprotokoll von einer Ethikkommission begutachtet wurde und somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen entspricht. Tierversuchsprogramme müssen den Hinweis enthalten, daß die „Principles of laboratory animal care“ und die nationalen Regelungen (Tierschutzgesetz in aktueller Fassung) eingehalten worden sind.

Literaturhinweise im Text erhalten die Literaturnummer in eckigen Klammern, nur diese werden in das Literaturverzeichnis aufgenommen, und zwar numeriert in alphabetischer Reihenfolge. Abkürzungen richten sich nach dem Index medicus.

Beispiele:

1. Iffland R, Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26–41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Zusätzliche Anforderungen an geisteswissenschaftliche Arbeiten:

Quellenangaben im Text sind durch *Fußnoten* zu kennzeichnen und wie folgt zu zitieren:

Beispiele:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält 40 Sonderdrucke kostenlos. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

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

Notice to authors

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

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five key words in German and English
- bibliography/footnotes
- author's address
- legends with illustrations and tables on a separate sheet

Manuscripts should be sent in *triplicate*, ready to print in German or English, if possible with an additional disk/CD-ROM. Only scientific originals will be accepted, which should be as clearly structured as possible. Prior publication in Germany or abroad needs to be acknowledged accordingly.

Please note the following when sending manuscripts by email or by electronic data medium:

1. Word processor documents are to be sent in rich text format, not as ".doc". When sending *scientific* papers please list bibliography according to "Medline" format. Please write tables using your word processing table tool and attach to the end of the manuscript file. This should be followed by legends with illustrations. Please ensure places where tables and illustrations should be inserted are clearly marked.
2. Illustrations should be enclosed as separate files – one file per illustration – in the manuscript. They should not be inserted into the manuscript text.
3. Photos should be sent as compressed TIFFs, graphs as .eps or .wmf.
4. Please use original author's name for file names. Illustrations should be named abb.01, ..., or fig.01, ..., and data format should be labelled with the usual Windows file name extensions (.rtf, .tif, .eps, .wmf).
5. If necessary, please reduce email size by creating a compressed archive (.zip, .arj, .sit).
6. If you wish to send a version for reading with enclosed illustrations, tables etc please draw up a PDF.

Additional requirements for scientific papers:

In investigations involving volunteers or patients, a declaration has to be made confirming that the experiment was examined by the ethic commission and therefore complies with the applicable version of the Helsinki declaration as well as the relevant German laws. Animal experiment programmes have to contain the notice that the 'Principles of laboratory animal care' and the national regulations (the current version of the animal protection act) were followed.

Bibliographical references in the text should be identified by square parentheses as only these will be added to the bibliography, numbered, in alphabetical order. Abbreviations should be used in accordance with the Index medicus/Medline.

Examples:

1. Iffland R., Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. *Blutalkohol* 32: 26-41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) *Physiologie des Menschen*, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Additional requirements for arts/humanities papers:

Sources need to be identified by *footnotes* and are to be quoted as follows:

Examples:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Each author receives 40 complementary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

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

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-49, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

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

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, 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

