

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 51 No. 1-6 · Jahrgang 2014

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. 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. S. Pollak (Freiburg i. Br.)

Prof. Dr. Wolfgang Schubert (Berlin)

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Marburg)

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 51
JAHRGANG 2014

In Verbindung mit

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

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. rer. nat. *Th. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *W. Eisenmenger* (München), Prof. Dr. med. *H.-T. Haffner* (Heidelberg), 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
in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Inhalt des 51. Bandes

Seite

Heft 1/2014

I. Roiu, C. G. Birngruber, V. C. Spencer, H. Wollersen, R. B. Dettmeyer, M. A. Verhoff Atem- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Eine einjährige Studie aus dem Einzugsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen	1
Aus der Forschung	
3. Auflage „Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien“ (Musshoff)	11
Zur Information	
Polen: Debatte um Alkohol am Steuer	21
Koalitionsvertrag: Aufwertung des Fahrverbotes zur Hauptstrafe und Verzicht auf Körperliche Eingriffe zum Zweck der Blutalkoholbestimmung	22
Verkehrs- und Innenministerkonferenz: Vorerst keine Änderung der Promillegrenze für Radfahrer	23
Rechtsprechung	24

Heft 2/2014

T. Nadulski, H.-G. Kahl, R. Agius, D. H. Meriç, B. Dufaux Ergebnisse chemisch-toxikologischer Untersuchungen (CTU) von Urin- und Haarproben im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik (MPU) vor und nach Anwendung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien	45
Zur Diskussion	
Plädoyer für einen beschränkten Verzicht auf den Richtervorbehalt bzgl. der Entscheidung, ob eine Blutentnahme gemäß § 81a StPO erfolgen darf (Konrad)	58
Literatur	
Hans-Günter Kollra B. Kollbach: Evaluation in der verkehrspsychologischen Intervention	61
Paul Brieler P. Dauer/P. Glowalla/J. Brauckmann: Handbuch des Fahrerlaubnisrechts	64
Dokumentation	
52. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und Arbeitskreise (Halecker)	66
Arbeitskreis V: Fahreignung und MPU Die Projektgruppe „MPU-Reform“ (Albrecht)	75
Ist die MPU reformbedürftig? (Fastenmeier)	81
Reform der MPU (Hillmann III)	94
Optimierung der Fahreignungsbegutachtung – ärztliche Aspekte (Hoffmann-Born)	104
Zur Information	
ETSC: Drink Driving Monitor	110
B.A.D.S.: Crystal Meth bedroht die Sicherheit im Straßenverkehr	111
Symposium des B.A.D.S.: Strengere Regeln für Radfahrer? – Ankündigung –	112
Rechtsprechung	113

Heft 3/2014

H.-G. Kollra, A. Heinemann, P. Brieler Zur Problematik des Resorptionsdefizits bei der Berechnung der Blutalkoholkonzentration	133
Zur Diskussion Konsequenzen aus dem Arbeitskreis VI „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar (Focken/Püschel)	148
Aus der Forschung T. Krüger Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU“	159
Literatur Paul Brieler D. Müller: Fahreignung. Praxisleitfaden für Polizeibeamte	169
Zur Information Großbritannien kündigt Drogengrenzwerte im Straßenverkehr an	171
Österreich: 0,1-Promille-Grenze für Schülertransporte	172
Bundesverkehrsminister Dobrindt befürwortet Einführung von Alkoholwegfahrsperrern	173
B.A.D.S.: Null-Promille-Grenze ist ein gesellschaftliches Muss	174
Rechtsprechung	176

Heft 4/2014

M. Volkmer Crystal Meth für alle? – Ein Plädoyer wider die Entkriminalisierung des Umgangs mit Drogen	201
Literatur Maria Focken N. Faulhaber: Verkehrsunfallaufnahme. Grundlagenwissen polizeilicher Ermittlungen – Recht – Taktik – Psychologie	216
Zur Information Europäischer Drogenbericht	218
Rauschgiftlage 2013 in Deutschland	219
Dänemark: Verschärfung der Strafen für alkoholisierte Autofahrer	221
BAST: Neue Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung	222
B.A.D.S.: Drogen und Arzneien – eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr	227
Rechtsprechung	228
Anhang Supplement – Symposium des B.A.D.S. – „Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“ Beiträge	
Absenkung der Alkoholgrenzwerte für Radfahrer (?) (Maatz)	Sup 3
Die 1,1-Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC (Huhn)	Sup 14
Fahrversuche mit alkoholisierten Radfahrern (Brockmann)	Sup 20
Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer (Urban)	Sup 22

	Seite
Heft 5/2014	
I. Thiele, I. Popper, M. Baumgartner, M. Haag-Dawoud Einhaltung einer Abstinenz bei Methadonsubstituierten	257
Literatur	
Dela-Madeleine Halecker K.-L.Haus/C. Krumm/M. Quarch: Gesamtes Verkehrsrecht	268
Zur Information	
ETSC: Case Study – Alco Gates in Sweden	271
ETSC: New EU studies back future role for alcohol interlocks	273
BAST: Medizinisch-Psychologische Untersuchungen im Jahr 2013	275
B.A.D.S.: Für strikte Anwendung der gesetzlichen Regelung bei Alkohol und Drogen am Steuer	278
Rechtsprechung	279
Anhang	
Supplement II – 10. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)	
Inhaltsverzeichnis	Sup II 2
Editorial (Graw/Dittmann/Schubert)	Sup II 7
Abstracts	Sup II 8
Heft 6/2014	
F. Mußhoff Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren	305
H. Krüger Die Atemalkoholanalyse (AAK) in der Rechtsprechung der Obergerichte	321
Literatur	
Klaus Püschel R. B. Dettmeyer/H. F. Schütz/M. A. Verhoff: Rechtsmedizin	328
Zur Information	
93. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Skopp)	329
Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2013 (Deutschland/Schweiz/Österreich)	332
B.A.D.S.: Präventionsspot im Kino	336
B.A.D.S.: Präsident Dr. Peter Gerhardt wiedergewählt	337
Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015 – Ankündigung –	338
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für den Polizeipräsidenten der Freien Hansestadt Bremen Lutz Müller (Gerhardt)	340
Rechtsprechung	343

Autorenverzeichnis

	Seite
Adamec, J.	Sup II – 8
Agius, R.	Sup II – 28
Agius, R.	Sup II – 29
Agius, Ronald	45
Ahlgrimm, K.	Sup II – 20
Albrecht, Martina	75
Ayni, K.	Sup II – 17
Banse, R.	Sup II – 12
Bartsch, C.	Sup II – 9
Bauer, K.	Sup II – 8
Bauer, K.	Sup II – 24
Baumgartner, Markus	257
Bäumler, H.	Sup II – 8
Birngruber, Christoph G.	1
Brehmer, C.	Sup II – 26
Brieler, Paul	64, 133, 169, 171
Brockmann, Siegfried	Sup I – 20
Camin, J.	Sup II – 30
Degenkolbe, M.	Sup II – 30
Dettmeyer, Reinhard B.	1, Sup II – 21
Dittmann, Volker	Sup II – 7
Dufaux, Bertin	45, Sup II – 29, Sup II – 28
Duntsch, K.	Sup II – 13
Eichhorn, A.	Sup II – 25
Exner, S.	Sup II – 24
Fastenmeier, Wolfgang	81, Sup II – 11
Focken, Maria	148, 216, Sup II – 20
Franz, T.	Sup II – 27
Fuchs, T.	Sup II – 22
Gaus, S.	Sup II – 24
Gauthier, S.	Sup II – 9
Graute, K.	Sup II – 28, 29
Graw, Matthias	Sup II – 7, 9, 10, 17, 21-24, 27
Gstalter, H.	Sup II – 12
Haag-Dawoud, Munira	257
Haffner, H.-T.	Sup II – 16, 20
Halecker, Dela-Madeleine	66, 239, 268
Heinemann, Axel	133
Hell, W.	Sup II – 8, 10, 22
Herle, M.	Sup II – 13
Hillmann III, Frank-Roland	94

	Seite
Hoffmann-Born, Hannelore	104
Holopainen, A.	Sup II – 26
Holzmann, C.	Sup II – 22
Huhn, Roland	Sup I – 14
Jackowski, C.	Sup II – 31
Jänsch, M.	Sup II – 13
Kahl, Hans-Gerhard	45, Sup II – 28, 29
Kaulich, S.	Sup II – 25, 33
Keller, K.	Sup II – 26
Kellerer, P.	Sup II – 20
Kollra, Hans-Günter	61, 133
Konrad, Jürgen	58
Koppehele-Gossel, J.	Sup II – 12
Krämer, T.	Sup II – 26
Kraus, S.	Sup II – 9
Krüger, Hartmut	321
Krüger, Thomas	159
Lochner, S.	Sup II – 21
Lottner-Nau, S.	Sup II – 27
Lüßem, B.	Sup II – 19
Maatz, Kurt Rüdiger	Sup I – 3
Mathis, J.	Sup II – 30
Menn, M.	Sup II – 26
Meriç, Didem Hanım	45
Mrosk, Martin	232
Mußhoff, Frank	11, 305, Sup II – 17, 27
Nadulski, Thomas	45, Sup II – 28, 29
Otte, D.	Sup II – 13
Övgüler, B.	Sup II – 27
Pape, H.-C.	Sup II – 22
Parkkari, K.	Sup II – 26
Peldschus, S.	Sup II – 10, 22-24
Peters, F.	Sup II – 28, 29
Pfäffli, M.	Sup II – 31
Pfeiffer, R.	Sup II – 22
Pfister, W.	Sup II – 18
Popper, Iva	257
Predel, H.-G.	Sup II – 19
Preuss, G.	Sup II – 34
Pumberger, A.	Sup II – 25
Pund, B.	Sup II – 13
Püschel, Klaus	148, 328, Sup II – 20

	Seite
Rasch, M.	Sup II – 10
Reisch, M.	Sup II – 9
Remfrey, J.	Sup II – 10
Riedel, R.	Sup II – 19
Riße, M.	Sup II – 21
Risser, R.	Sup II – 15
Robatsch, K.	Sup II – 25
Röcker, T.	Sup II – 21
Rogge, P.	Sup II – 30
Roiu, Immanuel	1
Roth, C.	Sup II – 30
Sachs, H.	Sup II – 27
Schick, S.	Sup II – 10, 22
Schirmer, S. T.	Sup II – 24
Schreiber, D.	Sup II – 30
Schubert, Wolfgang	Sup II – 7, 12
Schützhofer, B.	Sup II – 15
Schwarz, G.	Sup II – 27
Segura, R. D.	Sup II – 23
Spencer, Victoria C.	1
Stadler, K.	Sup II – 20
Thayssen, G.	Sup II – 20
Thiele, Isa	257
Thieme, D.	Sup II – 27
Thierauf-Emberger, A.	Sup II – 16
Tieme, D.	Sup II – 17
Trautmann, T.	Sup II – 30
Urban, Reinhard	Sup I – 22
Velten, B.	Sup II – 32
Verhoff, Marcel A.	1
Volkmer, Mathias	201
Wagner, A.	Sup II – 23
Weber, S.	Sup II – 9
Welz, W.	Sup II – 34
Wick, R.	Sup II – 26
Wollersen, Heike	1
Wörz, E.	Sup II – 26
Zhou, K.	Sup II – 22, 24
Zöhner, M.	Sup II – 12, 34
Zwahlen, D.	Sup II – 31

Entscheidungsregister

Seite

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesgerichtshof

BGH	Beschluss vom 24.09.2013	– 4 StR 324/13 –	113
BGH	Beschluss vom 24.09.2013	– VI ZR 255/12 –	43
BGH	Beschluss vom 19.11.2013	– 4 StR 352/13 –	114
BGH	Beschluss vom 11.02.2014	– 4 StR 520/13 –	176

II. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG	Beschluss vom 15.08.2013	– 3 B 38/13 –	187
BVerwG	Urteil vom 14.11.2013	– 3 C 32.12 –	30
BVerwG	Urteil vom 13.02.2014 (m. Anm. Halecker)	– 3 C 1/13 –	233

Ordentliche Gerichte

I. Kammergericht/Oberlandesgericht

KG Berlin	Beschluss vom 03.03.2014	– (3) 161 Ss 41/14 (29/14) –	351
KG Berlin	Beschluss vom 30.07.2014	– 3 Ws (B) 356/14 –	
		– 122 Ss 106/14 –	350
OLG Braunschweig	Beschluss vom 04.07.2014	– 1 Ss 36/14 –	345
OLG Braunschweig	Beschluss vom 10.10.2014	– 1 Ss 52/14 –	343
OLG Bremen	Beschluss vom 02.09.2013	– 2 Ss Bs 60/13 –	26
OLG Bremen	Beschluss vom 18.06.2014	– 1 SsBs 51/13 –	279
OLG Celle	Beschluss vom 25.10.2013	– 32 Ss 169/13 –	24
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 07.10.2013	– III-1 RVs 51/13, 1 RVs 51/13 –	181
OLG Frankfurt am Main	Beschluss vom 02.06.2014	– 3 Ss 68/14 –	285
OLG Hamm	Beschluss vom 28.02.2013	– III-4 RBs 47/13, 4 RBs 47/13 –	27
OLG Hamm	Beschluss vom 29.07.2013	– III-1 RVs 52/13, 1 RVs 52/13 –	117
OLG Hamm	Beschluss vom 10.09.2013	– III-2 RVs 47/13, 2 RVs 47/13 –	119
OLG Hamm	Beschluss vom 14.11.2013	– 1 RVs 88/13 –	118
OLG Hamm	Beschluss vom 07.03.2014	– 3 RBs 49/14 –	176
OLG Hamm	Beschluss vom 26.08.2014	– 3 RVs 55/14 –	349
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 20.02.2014	– 3 SsRs 607/13, 3 SsRs 607/13-AK 220/13 –	179
OLG Karlsruhe	Urteil vom 15.04.2014	– 9 U 135/13 –	252
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 10.05.2014	– 1 (3) Ss Bs 131/13, 1 (3) – Ss Bs 131/13-AK 35/13 –	355
OLG Koblenz	Beschluss vom 23.04.2014	– 2 SsBs 14/14 –	353
OLG Koblenz	Beschluss vom 13.06.2014	– 2 SsBs 30/14 –	351
OLG München	Urteil vom 21.03.2014	– 10 U 3341/13 –	299
OLG München	Urteil vom 02.10.2014	– 4 OLG 14 Ss 369/14 –	347
OLG Oldenburg	Urteil vom 24.02.2014	– 1 Ss 204/13 –	176
OLG Schleswig	Beschluss vom 13.03.2013	– 2 Ss 3/13 (5/13) –	115
OLG Schleswig	Beschluss vom 14.01.2014	– 1 Ss 152/13 (8/14) –	180
OLG Stuttgart	Beschluss vom 21.10.2013	– 5 Ss 337/13 –	24
OLG Stuttgart	Urteil vom 28.03.2014	– 2 Ss 799/13 –	228

II. Landgericht

LG Arnsberg	Beschluss vom 24.07.2014	– 6 Qs 65/14 –	286
LG Berlin	Beschluss vom 28.05.2014 (m. Anm. Mrosk)	– 506 Qs 58/14 –	230
LG Dortmund	Urteil vom 27.02.2014	– 2 O 370/13 –	254

			Seite
LG Kaiserslautern	Urteil vom 01.07.2013	– 3 Ds 3 Ns 6110 Js 1842/11 –	121
LG Leipzig	Beschluss vom 23.09.2014	– 1 Qs 329/14 –	358
LG Oldenburg	Urteil vom 18.07.2013	– 12 Ns 291/13 –	124
LG Saarbrücken	Beschluss vom 27.05.2013	– 6 Qs 61/13 –	28
LG Stuttgart	Beschluss vom 20.10.2014	– 7 Qs 52/14 –	357
LG Wuppertal	Urteil vom 29.04.2014	– 27 Ns 8/14, – 27 Ns-922 Js 227/13-8/14 –	286
LG Wuppertal	Beschluss vom 25.08.2014	– 26 Qs 42/14 –	360
III. Amtsgericht			
AG Dresden	Beschluss vom 11.08.2014	– 215 Cs 701 Js 18067/14 –	361
AG Elmshorn	Beschluss vom 04.10.2013	– 52 II 12/13 –	184
AG Frankfurt am Main	Urteil vom 23.10.2013	– 902 Ds 332 Js 19448/13 –	232
AG Herne-Wanne	Urteil vom 09.08.2013	– 11 OWi 54 Js 393/12-121/ – 12, 11 OWi 121/12 –	185
AG Kehl	Beschluss vom 21.03.2014	– 2 Cs 206 Js 15342/13 –	182
AG Landstuhl	Beschluss vom 01.10.2014	– 1 Gs 1043/14 –	361
AG Lüdinghausen	Urteil vom 13.10.2014	– 19 OWi-89 – Js 1350/14-125/14 –	360
AG Ludwigshafen	Urteil vom 10.10.2013	– 2c C 491/12 –	255
AG Schwerte	Urteil vom 05.06.2014	– 10 Owi 573 Js 42/13 –	362
AG Verden	Beschluss vom 04.12.2013	– 9a Gs 924 Js 43392/13 (3757/13) –	29

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht			
OVG Hamburg	Beschluss vom 16.05.2014	– 4 Bs 26/14 –	246
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 04.11.2013	– 12 ME 175/13 –	41
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 12.11.2013	– 12 ME 188/13 –	188
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 29.11.2013	– 12 ME 187/13 –	190
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 06.12.2013	– 12 La 287/12 –	40
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 22.10.2013	– 16 B 839/13 –	37
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 14.11.2013	– 16 B 1146/13 –	35
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 27.11.2013	– 16 B 1031/13 –	127
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 03.01.2014	– 16 A 2296/13 –	198
OVG Nordrhein-Westfalen	Urteil vom 17.01.2014	– 16 A 1292/10 –	367
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 01.04.2014	– 16 B 144/13 –	297
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 07.04.2014	– 16 B 89/14 –	196
OVG Nordrhein-Westfalen	Urteil vom 06.05.2014	– 16 A 255/10 –	241
OVG Sachsen	Beschluss vom 06.12.2013	– 3 B 442/13 –	39
OVG Schleswig-Holstein	Urteil vom 03.04.2014	– 2 LB 1/13 –	294
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 15.01.2014	– 10 S 1748/13 –	131
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 07.04.2014	– 10 S 404/14 –	191
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 03.06.2014	– 10 S 744/14 –	244
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 07.07.2014	– 10 S 242/14 –	287
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 11.09.2014	– 10 S 817/14 –	365
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 02.10.2014	– 10 S 1586/14 –	362
VGH Bayern	Beschluss vom 17.02.2014	– 11 ZB 13.2532 –	194
VGH Bayern	Beschluss vom 24.03.2014	– 11 CE 14.11 –	292
VGH Bayern	Beschluss vom 29.04.2014	– 11 CS 14.287 –	291
VGH Hessen	Beschluss vom 09.10.2013	– 2 B 1917/13 –	127

			Seite
II. Verwaltungsgericht			
VG Meiningen	Urteil vom 19.08.2014	– 2 K 106/14 Me –	369
VG Münster	Urteil vom 16.05.2014	– 10 K 841/14 –	299
VG Neustadt (a. d. Weinstraße)	Beschluss vom 03.07.2013	– 3 L 437/13.NW –	199
VG Schwerin	Beschluss vom 12.05.2014	– 3 B 115/14 –	249
<i>Sonstige</i>			
Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz	Urteil vom 08.01.2014	– 7 Sa 84/13 –	301

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

Alkoholresorption 133
Atemalkoholkonzentration 1
Aufklärungspflicht, strafprozessual 148
Aufzeichnung der psychologischen Exploration 81

B

Berufsbegleitende Ausbildung 81
Beurteilungskriterien 45
Beweisprobleme 148
Beweissicherung 148
Blutalkoholkonzentration 1

C

Cannabis 201
Crytal Meth 201
CTU 45

D

Drogenabstinenz 45
Drogenrückfall 257
Drogen-Screening 45

E

Empfehlungen beim Verkehrsgerichtstag 148
Entkriminalisierung 201

F

Fahreignung 81
Fahreignungsbegutachtung 45,257
Fahreignungsdiagnostik 45
First-Pass-Metabolismus 133
Freigabe 201

H

Haaranalyse 45

K

Kontrolldauer 257

L

Legalisierung 201

M

Medizinisch-Psychologische-Untersuchung 81
Methadon 257
Methamphetamin 201
MPU 45

O

Obergutachten 81
Ordnungswidrigkeit 1

Q

Qualitätssicherung 81

R

Resorptionsdefizit 133

S

Strafverfahren 1
Substitution 257

U

Unfallursache 148

Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen

IMMANUEL ROIU, CHRISTOPH G. BIRNGRUBER, VICTORIA C. SPENCER, HEIKE WOLLERSEN,
REINHARD B. DETTMAYER, MARCEL A. VERHOFF

Atem- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Eine einjährige Studie aus dem Einzugsbereich des Polizeipräsidiums Mittelhessen

Breath- and Blood-Alcohol measurements in practice – A one-year study from the Middle Hessian police district in Germany

1. Einleitung

Die Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) ist in Deutschland im Ordnungswidrigkeitsverfahren mit einem geeichten Gerät („Dräger Alcotest 7110 Evidential“) nach DIN VDE 0405 seit der Novellierung des § 24a StVG 1998 als gerichtsfestes Beweismittel zugelassen. Schon länger wird eine Zulassung der AAK-Messung für das Strafverfahren unter bestimmten Bedingungen gefordert bzw. diskutiert. Hierbei wird teilweise auf den seit Jahren etablierten Einsatz der AAK-Messung im Strafverfahren im europäischen und außereuropäischen Ausland verwiesen [5,13]. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die in Deutschland praktizierte Unterscheidung zwischen Ordnungswidrigkeit (OWi) und Straftatbestand international keine Anwendung findet.

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 Abhandlung von Trunkenheitsfahrten nicht ersetzen kann, und die Blutalkoholanalyse unverzichtbar bleibt. Hier wurde argumentiert, dass bei alleiniger AAK-Messung ein ärztlicher Untersuchungsbericht fehle, eine DNA-Typisierung nicht möglich sei, keine Rückrechnung erlaubt sei, Nachtrunkbehauptungen nicht überprüft werden können, eine Nachprüfung auf Rauschmittel nicht möglich sei, durch die vorgeschriebene Wartezeit eine Nicht-Verwertbarkeit drohe, eine Konvertierbarkeit der beiden Werte nicht möglich sei, und eine unterschiedliche Korrelation abhängig von der Anflutungs- bzw. Abbauphase bestehe [4]. Dagegen hielten die Befürworter der Einführung der AAK-Messung im Strafverfahren mit einem verkürzten Freiheitsentzug für Beschuldigte, reduzierten Verfahrenskosten, der sofortigen Verfügbarkeit des Ergebnisses, der erhaltenen körperlichen Unversehrtheit des Beschuldigten und dem allgemein geringeren Verfahrensaufwand für die Polizei [4,7]. HANS betonte, dass keineswegs eine völlige Abschaffung der Blutentnahme beabsichtigt sei, sondern eine alleinige AAK-Messung nur in „völlig eindeutigen und einfachen Fällen“ [7]. Zur Definition der „einfachen Fälle“ nannte er folgende Kriterien, welche auf einer Fachkonferenz des Polizeitechnischen Instituts Münster am 05.09.2002 zusammen mit Vertretern der Innenministerien der Länder aufgestellt wurden [2]:

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 ärztlichen Untersuchungsbericht).

Diese Empfehlungen sind Vorschläge, die nicht auf Ergebnissen konkreter Studien basieren [1,15]. So fehlten bislang Untersuchungen in realen Strafverfahren im Hinblick auf die Frage, welchen möglichen Einfluss die Messung der AAK im Vergleich zur BAK-Bestimmung auf das Verfahren und seinen Ausgang haben könnte. Von ROIU et al. wurden erstmals praxisnah im Strafverfahren beide Methoden verglichen, wobei die Bestimmung der BAK durch ein akkreditiertes Labor und die AAK-Messung mit einem beweissicheren Atemalkoholmessgerät erfolgten [15]. Eine weitere Besonderheit war, dass beide Methoden individuell fallbezogen jeweils zu dem im Verfahrensablauf frühest möglichen Zeitpunkt zum Einsatz kamen. In einer Anschlussstudie sollten die Ermittlungs- bzw. Gerichtsakten angefordert werden zur Registrierung des Verfahrensausgangs und Feststellung, ob bei eigentlich „einfachen Fällen“ [2] nicht doch „Komplikationen“ im Verfahren auftraten. Umgekehrt wäre zu untersuchen, ob es Fälle gibt, bei denen man von vornherein erkennen kann, dass eine Blutentnahme im Vergleich zur AAK-Messung keine weiteren Erkenntnisse bzgl. des Grads der Alkoholisierung zum Tatzeitpunkt oder der Schuldfähigkeit des Beschuldigten bringt.

Des Weiteren ist auf die Problematik des sogenannten Grenzbereichs hinzuweisen, also der Bereich, in dem die gemessene Blutalkoholkonzentration (BAK) und AAK auf unterschiedlichen Seiten der Straftat-OWi-Grenze liegen können [1,15,16,19]. So könnte ein weiteres Kriterium für einen „einfachen Fall“ und somit für eine alleinige AAK-Messung eine gemessene AAK im „eindeutigen“ Straftatbereich sein. Dabei ist zu überlegen, welcher AAK-Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit und demzufolge zu einer Straftat führen würde. Betrachtet man die zum BAK/AAK-Quotienten durchgeführten Studien [8,12,16], lässt sich feststellen, dass bei einer AAK $\geq 0,6$ mg/l jede der in engem zeitlichen Zusammenhang dazu (Zeitunterschied ≤ 15 Minuten) entnommenen Blutproben eine BAK von $> 1,1$ ‰ enthielten.

2. Fragestellungen

In Ergänzung zu der bereits vorliegenden Studie [15] sollten nach Auswertung der Ermittlungs- bzw. Gerichtsakten folgende Fragen beantwortet werden:

- Wie viele Fälle sind sog. „völlig eindeutige und einfache Fälle“, welche die Kriterien von HANS [6,7] erfüllen?
- Wie viele der „eindeutigen und einfachen Fälle“ liegen im eindeutigen Straftatbereich (AAK $\geq 0,6$ mg/l), wenn es sich um eine Trunkenheitsfahrt handelte?
- Gibt es außer den Trunkenheitsfahrten weitere Straftatbestände, welche durch alleinige AAK-Messung verfolgt werden können?
- In wie vielen Fällen stellen sich innerhalb des Verfahrens nachträglich veränderte Sachlagen heraus (z. B. im Hinblick auf Drogen etc.), die durch eine alleinige Atemprobe nicht mehr nachvollziehbar wären?
- In wie vielen Fällen wurden das Ergebnis der AAK-Messung oder die Identität des Probanden angezweifelt?
- In wie vielen Fällen wurde in irgendeiner Weise das rechtsmedizinische Gutachten angezweifelt und mit welcher Begründung?

- Wie groß wäre die tatsächliche Zeitersparnis für die Polizei, wenn eine alleinige Atemalkoholprobe erfolgen würde?

3. Material und Methoden

Am Institut für Rechtsmedizin der Justus-Liebig-Universität Gießen wurde in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Mittelhessen eine prospektive Studie durchgeführt. Die acht Dienststellen dieses Polizeipräsidiums, die mit einem „Dräger Alcotest 7110 Evidential“-Gerät ausgestattet waren, nahmen an der Studie teil und wurden vor Studienbeginn intensiv in das Studiendesign und die Hintergründe eingewiesen.

Für den Zeitraum eines Jahres (01.03.2010 bis 28.02.2011) wurde alkoholisierten Beschuldigten, bei denen im Rahmen eines Strafverfahrens eine Blutentnahme (BE) zur BAK-Messung angeordnet war, eine zusätzliche freiwillige AAK-Messung mit dem „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ angeboten. Die AAK-Messung sollte zum frühest möglichen Zeitpunkt erfolgen, jedoch nicht zu einer Verzögerung der BE führen. Die Ergebnisse der AAK-Messung wurden in einer separaten Liste auf den jeweiligen Dienststellen dokumentiert. Die Original-Ausdrucke des Gerätes sowie die Einverständniserklärungen der Probanden gelangten in die Ermittlungsakte. Fälle, bei denen die Probanden die Teilnahme ablehnten oder nicht in der Lage waren, eine Atemprobe abzugeben, wurden ebenfalls dokumentiert. In diese Studie konnten 92 Fälle aufgenommen werden [15].

In 61 der Fälle aus der Studie wurde ein Strafverfahren eröffnet. Für diese Fälle wurde bei den zuständigen Staatsanwaltschaften Akteneinsicht nach Abschluss des Verfahrens beantragt. Die letzten Akten konnten Ende 2012 ausgewertet werden. Eine Staatsanwaltschaft lehnte es ab, sich an der Studie zu beteiligen.

Neben dem Ausgang des Verfahrens wurde untersucht, wie in dem jeweiligen Strafprozess die BAK- und die AAK-Werte als Beweismittel eingesetzt wurden. Darüber hinaus wurde fallbezogen geschlussfolgert, wie die Beweislage in einem Strafprozess ohne die BAK gewesen wäre.

Aus der Akte wurden zudem die Vorfallszeit sowie die Zeiten der BE und der AAK-Messung entnommen. Zusätzlich lag neben den AAK-Messgeräten bei den jeweiligen Polizeistationen eine Mappe aus, in der das Studiendesign in Kurzform noch einmal dargestellt war. In diese Mappe konnten die Polizeibeamten das Ergebnis und den Zeitpunkt der AAK-Messung eintragen oder eine Kopie des Ausdrucks aus dem Gerät einkleben. Diese Zeiten wurden ggf. mit dem Akteninhalt verglichen. Danach wurden die Zeitdifferenzen zur Frage der „Zeitersparnis“ durch die AAK-Messung berechnet.

4. Ergebnisse

Von den angeforderten 61 konnten 43 Akten ausgewertet werden.

In diesen 43 Fällen wurde nach folgenden Paragraphen angeklagt:

1x §§ 113, 185 StGB

1x § 142 StGB

1x §§ 142, 315 StGB

2x §§ 142, 316 StGB

1x § 176 StGB

2x § 69 StGB, § 21 StVG

1x §§ 223, 226 StGB

- 1x § 224 StGB
- 1x §§ 252, 255 StGB
- 5x § 315c StGB
- 24x § 316 StGB
- 1x §§ 316, 240 StGB
- 1x §§ 316, 69 StGB
- 1x §§ 316, 69, 69a StGB

In vier Fällen kam es zur Einstellung des Verfahrens nach § 153, § 153a StPO bzw. § 42 JGG. In vierzehn Fällen wurde eine Hauptverhandlung durchgeführt, Freisprüche gab es hier keine, in 24 Fällen wurde ein Strafbefehl ausgestellt. In dem Fall mit Anklage nach §§ 223, 226 StGB wurde ein Täter-Opfer-Ausgleich angestrengt.

Die o. g. Kriterien für den „einfachen und völlig eindeutigen Fall“ waren in 24 Fällen erfüllt (57,1 %). Betrachtet man nur die Fälle, in denen nach § 316 StGB angeklagt wurde, erfüllten 21 von 27 (77,8 %) die genannten Kriterien. Von diesen 21 wurde bei 9 Fällen eine AAK von $< 0,6$ mg/l festgestellt. Eine Person konnte, wahrscheinlich aufgrund der erheblichen Alkoholisierung (BAK = 2,38 ‰) keine AAK-Messung durchführen. In keinem Fall wurden das rechtsmedizinische Gutachten oder die BAK-Messung angezweifelt. Ein Verdacht auf Nachtrunk oder Drogenkonsum hat sich für keinen der „einfachen und völlig eindeutigen Fälle“ ergeben.

In sieben Fällen war von vornherein eine Einnahme von Drogen oder Medikamenten vermutet worden. Daher erfüllten diese nicht die Kriterien für den „einfachen Fall“.

In 55 Fällen war eine Berechnung der Zeitersparnis möglich. In 18 von 55 Fällen (32,7 %) wurde die AAK-Messung nach der BE durchgeführt. In den übrigen Fällen rangierte die Zeitersparnis zwischen 3 Minuten und 70 Minuten mit einem Mittelwert von 28 Minuten (Abb. 1).

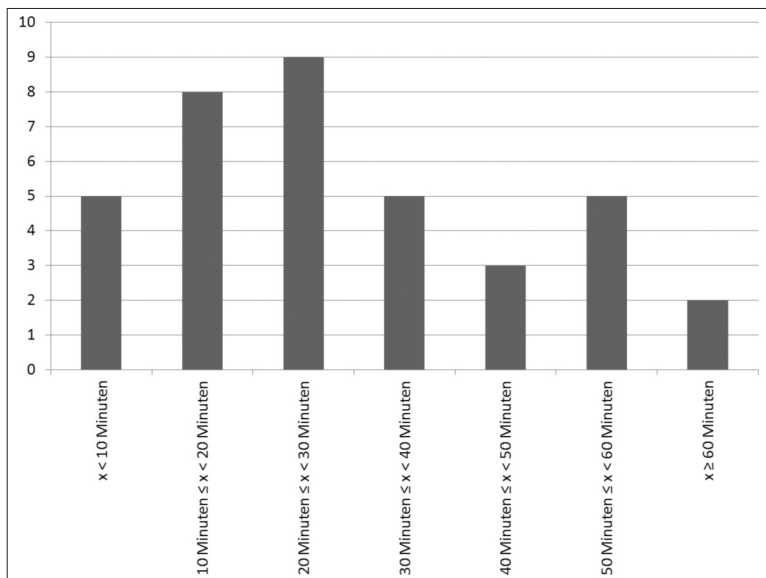


Abb. 1: Zeitdifferenz zwischen AAK-Messung und BE, wenn letztere zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt ist.

5. Diskussion

In der vorliegenden Studie konnten im Raum Mittelhessen 43 Fälle bis zu ihrem juristischen Abschluss ausgewertet werden, bei denen in der Praxis zum für die Methode jeweils frühesten Zeitpunkt eine AAK-Bestimmung und eine BAK-Messung erfolgten. Trotz erheblichen logistischen Aufwands dieser prospektiven Studie konnte keine größere Fallzahl erreicht werden. Die eingangs gestellten Fragen können vor diesem Hintergrund nur mit der notwendigen Zurückhaltung beantwortet werden. Eine Überprüfung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen in einer größer angelegten Studie ist als notwendig anzusehen. Dennoch liefern die Ergebnisse wichtige Erkenntnisse zu der Frage, ob eine Atemalkoholmessung im Strafverfahren die Blutalkoholbestimmung ersetzen kann.

Demnach erscheint grundsätzlich im Rahmen einer Strafverfolgung die alleinige AAK-Messung bei allen Straftaten denkbar, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: Die Identität des Tatverdächtigen ist zweifelsfrei; er wird zeitnah zum Vorfall festgenommen; ein nachträglicher Konsum von Alkohol oder Drogen kann ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Identitätssicherung ergäbe sich beispielsweise die Möglichkeit, den Ausdruck des AAK-Messgeräts vom Beschuldigten unterschreiben zu lassen. Ergänzend könnten ein Fingerabdruck oder ein Wangenschleimhautabstrich („Speichelprobe“) für eine forensische DNA-Analyse entnommen oder ein Foto angefertigt werden.

Ein nachträglicher Konsum kann nur in Fällen sicher ausgeschlossen werden, in denen für den Beschuldigten praktisch keine Möglichkeit mehr bestand, er also z. B. mit dem Fahrzeug angehalten wurde und danach ununterbrochen bis zur BE unter polizeilicher Aufsicht stand.

Die Kriterien für den „einfachen und völlig eindeutigen Fall“ waren in 24 von 43 Fällen erfüllt (57,1 %). Von den 27 Fällen, in denen nach § 316 StGB angeklagt wurde, erfüllten 21 (77,8 %) die Kriterien. In keinem der 24 bzw. 21 Fälle ergaben sich im Nachhinein Probleme, die bei alleiniger AAK-Messung nicht zu bewältigen gewesen wären. Um eine Aussagekraft diesbezüglich zu erreichen, wären jedoch wenigstens 100 wenn nicht sogar 1000 „einfache und völlig eindeutige Fälle“ wünschenswert, um so die Komplikationsraten im Prozent- oder Promillebereich angeben zu können. Dann wäre die Frage, wie viel Unsicherheit sich der Rechtsstaat leisten kann und will.

Die besten Voraussetzungen für eine Strafverfolgung mit alleiniger AAK-Messung bieten nach den vorliegenden Ergebnissen offenbar Fälle, in denen eine fahrlässige oder vorsätzliche Trunkenheit im Straßenverkehr (§ 316 StGB) bei einer Verkehrskontrolle durch Polizeibeamte festgestellt wird. Hier ist ein Nachtrunk nicht möglich. Drogenkonsum wird oftmals von vornherein eingestanden, was dann eine BE unumgänglich macht. Andernfalls könnten ein herkömmlicher „Wischtest“ (z. B. mit dem Drugwipe der Securetec AG) oder ein Schnelltest an einer Urinprobe (z. B. mit einem Dräger Drugcheck 1200 UTK Teststreifen) weitere Hinweise bringen, dass zumindest für die gängigen Drogen kein Konsum vorausging.

Das rechtsmedizinische Blutalkoholgutachten wird erfahrungsgemäß selten angezweifelt. Sollte die Identität infrage stehen, kann die Blutprobe forensisch-molekularbiologisch überprüft werden. Was die vorgestellte Studie nicht leisten kann, ist die Überprüfung der

Hypothese, ob bei alleiniger AAK-Messung vermehrt Zweifel an der Identität geäußert würden. Bei alleiniger AAK-Messung müsste versucht werden, die Identität des Tatverdächtigen einfach und zweifelsfrei vor Ort zu klären (Einsichtnahme in die Ausweispapiere, persönliche Bekanntheit von Probanden durch Polizeibeamte). Bei zusätzlich vorliegender Urinprobe ist eine Individualtypisierung an derselben – wie sie beispielsweise in Antidopingverfahren bereits durchgeführt wurde – möglich. Die Urinprobe ist zumindest für die qualitative Überprüfung einer nachträglichen Angabe von Drogeneinfluss zum Tatzeitpunkt in einem Strafverfahren verwendbar [3,10,17].

Denkbar wäre auf der anderen Seite, dass der Ausdruck des AAK-Messgerätes als wichtigste Befunddokumentation angezweifelt wird. Hier könnten die Vorwürfe der Verwechslung oder sogar der Manipulation erhoben werden. Wichtigste Maßnahmen sind die regelmäßige Kontrolle der geräteinternen Uhr (inklusive Datum) sowie eine zusätzliche handschriftliche Eintragung der Messung mit allen notwendigen Daten in ein bei dem Gerät befindliches Buch. Eine andere Möglichkeit wäre, dass der Proband den Ausdruck unterschreibt. Allerdings wäre er wohl kaum zu dieser Mitarbeit verpflichtet.

Einen möglichen Algorithmus unter Einsatz der AAK-Messung und einer fakultativen Urinprobe stellt Abbildung 2 dar:

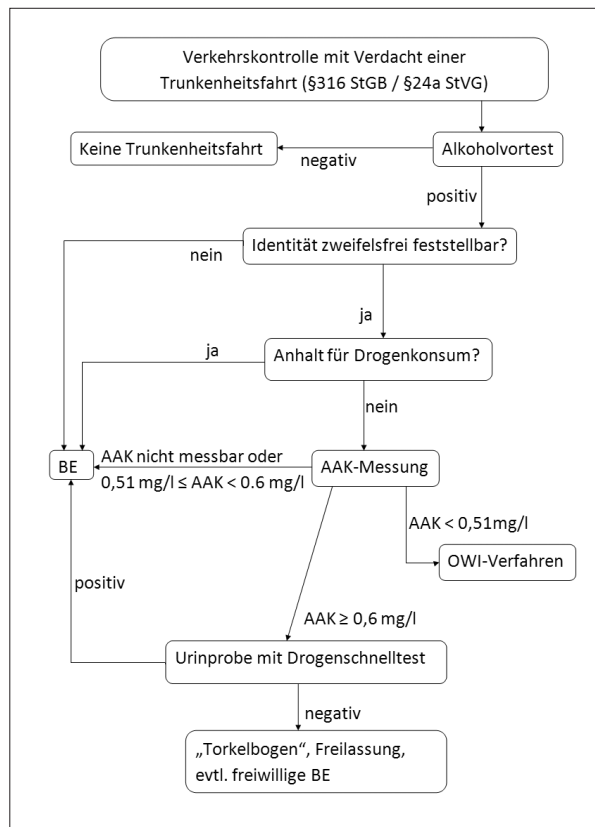


Abb. 2: Möglicher Algorithmus zur Feststellung des Grades der Alkoholisierung bei Trunkenheitsfahrten.

So hätte man einen Wert, der zu einem möglichst frühen Zeitpunkt ermittelt wurde und einen zweiten Wert bzw. eine Probe als Sicherheit. Eine freiwillige BE bei überschrittenem AAK-Grenzwert ist bereits in anderen Ländern, z. B. in Neuseeland, üblich [18].

Das vermeintlich wichtigste und am häufigsten genannte Argument für eine alleinige AAK-Messung anstelle der BE mit BAK-Bestimmung ist die unterstellte Zeitersparnis im Verfahrensablauf. Angeblich soll dadurch die Zeit der Beamten effektiver genutzt werden und der Freiheitsentzug für den Beschuldigten verkürzt werden können [11,16]. Bei gut einem Drittel der diesbezüglich analysierbaren 55 Fälle war die Blutentnahme vor der AAK-Messung erfolgt. Im Studiendesign war festgelegt, dass die AAK-Messung die BE nicht verzögern darf, so dass bei unmittelbar möglicher BE dieser Priorität vor der AAK-Messung eingeräumt wurde. Ein Grund für die unmittelbare Verfügbarkeit der BE war, dass der blutentnehmende Arzt bereits bei Eintreffen des Probanden auf der Polizeistation anwesend war. Dies gelang durch gut eingespielte Verfahrensabläufe mit rechtzeitiger Information des Arztes. In einigen Fällen war der Arzt aufgrund eines anderen Falles noch auf der Polizeistation und wartete dort bereits auf den weiteren Probanden. Es bleibt festzustellen, dass eine Zeitersparnis in diesem Drittel der Fälle durch eine alleinige AAK-Messung nicht zu erreichen gewesen wäre. In den zwei Dritteln der Fälle, in denen die BE nach der AAK-Messung stattfand, lag die messbare Zeitersparnis bei durchschnittlich weniger als 30 Minuten.

Bislang zu dieser Frage publizierte Studien [5,9,18] kamen auf eine Zeitersparnis von durchschnittlich 0,73 h (zwischen 30 und 45 Minuten). Allerdings wurde hier die BE erst nach der abgeschlossenen AAK-Messung angeordnet – entsprechend dem o. g. Recht des Beschuldigten auf eine freiwillige BE – was zu einer Verzerrung der Zeitabläufe und fehlender Vergleichbarkeit führt.

Bei weiteren Überlegungen hinsichtlich der möglichen Zeitersparnis der AAK-Messung muss der Ablauf der Messung selbst mit der Blutentnahme verglichen werden: Die BE durch einen approbierten Arzt ist i. d. R. ein sehr kurzer Akt. Bei einem erfahrenen BE-Arzt dauert die zusätzliche Untersuchung zur Dokumentation der Trunkenheitssymptome lediglich etwa 5 Minuten. Demgegenüber gelingt die AAK-Messung oftmals aus verschiedenen Gründen nicht beim ersten Versuch. Hinzu kommt, was u. a. DÜNZER in seinem Vortrag beim Verkehrsgerichtstag 2009 anmerkte, dass ohnehin bei AAK-Messungen eine Wartezeit von mindestens 20 Minuten nach Trinkende eingehalten werden müsse, was in einigen Fällen ebenfalls zu einer Reduzierung der Zeitersparnis führen kann (OLG Karlsruhe, Beschl. v. 05.05.2006 – 1 Ss 32/06 –, NJW 2006 S. 1988; OLG Dresden, Beschl. v. 10.12.2003, [4]). Daher stellt sich die Frage, woran Polizeibeamte hinreichend sicher erkennen können, welches Verfahren am schnellsten zum Ziel eines rechtsgültigen Messwertes führt. Ist ein Arzt, aus welchen Gründen auch immer, bereits bei Eintreffen des Beschuldigten auf der Polizeidienststelle anwesend, so wäre die BE in jedem Falle zu favorisieren, selbst wenn die Kriterien für einen „einfachen Fall“ erfüllt sind. Andernfalls ist mit einer Zeitersparnis durch die AAK-Messung von etwa einer halben Stunde zu rechnen (laut vorliegender Ergebnisse im Mittel 28 Minuten), was deutlich geringer ausfällt als gemeinhin vermutet.

Die hier vorgestellten Studienergebnisse können weitere Hilfestellungen geben für die künftige politische Entscheidung, ob und in welchem Umfang die alleinige AAK-Messung

für Strafverfahren zugelassen wird. Die Zeitersparnis im Verfahren dürfte kaum als Pro-Argument geeignet sein. Die eingesparten Kosten durch Verzicht auf BE und BAK-Untersuchung (Kosten für den BE-Arzt und die Probenanalyse) können in einem Verfahren durch nachträglich aufkommende Nachtrunkbehauptungen, Drogenkonsum oder Zweifel an der Identität um ein Vielfaches übertroffen werden. Bei zusätzlichem Einsatz einer Urinprobe (Abb. 2) würden weitere Kosten für Schnelltests anfallen und die Arbeitsbelastung der Polizei zunehmen. Bereits die geforderte Feststellung der alkoholbedingten Ausfallerscheinungen durch die Polizeibeamten im Rahmen der alleinigen AAK-Messung [2] würde zu einer zusätzlichen Belastung der Beamten führen.

Ist bereits eine BE angeordnet und es sind Wartezeiten abzusehen, könnte die AAK-Messung bei Eintreffen auf der Dienststelle vorangestellt werden. So kann der frühestmögliche Messzeitpunkt nach dem Vorfall realisiert werden [14,15]. Die nachfolgende Blutentnahme kann die bekannten Schwächen der AAK-Messung ausgleichen. So wäre eine Optimierung der Strafverfolgung insbesondere von Trunkenheitsfahrten durch die Kombination beider Methoden denkbar.

Zusammenfassung

Bisherige Studien zur Vergleichbarkeit von Atemalkoholkonzentration (AAK) und Blutalkoholkonzentration (BAK) waren auf die Frage der Messgenauigkeit von AAK-Messgeräten und auf die Konvertierbarkeit beider Werte fokussiert. Die vorliegende Studie aus dem Gebiet des Polizeipräsidiums Mittelhessen (Deutschland) sollte vor dem Hintergrund der Diskussion eines möglichen Einsatzes der AAK-Messung im Strafverfahren erstmals beide Methoden im Praxiseinsatz unter realen Bedingungen vergleichen und die jeweiligen Fälle bis zu ihrem juristischen Abschluss verfolgen.

Für den Zeitraum eines Jahres wurde Beschuldigten, bei denen im Rahmen eines Strafverfahrens eine Blutentnahme (BE) zur BAK-Messung angeordnet war, eine zusätzliche freiwillige AAK-Messung auf dem „Träger Evidential 7110“ angeboten. Die AAK-Messung sollte zum frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen, jedoch nicht zu einer Verzögerung der BE führen. Im Nachgang wurden von allen Strafverfahren die Ermittlungs- bzw. Gerichtsakten angefordert, um den Verlauf des Verfahrens zu analysieren.

92 Fälle konnten in die Studie einbezogen werden. In 61 Fällen wurde ein Strafverfahren eröffnet. Davon konnten in 43 Fällen die Akten ausgewertet werden. 24 Fälle erfüllten a priori die Kriterien eines „einfachen und völlig eindeutigen Falls“ und wären im Nachhinein mit einer alleinigen AAK-Messung ausgekommen. In 55 Fällen konnten die Zeitdifferenzen zwischen AAK-Messung und BE berechnet werden. In 18 Fällen wurde die BE vor der AAK-Messung durchgeführt. Die verbliebenen 37 erbrachten eine Zeitersparnis zwischen 3 Minuten und 70 Minuten mit einem Mittelwert von 28 Minuten zu Gunsten der AAK-Messung.

In keinem der Fälle, die vorher unter Zugrundelegung gängiger Kriterien für eine alleinige AAK-Messung im Strafverfahren geeignet erschienen, ergaben sich im Nachhinein Folgebehauptungen oder Fragestellungen, die eine Blutprobe hätten notwendig werden lassen. Allerdings ist die diesbezüglich bewertbare Fallzahl von 24 viel zu gering, um verlässliche Aussagen treffen zu können. Der erhoffte und häufig als Argument für eine AAK-Messung anstelle der BE vorgebrachte erhebliche Zeitgewinn ließ sich in der Studie nicht verifizieren.

Schlüsselwörter

Atemalkoholkonzentration – Blutalkoholkonzentration – Strafverfahren – Ordnungswidrigkeit

Summary

To date, studies investigating the comparability of breath alcohol concentration (BrAC) and blood alcohol concentration (BAC) measurements have focused on the accuracy of BrAC testing instruments and on the conversion factor for both values. Because the admission of the sole use of BrAC measurements as court-proof evidence in criminal procedures is being discussed under German legislation, the present study was undertaken with cases from the Middle Hessian Police District to, for the first time, directly compare the results for both methods under real-life conditions and to follow up on the legal outcome for the individual cases.

During a one-year period, suspects who had been ordered to give a blood sample for a BAC measurement in drunk-driving criminal cases were offered an additional, voluntary BrAC test with a “Dräger Evidential 7110” test instrument. The idea was to administer the BrAC test as soon as possible, without delaying the blood sampling procedure. In a follow-up procedure, the court files for all criminal procedures or criminal investigations were reviewed for their legal outcome.

Ninety-two cases could be included in our study. In 61 of these cases, criminal proceedings were opened; files from 43 of these cases could be evaluated in the follow-up review. Twenty-four cases a priori fulfilled the criteria for being “clear-cut and evident,” and, in retrospect, in these cases, a sole BrAC measurement would have sufficed as evidence. For 55 cases, the time difference between BrAC measurement and blood sampling could be calculated. In 18 cases, blood sampling was conducted prior to the BrAC test. For the remaining 37 cases, there was a time gain of 3 to 70 minutes, with a mean value of 28 minutes, for the BrAC test.

In the cases that initially appeared suitable for the sole evidentiary use of BrAC results on the basis of current criteria in criminal procedure, no issues later arose that would have made blood sampling appear essential. However, the case number of 24 in our study is far too small to support conclusive statements in this respect. The hoped-for significant gain in time that is frequently brought forth as an argument for BrAC testing instead of blood sampling and BAC testing could not be verified in our study

Key words

Breath alcohol concentration – Blood alcohol concentration – Criminal proceedings – Administrative penalty procedures

Literatur

- [1] Birngruber CG, Roiu I, Krüll R, Wollersen H, Dettmeyer R, Verhoff MA (2012) Atemalkohol- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Ein Fallbericht. *Blutalkohol* 49: 1-6
- [2] Brackemeyer U (2008) Hintergründe zur Durchführung der Länderstudie. *Blutalkohol* 45: 46-48
- [3] Castella V, Morerod M-L, Robinson N, Saugy M, Mangin P (2007) Successful DNA typing of ultrafiltered urines used to detect EPO doping. *Forensic Sci Int Genet* 1: 281-282
- [4] Düntzer GG (2009) 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag S. 141-151
- [5] Gainsford AR, Fernando DM, Lea RA, Stowell AR (2006) A large-scale study of the relationship between blood and breath alcohol concentrations in New Zealand drinking drivers. *J Forensic Sci*. 51: 173-178
- [6] Hans J-M (2009) Erwiderung auf die Gemeinsame Stellungnahme der DGRM, DGVM und GTFCh in BA 2008, 249f. *Blutalkohol* 46: 24-28
- [7] Hans J-M (2009) Atemalkohol und Strafrecht – Verfahrensfragen. 47. VGT 152-169
- [8] Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Röhmhild W, Krause D (2000) Zur Frage der Transformation von Atem- in Blutalkoholkonzentrationen. *Rechtsmed* 10: 96-101
- [9] Jones AW, Andersson L (1996) Variability of the blood/breath alcohol ratio in drinking drivers. *J Forensic Sci* 41: 916-921
- [10] Junge A, Steevens M, Madea B (2002) Successful DNA-Typing of a urine sample in a doping control case using human mitochondrial DNA analysis. *J Forensic Sci* 47: 1022-1024
- [11] Karl J (2000) Atemalkoholanalyse, Erfahrungen - Probleme - Erwartungen (aus polizeilicher Sicht) *NZV* 13: 152-155
- [12] Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B (2000) Fehlerhafte Alkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem Alcoest 7110 MK III Evidential. *Blutalkohol* 37: 286-292
- [13] 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
- [14] Rochholz G, Kaatsch HJ (2011) Gefahr im Verzug! Notwendigkeit einer zeitnahen Blutentnahme bei Straßenverkehrsdelikten. *Rechtsmedizinische Hintergründe. Blutalkohol* 48: 129-136.
- [15] Roiu I, Birngruber CG, Spencer VC, Wollersen H, Dettmeyer R, Verhoff MA (2013) A comparison of breath- and blood-alcohol test results from real-life policing situations: A one-year study of data from the Central Hessian Police District in Germany. *Forensic Sci Int* 232: 125-130
- [16] Slemeyer A, Schoknecht G (2008) Interner Bericht für die Innenminister der Länder und des Bundes – Länderstudie 2006. *Blutalkohol* 45: 49-62
- [17] Soltyszewski I, Pepinski W, Dobrzynska-Tarasiwk A, Janica J (2006) DNA typeability in liquid urine and urine stains using Amp FISTR SGM Plus. *Adv Med Sci* 51: 36-38
- [18] Stowell AR, Gainsford AR, Gullberg RG (2008) New Zealand’s breath and blood alcohol testing programs: further data analysis and forensic implications. *Forensic Sci Int* 178: 83-92

Danksagung

Die Autoren danken dem Polizeipräsidium Mittelhessen, hier insbesondere Herrn Steffen Hofmann sowie den teilnehmenden Polizeidienststellen und den Staatsanwaltschaften Gießen, Marburg und Limburg.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Marcel A. Verhoff
Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen
Frankfurter Str. 58
35392 Gießen
Email: verhoff@med.uni-frankfurt.de

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

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Aus der Forschung

FRANK MUSSHOF

3. Auflage „Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien“*

Wichtige Änderungen in Bezug auf die chemisch-toxikologische Untersuchung (CTU)

In die dritte Auflage von „**Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien**“ sind eine Vielzahl von Anregungen aus den Reihen der Wissenschaft, der ärztlichen und psychologischen Gutachter, der Therapeuten und Toxikologen sowie von Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Länderministerien, der Anerkennungs- und Aufsichtsbehörden sowie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingeflossen. Die Beurteilungskriterien sollen in Deutschland als Grundlage zur Vorgehensweisen bei Untersuchungen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft dienen und voraussichtlich zum 01.05.2014 in Kraft treten.

Besonders das Kapitel zur Chemisch-toxikologischen Untersuchung (CTU) hat einige Modifikationen und Konkretisierungen erfahren. Auf vielfachen Wunsch sollen die wichtigsten Aspekte dazu mit freundlicher Genehmigung des Kirschbaums Verlages Bonn, dort sind die **Beurteilungskriterien** [Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien] erschienen, kurz dargestellt werden.

Es folgt eine Übersicht über die CTU-Kriterien 1-4. Die wichtigsten Dinge sind kursiv gedruckt. Die Nummerierung ist nicht durchgängig, sondern entspricht den Indikatoren (Ziffern ohne Klammern) zu den jeweiligen CTU-Kriterien. Zu einigen Indikatoren gibt es Kontraindikatoren (deren Unterpunkte sind in Ziffern mit Klammern gelistet). Zu erwähnen wäre noch, dass aufgenommen worden ist, dass auch eine mögliche Alkoholgefährdung über eine Ethylglucuronid-Bestimmung im Haar (> 30 pg/mg) überprüft werden kann. In solchen Fällen kann zur Bestätigung eines Befundes zusätzlich eine Analyse auf Fettsäureethylester hilfreich sein.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Zusammenfassung nicht das Studium der gesamten Beurteilungskriterien ersetzen, sondern lediglich einen ersten Eindruck geben kann.

*) 3. Auflage 2013, 364 Seiten, Buch, 17 x 24 cm, Hardcover, ISBN 978-3-7812-1894-9, Kirschbaum Verlag Bonn, 149,00 €, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) - Wolfgang Schubert, Volker Dittmann, Jürgen Brenner-Hartmann.

CTU 1 [Programmgestaltung]

1. ... Bei einer Verlängerung des ursprünglich vereinbarten Programms reduziert sich die Kontrolldichte nicht auf eine Frequenz von weniger als 3 Kontrollen pro Halbjahr.

3. In der Regel wird für einen Zeitraum von 6 Monaten die Beibringung von mindestens 4 unauffälligen Urinproben, für einen Zeitraum von 12 Monaten von mindestens 6 unauffälligen Urinproben vorgesehen. Alternativ können drogenfreie (Teil-) Zeiträume mit dem Mittel der Haaranalyse belegt werden.

4. Bei einer Analyse auf Ethylglucuronid (EtG) in Haaren wird jeweils nur ein proximales Segment von maximal 3 cm Länge untersucht. Bei Haaranalysen auf weitere berauschende Mittel ist ein proximaler Abschnitt mit einer maximalen Länge von 6 cm heranzuziehen. Werden nach 3 bzw. 6 Monaten erneut proximale Haarsegmente gewonnen, sind diese zur Vermeidung eines Verdünnungseffekts getrennt zu den davor gewonnenen Proben zu analysieren.

Kontraindikatoren Einbestellung (zu 6.)

- (1) Die Einbestellung erfolgt in relativ regelmäßigen Abständen, z. B. immer am selben Tag im Monat, alle 2 Monate oder jeweils am Ende eines Quartals.
- (2) Die Einbestellung erfolgt mehr als einen Tag vor der Urinabgabe.
- (3) Die Einbestellung erfolgt stets zum gleichen Wochentag.
- (4) Die Terminierung erfolgt in Absprache und nach den Wünschen des Untersuchten.
- (5) Die Terminierung der Urinkontrollen erfolgt gekoppelt mit oder in Abhängigkeit von anderen, im Zeitraum eher vorhersehbaren Terminen (z.B. Verabreichung von Substitutionsmitteln).
- (6) Die durchführende Stelle selbst ist im relevanten Kontrollzeitraum nicht ausreichend besetzt oder hat längere dem Klienten bekannte Schließungsphasen, so dass Zeiträume absehbar sind, an denen keine Kontrollen durchgeführt werden können.
- (7) Die Einbestellung erfolgt jeweils auf Initiative des Klienten oder nur zu Einzelterminen.

7. Bei einem Kreatininwert < 20 mg/dL kann ... eine erneute kurzfristige Einbestellung zu einem weiteren unvorhersehbaren Termin erfolgen. Sind wiederholt Urinproben mit erniedrigtem Kreatininwert nachvollziehbar durch ärztlich bestätigte physiologische bzw. medizinische Ursachen ... bedingt, kann das Programm in der Regel trotzdem durchgeführt werden.

8. Im Verlauf der Durchführung des Programms sind keine Umstände aufgetreten, die Zweifel an der Aufrechterhaltung der Abstinenz rechtfertigen oder auf eine fehlende Kooperationsbereitschaft hinweisen. Andernfalls wird das Programm abgebrochen.

Kontraindikatoren

- (1) Es erfolgt nachweislich ein Manipulationsversuch (z. B. Abgabe von Fremdurin, Zugabe von Substanzen, falsche Identität).
- (2) Die abgegebene Urinprobe wies zweimal in Folge einen Kreatininwert unterhalb von 20 mg/dL auf, ohne dass dafür eine akzeptable Erklärung vorlag, die von einem sachverständigen Arzt oder Toxikologen überprüft und im Abschlussbericht angeführt wurde.
- (3) Bei positivem Befund erfolgt (trotz vorheriger Aufklärung) die Einlassung einer unwissentlichen oder passiven Aufnahme berauschender Mittel (vgl. Indikator 13 und 14).

- (4) Der Klient steht bei der Probenentnahme erkennbar unter Einfluss einer der zu untersuchenden psychoaktiven Substanzen oder räumt deren Konsum ein. Das Programm wird in diesem Fall abgebrochen und der Vorfall ist in den Unterlagen zu dokumentieren.

9. *Beweissichere positive Befunde unterhalb der Mindestanforderungsgrenzen werden vom Labor mitgeteilt und sind als Konsumnachweise verwertbar (außer bei EtG-Nachweis). Das Programm wird abgebrochen.*

10. Bei Nachweis einer nicht in Tab. 4 aufgelisteten Substanz der in CTU 3 Indikatoren 7-9 beschriebenen Stoffgruppen, ist durch das Untersuchungslabor explizit darauf hinzuweisen. Nach Aufklärung des Klienten durch die durchführende Stelle wird abhängig vom Einzelfall ggf. ein Abbruch des Programms empfohlen. Der Nachweis wird in die Endbescheinigung aufgenommen.

11. Nach einem Programmabbruch kann jederzeit ein neues Programm (neuer Startzeitpunkt und beginnend mit einer ersten Probe) gestartet werden.

13. Es gibt *keine Zeiten längerer oder unentschuldigter Nichtverfügbarkeit*. Bei vorhersehbar längerer Abwesenheit/Verhinderung kann eine ergänzende *Haaranalyse zur Überbrückung* durchgeführt werden. Der zeitliche Ablauf von Urinkontrollzeiträumen und ergänzender Haaranalyse wird dann im Abschlussbericht nachvollziehbar dokumentiert und lässt eine *lückenlose Kontrolle* erkennen.

Kontraindikatoren

- (1) In den ersten 2 Wochen eines Programms wird bereits eine längere Abwesenheit angemeldet.
- (2) Die Verfügbarkeit ist, unabhängig von der Ursache hierfür, für mehr als 6 Wochen oder mehr am Stück unterbrochen.
- (3) Bei einem Programm über 12 Monate wird in der Summe eine Abwesenheit von mehr als 8 Wochen erreicht (bei 6 Monaten Programm 4 Wochen).
- (4) Abwesenheit wird mit einer gewissen Regelmäßigkeit angemeldet, so dass die Terminvergabe durch den Klienten deutlich beeinflusst werden kann.
- (5) Eine Abwesenheit aufgrund von geplantem Urlaub/Auslandsaufenthalt etc. wird weniger als 3 Tage im Voraus angemeldet.
- (6) Entschuldigungsgründe für ein Nichterscheinen (akute Erkrankung, auswärtige berufliche Tätigkeit etc.) werden nicht glaubhaft attestiert. Bei einer Erkrankung wird aus dem Attest nicht ersichtlich, dass auch ein Erscheinen zu einer Probenabgabe unmöglich oder erheblich erschwert war; bei arbeitsbedingter Verhinderung wird nicht nachvollziehbar dargelegt, dass ein Erscheinen vor oder nach der Tätigkeit nicht doch möglich war.

CTU 2 [Durchführung von Kontrollprogrammen und Probennahme]

1. Die Durchführung des Programms bzw. die Probennahme erfolgt verantwortlich durch einen *Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Rechtsmedizin“, einen Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt/Toxikologen in einem für forensische Zwecke akkreditierten Labor oder einen Arzt des Gesundheitsamtes oder anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung*, der die hierfür *erforderliche Qualifikation* besitzt.

2. Das Programm wird zwar von keinem der o. g. Ärzte, jedoch von *einem anderen in § 11 (2) FeV genannten Arzt* verantwortlich durchgeführt, der seine spezifische Qualifika-

tion für forensische Abstinenzkontrollen durch einschlägige Weiterbildung, ein dokumentiertes und regelmäßig überprüftes System zur Qualitätssicherung sowie entsprechenden Fortbildungen bzgl. Probennahme und Drogenanalytik für forensische Zwecke darlegen kann.

3. Für die Stelle, die eine Urin- oder Haarprobe abnimmt, besteht kein Interessenskonflikt bei Nachweis von Alkohol- bzw. Suchtstoffkonsum.

Kontraindikatoren

(1) *Die Durchführung des Programms erfolgt durch einen persönlichen Rechtsvertreter.*

(2) *Die Durchführung des Programms bzw. die Abnahme erfolgt durch den behandelnden Arzt (z.B. Hausarzt), eine (suchttherapeutische) Beratungsstelle, einen Therapeuten, einen Berater des Klienten oder vertraglich mit diesen verbundene Personen oder Stellen.*

5. Die Urinabgabe erfolgt unter ärztlicher Aufsicht, die eine Gewinnung per vias naturales sicherstellt. In Institutionen mit ausgewiesenem Qualitätsmanagementsystem (QMS) kann nach Erstkontakt mit einem Arzt oder Toxikologen (Befragung und Aufklärung) entsprechend eingewiesenes und autorisiertes Personal mit geeigneter Fachausbildung (z.B. technischer Mitarbeiter/Arztshelfer) in die Probennahme (Urin oder Haare) einbezogen werden. *Die Qualifikationsvoraussetzungen und ggf. Unterbeauftragungen sind im jeweiligen QM-System zu regeln.*

9. Stehen nur *colorierte (gefärbte/getönte) Haare* für eine retrospektive Abstinenzkontrolle zur Verfügung, wird diese zur *Bestätigung der Abstinenz durch ein Urinkontrollprogramm über ein halbes Jahr im Zeitraum vor der Begutachtung ergänzt (alternativ 6 Monate Abstinenzüberprüfung über unbehandelte Haare)*, so dass in der Zusammenschau von Haaranalyse und Urinkontrolle der Zeitraum von einem Jahr als hinreichend belegt angesehen werden kann. *Bei einem EtG-Programm sind colorierte Haare grundsätzlich nicht als Abstinenzbeleg zu akzeptieren!* Wird eine Haarbehandlung durch den Klienten nicht bekannt gemacht bzw. bei der Haarabnahme nicht bemerkt, sondern erst beim Analysengang festgestellt, ist ein negativer Befund nicht als Abstinenzbeleg zu werten.

13. Ein Versand an ein qualifiziertes Labor ...

Kontraindikatoren

(2) Die Probe wird über Zwischenstationen weitergeleitet, was nicht nachvollziehbar dokumentiert ist und der entnehmenden Stelle nicht mitgeteilt wird.

(3) *Der Dokumentation ist nicht zu entnehmen, wer eine Einbestellung wann veranlasst hat, durch wen die Probennahme wann vorgenommen wurde und welchen Weg die Probe bis zum Eingang ins Labor genommen hat.*

CTU 3 [Anforderungen an das Labor und die Untersuchungen]

1. Das beauftragte Labor verfügt über forensisch-toxikologische Erfahrung ... Durch eine Anerkennung als „Forensischer Toxikologe, GTFCh“ oder ggf. „Forensischer Chemiker, GTFCh“ gelten diese Anforderungen als nachgewiesen. ... andernfalls ist eine gleichartige Weiter- und Fortbildung in Anlehnung an die Gegenstandskataloge der GTFCh zu belegen. Die Qualifikation der Leitung wird im Rahmen der Akkreditierung überprüft.

3. Dem Auftraggeber wird durch das Labor die Kompetenz durch Vorlage der Akkreditierungsurkunde inkl. der Anlagen bestätigt. In der Anlage müssen alle Untersuchungsmethoden als akkreditiert ersichtlich sein, die im Rahmen der Beauftragung Verwendung finden. Alternativ sind bei einer bereits vorliegenden flexiblen Akkreditierung im Bereich der forensischen Toxikologie Übergangszeiten zu akzeptieren. ...

7. Dient die Analyse ... grundsätzlich polytoxikologisch angelegt. ... Bei den zum Einsatz kommenden Methoden muss im Rahmen einer Validierung belegt worden sein, dass sie die in Tab. 1 aufgelisteten Bestimmungsgrenzen für die jeweiligen Targetanalyten erreichen.

Substanzklasse bzw. Targetanalyt	Urin [ng/ml]	Haare [ng/mg]
<i>Cannabinoide</i> THC-COOH	10 (nach Hydrolyse)	
THC		0,02
<i>Opiate</i> Morphin (Codein, Dihydrocodein und in Haaren 6-Monoacetylmorphin)	25 (nach Hydrolyse)	0,1
<i>Cocain</i> Benzoylcegonin Cocain	30	0,1
<i>Amphetamine</i> Amphetamin, Methamphetamin, MDMA, MDEA, MDA	50	0,1
<i>Methadon</i> EDDP Methadon	50 (50)**	0,1
<i>Benzodiazepine***</i> Diazepam Nordiazepam Oxazepam Alprazolam Hydroxy-Alprazolam Bromazepam Hydroxy-Bromazepam Flunitrazepam 7-Aminoflunitrazepam Lorazepam	(50) 50 50 50 50 (50) 50 50 50 50	0,05 0,05 0,05 0,05 0,05 0,05 0,05 0,05 0,05 0,05
Bei Hinweis auf früheren Opiat-/Opioidkonsum erfolgt eine Erweiterung der Analysen zumindest auf folgende Opioide (incl. Metaboliten)		
<i>Opioide (incl. Metabolite)</i>		
Buprenorphin	1	0,05
Norbuprenorphin	1	0,05
Tilidin	(50)	0,05
Nortilidin	50	0,05
Oxycodon	50	0,05
Tramadol	50	0,05
O-Desmethyltramadol	50	0,05
Fentanyl	10	0,05
Norfentanyl	10	
Ethylglucuronid	100	0,007 (entspricht 7 pg/mg)

Tab. 1: Targetanalyten und Mindestanforderungen an die Bestimmungsgrenzen* für chromatographische, identifizierende Verfahren (Urin und Haare) im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung.

* Die Bestimmungsgrenze ist die niedrigste Konzentration eines Analyten in der Probenmatrix, die mit einer akzeptablen Präzision bestimmt werden kann und wird im Rahmen einer Methodvalidierung gem. Richtlinien der GTFCh ermittelt.

** Bestimmungsgrenzen sind in Klammern gesetzt, wenn bei diesem Wirkstoff üblicherweise der Metabolit bestimmt wird.

*** Hier handelt es sich um eine Auswahl der zurzeit am weitesten verbreiteten Analyten. Auch andere Benzodiazepine sowie die sog. Z-Drogen (Zolpidem, Zopiclon, Zaleplon) können von Bedeutung sein und in eine Analyse mit einbezogen werden.

8. Die in Tabelle ... angeführten Benzodiazepine stellen ... Mindestanforderung dar. Sofern in einem hinweisgebenden Verfahren die Einnahme von Benzodiazepinen positiv angezeigt wird und/oder in einem chromatographischen Suchprogramm andere, nicht in Tabelle 4 angeführte Substanzen dieser Stoffgruppe detektiert werden ..., sind diese ebenfalls mitzuteilen und als positiver Nachweis zu werten.

10. Bei *Verdacht auf Umgang mit synthetischen Cannabinoiden (Spice-Produkte) bzw. Designer-Amphetamine einschließlich Cathinon- und Piperazin-Derivaten (sog. Badesalz-Drogen) oder Missbrauch von psychoaktiven Medikamenten bzw. Suchtverlagerung können diese Drogenklassen oder weitere Medikamentengruppen (z.B. Antidepressiva, Neuroleptika, Barbiturate, Hypnotika, Sedativa) von Relevanz sein und eine anlassbezogene Beauftragung des Labors erfordern.*

12. ... Die Aufbewahrungsfrist beträgt bei allen Proben mindestens 18 Monate.

CTU 4 [Befunde]

1. ... folgende Angaben enthalten:

- Bezeichnung der veranlassenden Stelle sowie von dort angegebene Datum und Ort der Probennahme gemäß der beiliegenden Dokumentation
- Beschreibung des Untersuchungsmaterials (insbesondere Haare)
- Untersuchungsumfang mit Angaben zur Methodik und verwendeter Entscheidung-/ Bestimmungsgrenzen
- bei Urinkontrollen wird jeweils der ermittelte Kreatininwert mit angegeben
- eindeutige Ergebnismitteilung ggf. mit Interpretation
- bei Haaranalysen erfolgt eine Einschätzung des überblickten Zeitintervalls im jeweiligen Einzelfall durch einen forensisch-toxikologischen Experten; es wäre ggf. zu berücksichtigen, dass ein negativer Befund zwar nicht gegen einen der Haarlänge entsprechenden Abstinenzzeitraum (ca. 1 Monat pro cm Haarlänge) spricht, ein positiver Befund jedoch auch durch einen Konsum aus einem weiter zurückliegenden Zeitraum erklärbar sein kann (telogenes Resthaar).
- Angabe zur Akkreditierung
- *Unterschrift des verantwortlichen Laborleiters* mit Angaben zur Qualifikation

2. Gibt ein Labor ..., das die Untersuchungen grundsätzlich nicht selbst durchführt, Proben an ein geeignetes, akkreditiertes Labor weiter, handelt es sich um eine *Weiterleitung und nicht um einen Unterauftrag. In solchen Fällen muss dann auch der Originalbefund des akkreditierten Labors weitergeleitet werden.*

7. Jeder abschließende Befundbericht enthält folgende Punkte:

- Angaben zum Zeitraum des Kontrollprogramms und Anzahl der vereinbarten und aller durchgeführten Untersuchungen (incl. nicht verwertbarer Proben)
- Benennung der wesentlichen forensischen Rahmenbedingungen (Einladungsfrist, Sichtkontrolle, Identitätskontrolle mit Ausweisnummer, beauftragter Untersuchungsumfang) und der verantwortlichen Stellen für Terminierung, Probennahme und Analytik
- Angaben zu Untersuchungsmethoden mit Benennung der jeweiligen Analyten incl. verwendeter Cut-off-Werte bzw. Entscheidungsgrenzen. Sicher positive Befunde unterhalb der mindestens geforderten Bestimmungsgrenzen werden mitgeteilt mit Angabe der Bestimmungs-/ Nachweisgrenzen des verwendeten Verfahrens. Bei

Nachweis einer nicht aufgelisteten Substanz (vgl. Tab.... [siehe oben]) ist explizit darauf hinzuweisen.

- Angaben zur Verwertbarkeit aufgrund des Kreatiningehaltes (bei Urinkontrollen)
- Bestätigung der Akkreditierung des beauftragten Labors
- Angaben zu Nichterscheinen bzw. Abwesenheits- und Verhinderungszeiträumen
- Dokumentation möglicher Auffälligkeiten oder Besonderheiten (z.B. Nachweis eines indizierten und verschriebenen Medikamentes, begründete Wiederholung eines Untersuchungstermins etc.)
- Gesamtbewertung der Befunde hinsichtlich der angestrebten Überprüfung der Abstinenzangaben durch den verantwortlichen Arzt/Toxikologen.
- abschließende Bewertung mit Angaben zur Verlässlichkeit der Feststellungen
- *Datum/Unterschrift des verantwortlichen Arztes / Toxikologen mit Namenszug und Hinweis auf Qualifikation*

9. Der Abschlussbericht der durchführenden Stelle ist bei der Begutachtung der Fahreignung im Original (*inkl. handschriftlicher Unterzeichnung*) vorzulegen. Eine Kopie des handschriftlich unterzeichneten Originalbefundes oder ein zweites unterzeichnetes Original werden zwecks evtl. notwendiger späterer Abgleiche bei der durchführenden Stelle *archiviert*.

Zu der nach Veröffentlichung der Beurteilungskriterien immer wieder erörterten Frage, wer künftig überhaupt ein Abstinenzprogramm und/oder eine Probennahme für ein Abstinenzprogramm durchführen darf, ist Folgendes auszuführen: Gemäß CTU 2 Punkt 1 wird bei der verantwortlichen Durchführung sowohl eines Abstinenzprogramms als auch der Probennahme bei einem Facharzt für Rechtsmedizin, einem Arzt einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder einem Arzt/Toxikologen in einem für forensische Zwecke akkreditierten Labor die Kompetenz ohnehin als gegeben erachtet, wenn sie in Institutionen eingebunden sind, die über Qualitätsmanagement(QM)-Systeme bzw. einschlägige Kompetenz verfügen. Bei einem Arzt eines Gesundheitsamtes oder anderem Arzt der öffentlichen Verwaltung wird eine spezielle Qualifikation gefordert (s. u.). Gemäß CTU 2 Punkt 2 können auch andere Ärzte als die in Punkt 1 genannten ein Programm und eine Probennahme durchführen (Programmdurchführung impliziert immer auch Probennahme), sofern sie in § 11 (2) FeV aufgeführt sind. Auch diese Ärzte müssen ihre Qualifikation nachweisen. In CTU 2 Punkt 3 wird zudem gefordert, dass die entnehmende Stelle dem Klienten gegenüber neutral ist und nicht in einen Interessenskonflikt kommt, wenn sich positive Befunde oder Unregelmäßigkeiten bei der Durchführung ergeben. Deshalb sollen behandelnde Ärzte, Berater und Therapeuten sowie Rechtsvertreter ausgeschlossen werden.

CTU 2 Punkt 5 betrifft nicht die Programmdurchführung, sondern nur die Probennahme. So kann zwar nicht der Erstkontakt, aber die Probennahme (Urin- / Haarabnahme) auch durch nachgeordnetes Personal mit geeigneter Fachausbildung durchgeführt werden. D. h. neben einem Arzt oder Toxikologen können z. B. Arzthelfer oder technische Mitarbeiter (z. B. MTA/CTA/BTA) eingesetzt werden, sofern sie eingewiesen und autorisiert sind. Dazu bedarf es selbstverständlich eines Qualitätsmanagement-Systems, in dem die ordnungsgemäße Einarbeitung (Qualitätsvoraussetzungen sind zu definieren) und Autorisation dokumentiert sind. Nicht akzeptabel ist die Einbeziehung von Verwaltungspersonal oder anderen Personen ohne medizinische bzw. naturwissenschaftliche Ausbildung.

Für die Probennahme (nicht die Programmdurchführung) ist auch eine Unterbeauftragung möglich. Eine solche kann gem. den allgemeinen Vorgaben wiederum nur in akkreditierten Laboren oder durch qualifizierte Ärzte erfolgen. Diese müssen wiederum ihre Qualifikation belegen. Zudem sind Unterbeauftragungen im QM-System zu regeln. Das heißt, dass zum einen die Programmdurchführenden (z. B. BfF oder akkreditierte Labore) solche Unterauftragnehmer in ihrem QM-System aufgelistet haben und z. B. durch Vorlage von Weiterbildungsbescheinigungen deren Qualität überprüft haben müssen (Aufnahme in das Verzeichnis der Unterauftragnehmer). Zum anderen müssen mögliche Unterauftragnehmer ebenfalls in ihrem QM-System Regelungen bzgl. der Weiterleitung an geeignete Institutionen inkl. Benennung der Stellen, mit denen man zusammenarbeitet, treffen.

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) hat auf vielfachen Wunsch ein Curriculum für eine ärztliche Fort-/Weiterbildung erarbeitet und empfiehlt dieses zur Erfüllung der Forderungen gem. CTU 2 (siehe Homepage <http://www.dgvm-verkehrsmedizin.de> und Anhang 1). Auch die Landesärztekammern wurden diesbezüglich informiert.

Über geplante Veranstaltungen wird ebenfalls regelmäßig auf der Homepage der DGVM informiert (siehe Anhang 2).

Neben dem Curriculum und den Veranstaltungshinweisen wurde auf der Homepage der DGVM auch eine Seite eingerichtet, auf der die Fachgesellschaft sich zu immer wiederkehrenden Fragen zur 3. Auflage der Beurteilungskriterien äußert, und man zu den wichtigsten Punkten entsprechend auch mit dem Ständigen Arbeitskreis (StAB) abgestimmte Antworten finden kann.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass selbst ein so ausführliches Manual wie die Beurteilungskriterien nie erschöpfend alle möglichen Fallkonstellationen auffangen kann und dass ein individueller Ermessensspielraum bei der fachlichen Einordnung der Gesamtbefundlage dem zuständigen Sachverständigen immer verbleiben muss.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Frank Mußhoff
Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
Bayerstr. 53
80335 München
Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

Anhang 1



DGVM

Curriculum der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Gemäß CTU 2 zur 3. Auflage „Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien“ (2013)*

Alkohol / Rauschmittel**Nachweis von Konsum, Konsumhäufigkeit und Konsumkontrolle
Anforderungen an Probennahme und Drogenanalytik für forensische Zwecke**

8 Unterrichtsstunden à 45 min

Einführung

- Ziele verlässlicher Probennahmen, Nachweise und Beurteilungen
- Folgen von Abweichungen für Betroffene, Anbieter von Kontrollprogrammen und Anbieter von Laborleistungen

Block I:**Einführung in die Problematik von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr**

1. Alkohol und Alkoholmarker
 - Kurze Einführung Alkohol und Forensik
 - Rechtliche Grundlagen
 - Verkehrsmedizinisch relevante Wirkungsweisen
 - Alkoholberechnungen
 - Indirekte und direkte Alkoholmarker
 - Ethylglucuronid und Fettsäureethylester
2. Kleine Drogenkunde (Cannabisprodukte, Heroin/Opioide, Cocain, Amphetamin, Methamphetamin und Ecstasy)
 - Darstellung und Konsumformen
 - Wirkungsweisen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsmedizin
 - Rechtliche Grundlagen
 - Metabolismus und Nachweisfenster
 - Weitere besondere Mittel (Spice, Badesalz-Drogen, GHB)
 - Verkehrsmedizinisch relevante Arzneimittel

Block II:**CTU-Kriterien, Chemisch-toxikologische Analytik im akkreditierten Labor, Probennahme**

3. Allgemeine Anforderungen an forensisch-toxikologische Laboratorien und Analysen (45 min)
 - Qualifikation
 - Richtlinien
 - Analysemethoden und geeignete Matrices
4. CTU-Kriterien 3. Auflage (45 min)
 - Durchführungsbestimmungen (CTU 1)
 - Anforderungen bei Probennahme und Versand (CTU 2)
 - Anforderungen an Labor und Analytik (CTU 3)
 - Anforderungen an Befundung (CTU 4)
5. Probennahme für verschiedene Fragestellungen unter besonderer Berücksichtigung der CTU-Kriterien (45 min)
 - Anforderungen an Probennehmer
 - Informations- und Dokumentationspflichten
 - Probennahme bei strafrechtlichen Fragestellungen (Urin, Blut, Haare)
 - Probennahme für Analysen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik (Urin, Blut, Haare)
6. Diskussion von Fallbeispielen und Fehlermöglichkeiten; Allgemeine Diskussion (45 min)

*) Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM).

Die Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin empfiehlt die Durchführung durch einen entsprechend qualifizierten Facharzt für Rechtsmedizin oder qualifizierten Arzt einer Begutachtungsstelle zusammen mit einem Forensischen Toxikologen oder Forensischen Chemiker GTFCh. Die Fortbildungsveranstaltung muss durch die zuständige Ärztekammer anerkannt sein. Reine interne Fortbildungen können keine Anerkennung finden.

Anhang 2

Ankündigungen

Fortbildungsangebot zur Fahreignungsbegutachtung nach dem Curriculum gemäß CTU 2 in München

Das Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München bietet die Fortbildung "Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien" an, entsprechend der Vorgabe der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM).

Die 8 Unterrichtsstunden beinhalten die Themen

- Alkohol/Rauschmittel
- Nachweis von Konsum, Konsumhäufigkeit und Konsumkontrolle
- Anforderungen an die Probennahme und Drogenanalytik für forensische Zwecke

Bitte melden Sie sich per Mail (dgvm.rm@med.uni-muenchen.de) für folgende Termine an:

Kurs A: 12.03.2014 und 19.03.2014 (zweitägig) je 16.00 – 19.30 Uhr

Kurs B: 14.03.2014 (eintägig) 09.00 – 16.00 Uhr

Weitere Details entnehmen Sie bitte dem Programm unter

<http://www.rechtsmedizin.med.uni-muenchen.de/aktuelles/news/fortbildungsangebot/index.html>.

Fortbildungsangebot zur Fahreignungsbegutachtung nach dem Curriculum gemäß CTU 2 in Bonn

Das Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Bonn bietet die Fortbildung "Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien" an, entsprechend der Vorgabe der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM).

Die 8 Unterrichtsstunden beinhalten die Themen

- Alkohol/Rauschmittel
- Nachweis von Konsum, Konsumhäufigkeit und Konsumkontrolle
- Anforderungen an die Probennahme und Drogenanalytik für forensische Zwecke

Bitte melden Sie sich per Mail (martina.pitsch@ukb.uni-bonn.de) für folgenden Termin an:

Samstag, 15.03.2014 (eintägig) 09.30 – 16.30 Uhr

Weitere Details entnehmen Sie bitte dem Programm unter

<http://www.rechtsmedizin.uni-bonn.de/veranstaltungen/alkohol-rauschmittel>.

Polen: Debatte um Alkohol am Steuer

Nach heftigen Unfällen mit betrunkenen Fahrern diskutiert Polen über Alkohol am Steuer. Premierminister DONALD TUSK will nun für jedes Auto verbindlich die Anschaffung eines Atemalkohol-Messgerätes vorschreiben. Bevor der Zündschlüssel gedreht wird, soll damit der Alkoholwert im Atem überprüft werden. „Wer am vorigen Tage getrunken hat, kann dann am Morgen schauen, ob er schon fahren darf“, meinte TUSK auf einer außerordentlich einberufenen Pressekonferenz in Warschau. Zudem verkündete der Politiker der konservativ-liberalen Bürgerplattform (PO) umfassende Strafverschärfungen.

Die neue Gesetzesinitiative will nun die bisherige Praxis der Bewährungsstrafen beenden. Wer mit Alkohol über 0,5 Promille am Steuer erappt wird, muss mit einem Führerscheinentzug von drei bis 15 Jahren rechnen. Zudem wird eine Strafe fällig, die bis zu umgerechnet 25.000 Euro betragen kann. Wer ohne Fahrerlaubnis in Polen Auto fährt, begeht ab 2015 eine Straftat.

(Aus einer Mitteilung der Neuen Osnabrücker Zeitung, NOZ, vom 08. Januar 2014)

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. 50/2013

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

Koalitionsvertrag: Aufwertung des Fahrverbotes zur Hauptstrafe und Verzicht auf Körperliche Eingriffe zum Zweck der Blutalkoholbestimmung

Am 16. Dezember 2013 haben Vertreter von CDU, CSU und SPD in Berlin den Koalitionsvertrag „Deutschlands Zukunft gestalten“ unterzeichnet. In dem 185-seitigen Papier ist zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr folgender kurzer Passus enthalten:

„Um eine Alternative zur Freiheitsstrafe und eine Sanktion bei Personen zu schaffen, für die eine Geldstrafe kein fühlbares Übel darstellt, werden wir das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht einführen. Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“^{*)}

Der Deutsche Richterbund (DRB), vertreten durch seinen Vorsitzenden CHRISTOPH FRANK, hat sich dazu in einer Pressemitteilung^{**)} wie folgt geäußert:

„Die gesetzlichen Vorgaben zu Blutentnahmen bei Verkehrsdelikten wollen Union und SPD ebenfalls einer Neuregelung zuführen. In diesem Zusammenhang gilt es, Richtervorbehalte insgesamt auf den Prüfstand zu stellen. Sie seien dort zu stärken, wo sie wegen schwerwiegender Grundrechtseingriffe rechtsstaatlich unverzichtbar sind.“

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) erklärte in einer Pressemitteilung^{***)} zustimmend:

„Fahrverbote müssen nach Auffassung der Gewerkschaft der Polizei (GdP) eine zusätzliche Sanktionsmöglichkeit bei Straftätern darstellen. Die GdP unterstützt damit die Absicht von Union und SPD in den Koalitionsverhandlungen, eine Alternative zum Freiheitsentzug und eine vor allem für junge Menschen als hart empfundene Strafe zu schaffen. Eine Geldstrafe hielten die Unterhändler der Arbeitsgruppe Inneres und Justiz, wie aus dem der Gewerkschaft vorliegenden Arbeitspapier hervorgeht, für kein ‚fühlbares Übel‘.

GdP-Bundesvorsitzender OLIVER MALCHOW: ‚Wir begrüßen die Initiative der Politik, das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht einzuführen. Die Ausweitung von Fahrverboten auf Delikte, die nicht in direktem Bezug zum Straßenverkehr stehen, bedeuten eine wirksame Abschreckung insbesondere für junge Mehrfachtäter. Das Auto stellt vor allem für junge Menschen ein wichtiges Statussymbol mit großem Spaßfaktor dar. Dürfen junge Täter ihr Auto nicht mehr benutzen, so hätte dies sicherlich die von den Richtern gewünschte nachhaltige Wirkung.‘ Zudem erleichtere, so der GdP-Chef, die Erweiterung des Strafenkatalogs, die Lebensumstände der Täter bei der Strafverhängung noch stärker berücksichtigen zu können.“

^{*)} Auszug aus „Deutschlands Zukunft gestalten“ – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – 18. Legislaturperiode, S. 146.

^{**)} Aus der Pressemitteilung Nr. 10/13 des Deutschen Richterbundes, DRB, vom 27. November 2013.

^{***)} Aus der Pressemitteilung der Gewerkschaft der Polizei (GdP) vom 21. November 2013.

Verkehrs- und Justizministerkonferenz: Vorerst keine Änderung der Promillegrenze für Radfahrer

Beschluss der Verkehrsministerkonferenz^{*}):

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern (Senkung der Promillegrenze)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt das von der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) mit Schreiben vom 30. Mai 2013 übersandte Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss^{***)}“ zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Einschätzung der IMK, dass die bestehende Rechtslage vor diesem Hintergrund überprüft werden sollte. Die Verkehrsunfallentwicklung bei Radfahrern zeigt Handlungsbedarf auf. Vor diesem Hintergrund bedarf der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 ‰ der Überprüfung.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), durch den Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung/Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) die Rechtslage hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern im Bereich des Straßenverkehrsgesetzes überprüfen zu lassen. Der BLFA-StVO/OWi sollte gebeten werden, sich insoweit mit den relevanten Gremien der JMK – Überprüfung der Rechtslage im Bereich des Strafgesetzbuches – abzustimmen.
Die Prüfung sollte sich auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Untersuchungen zur alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern mit der Notwendigkeit eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes für das Fahrradfahren unter Alkoholeinfluss befassen.
4. Das BMVBS wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz einen Bericht über das Ergebnis der Prüfung mit Lösungsvorschlag spätestens zur Herbstsitzung 2014 vorzulegen.

Beschluss der Justizministerkonferenz^{*)}):**

TOP II.1: *Fahruntüchtigkeit bei Fahrradfahrern*

1. Die Justizministerinnen und Justizminister haben das ihnen seitens der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) übermittelte Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“ zur Kenntnis genommen.
2. Die Justizministerinnen und Justizminister weisen auf die zurzeit am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf durchgeführte Untersuchung über „Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ hin, die im Jahr 2014 abgeschlossen sein soll. Die Justizministerinnen und Justizminister halten es für sinnvoll, vor einer weiteren Erörterung die Ergebnisse abzuwarten.

^{*}) Auszug aus der Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz vom 06./07. November 2013 in Suhl.

^{**)} Auf Nachfrage der Schriftleitung nicht zur Veröffentlichung freigegeben.

^{***)} Beschluss der 84. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister 2013 (Herbstkonferenz) am 14. November 2013 in Berlin.

Rechtsprechung

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

01. Ein Berufskraftfahrer weiß um die besonderen Gefahren einer Alkoholaufnahme vor Fahrtantritt und nimmt deshalb in der Regel seine Fahruntauglichkeit in Kauf, wenn er trotz Alkoholkonsums eine Fahrt antritt.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 25. Oktober 2013 – 32 Ss 169/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen verurteilt, ihr die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperre von sechs Monaten für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis festgesetzt. Es hat festgestellt, die Angeklagte sei als Taxifahrerin tätig und hatte am Tatabend Fahrbereitschaft. Kurz vor Mitternacht habe sie mit dem Taxi öffentliche Straßen befahren und Fahrgäste befördert, obwohl sie Alkohol in einer Menge zu sich genommen hatte, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 2,14 ‰ führte. Die Angeklagte räumt den Tatvorwurf ein, wendet sich allerdings gegen die Verurteilung wegen vorsätzlichen Verhaltens. Damit dringt sie nicht durch.

Aus den Gründen:

Soweit der Senat bereits zur Annahme eines Erfassungssatzes dahin neigt, dass ein Kraftfahrer, der nach hohem Alkoholkonsum eine Fahrt mit einem Kraftfahrzeug antritt, seine Fahruntauglichkeit jedenfalls in Kauf nimmt und vorsätzlich handelt (zum Stand der Rspr. vgl. nur Leipziger Kommentar, StGB, 12. Aufl., § 316, Rz. 192 ff. und Fischer, StGB, 60. Aufl., § 316, Rz. 44 ff.), kommt es darauf hier nicht an. Die Angeklagte hat, ohne dass die genaue Menge feststellbar gewesen wäre, während einer Fahrbereitschaft als Taxifahrerin Alkohol zu sich genommen, obwohl sie als Berufskraftfahrerin um die besonderen Gefahren eines solchen Verhaltens wusste. Dies allein begründet nach allgemeiner Auffassung schon die Annahme eines jedenfalls bedingt vorsätzlichen Verhaltens (vgl. OLG Saarbrücken NJW 2008, 1396; OLG Köln DAR 1997, 499, DAR 1999, 88; OLG Celle, 1. Strafsenat NZV 1996, 205; Fischer, a. a. O., Rz. 45).

(Mitgeteilt vom 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle)

02. Das Doppelverwertungsverbot des § 46 Abs. 3 StGB gilt im Ordnungswidrigkeitenrecht auch bei der Entscheidung [hier: wegen Verstoß gegen § 24a

Abs. 1 StVG], ob von einem Regelsatz der BKatV abzuweichen ist; deshalb hindert eine Voreintragung, die nach BKatV eine erhöhte Dauer des Regelfahrverbots begründet, dessen Abkürzung wegen Existenzgefährdung nicht.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 21. Oktober 2013 – 5 Ss 337/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Heilbronn hat den Betroffenen mit Urteil vom 21. Februar 2013 wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr, nämlich 0,56 Promille, bei Eintragung von bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG im Verkehrszentralregister in Tateinheit mit Abkommen von der Fahrbahn und Verursachung eines Schadens zu der Geldbuße von 500,00 €, zahlbar in monatlichen Raten zu je 50,00 € verurteilt. Es hat ihm für die Dauer von drei Monaten verboten, Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen, und ihm die Kosten des Verfahrens auferlegt. Mit seiner Rechtsbeschwerde erhebt der Betroffene die Sachrüge. Er hat sein Rechtsmittel auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt und beantragt, das Fahrverbot auf einen Monat herabzusetzen. Die zulässige Rechtsbeschwerde hat Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Die Beschränkung des Rechtsmittels auf den Rechtsfolgenausspruch ist nach § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 318 StPO wirksam.

2. Die Bemessung der Dauer des Fahrverbots mit drei Monaten durch das Amtsgericht hält der rechtlichen Überprüfung nicht stand.

Freilich geht das Amtsgericht zu Recht davon aus, dass nach § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG ein Regelfall für die Verhängung eines Fahrverbots gegeben ist. Ebenso zutreffend ist seine Annahme, dass die Voraussetzungen der Regelfallempfehlung in Nummer 241.1 des Bußgeldkatalogs gegeben sind, weil im Verkehrszentralregisterauszug des Betroffenen bereits eine Entscheidung nach § 24a StVG eingetragen ist. Gegen den Betroffenen war nämlich durch seit 14. Juni 2011 rechtskräftigen Bußgeldbescheid der zuständigen Behörde vom 30. November 2010 wegen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss, nämlich 8,6 ng/ml an THC, eine Geldbuße in Höhe von 500 Euro und ein Fahrverbot von einem Monat festgesetzt worden. Dabei ist für die Anwendung der Nummer 241.1 des Bußgeldkatalogs nach dem Wortlaut der Vorschrift unschädlich, dass die Voreintragung wegen Cannabis- und nicht wegen Alkoholkonsums ergangen ist. Somit ist nach der Vorschrift i. V. m. § 4 Abs. 3

BKatV in der Regel ein dreimonatiges Fahrverbot anzuordnen.

Weiter hat das Amtsgericht aufgrund der Vernehmung eines Bediensteten der Arbeitgeberin des Betroffenen festgestellt, dass ein dreimonatiges im Gegensatz zu einem einmonatigen Fahrverbot dazu führen wird, dass die Arbeitgeberin das Arbeitsverhältnis kündigt, so dass dem Regelfahrverbot der Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Existenzgefährdung des Betroffenen entgegenstehen kann. Das Tatgericht hat aber aufgrund der Voreintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister gleichwohl ein dreimonatiges Fahrverbot für erforderlich gehalten.

Es trifft im Ausgangspunkt zu, dass erhebliche Voreintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister die Anordnung eines Regelfahrverbots trotz einer gegebenen Existenzgefährdung beim Betroffenen rechtfertigen können (OLG Hamm, VRS 112, 216 ff. m. w. N.). Bei dieser Prüfung hat das Amtsgericht jedoch zu Unrecht die Voreintragung des Betroffenen wegen Cannabiskonsums im Straßenverkehr mit herangezogen. Darüber hinaus enthält der Verkehrszentralregisterauszug des als Berufskraftfahrer bei einer Spedition mit einer jährlichen Fahrleistung von ca. 80.000 km tätigen Betroffenen nämlich lediglich einen Bußgeldbescheid der Stadt Tübingen vom 03. Dezember 2010, mit dem gegen ihn wegen der Missachtung des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage eine Geldbuße in Höhe von 90,00 € festgesetzt worden war. Allein jene Eintragung trägt die vom Amtsgericht vorgenommene Bewertung, dass die Verhängung des dreimonatigen Fahrverbots zwingend erforderlich ist, nicht. Gleiches gilt für den vom Amtsgericht angeführten Gesichtspunkt, dass der Betroffene sich auch das wegen des Cannabiskonsums im Straßenverkehr angeordnete Fahrverbot von einem Monat nicht hat zur Warnung dienen lassen.

Bei der Vorschrift in Nummer 241.1 BKat handelt es sich um eine Rechtsnorm über die Zumessung der Rechtsfolgen einer begangenen Ordnungswidrigkeit. Würde die den Tatbestand der Zumessungsvorschrift erfüllende Voreintragung bei der Prüfung, ob im konkreten Fall ein Abweichen von der Regel geboten ist, mitberücksichtigt, so würde dasselbe Argument doppelt verwertet. Dies ist aber nach dem sog. Doppelverwertungsverbot in § 46 Abs. 3 StGB unzulässig. Nach herrschender Auffassung ist § 46 Abs. 3 StGB im Ordnungswidrigkeitenrecht entsprechend anzuwenden (OLG Düsseldorf wistra 1993, 119 f.; Gürtler in Göhler, OWiG, 16. Auflage, § 17, Rdnr. 17). Denn Grundlage des strafrechtlichen Doppelverwertungsverbots ist die Überlegung, dass dann bei der zweiten Verwendung ein Argument ohne sachlichen Gehalt benutzt würde, weil der sachliche Gehalt bereits Verwendung gefunden hat. Dies ist auch im Ordnungswidrigkeitenrecht unzulässig. Für Zumessungsvorschriften wie Nr. 241.1 BKat folgt daraus, dass Umstände, die die Regelfolge begründen, bei der Prüfung, ob ein Regelfahrverbot ausnahmsweise (teilweise) entfallen kann, nicht nochmals als Grund für dessen Beibehaltung berücksichtigt werden dürfen (vgl. zu Regelbeispielen

nach dem StGB auch BGH NStZ-RR 2004, 262 zu § 177 Abs. 2 StGB). Berücksichtigungsfähig sind allerdings besondere, erschwerende Umstände der Vortat, die über die Tatbestandsverwirklichung des Nr. 241.1 BKatV hinausgehen. Solche sind hier aber nicht gegeben. Dagegen liegen die weiteren Voraussetzungen für eine Ermäßigung des Fahrverbots unter dem Gesichtspunkt der Existenzgefährdung vor, insbesondere kann der Betroffene es nicht während einer Urlaubszeit verbüßen. Damit kann die Bemessung der Dauer des Fahrverbots durch das Amtsgericht keinen Bestand haben.

3. Der Senat entscheidet nach § 79 Abs. 6, 1. Alternative OWiG in der Sache selbst, weil es keiner ergänzenden Tatsachenfeststellungen bei der Zumessung der Rechtsfolgen mehr bedarf.

Im Falle eigener Sachentscheidung des Senats über die Rechtsfolgen sind die Tilgungsfristen für Eintragungen im Verkehrszentralregister auf den Zeitpunkt der Beschwerdeentscheidung zu beziehen und nicht – wie bei der bloßen rechtlichen Überprüfung der Entscheidung des Tatrichters – auf den Zeitpunkt der letzten Tatsachenverhandlung (vgl. OLG Celle NZV 1994, 332). Die Tilgungsfristen für die beiden Eintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister betragen nach § 29 Abs. 1 Nr. 1 StVG zwei Jahre beginnend mit dem Tag der Rechtskraft der letzten Eintragung (§ 29 Abs. 4 Nr. 3, Abs. 6 Satz 1 StVG). Somit ist die Tilgungsfrist für die Voreintragungen des Betroffenen am 13. Juni 2013 abgelaufen. Entsprechend § 29 Abs. 8 Satz 1 StVG (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage, § 29 StVG, Rdnr. 12) dürfen die Eintragungen dem Betroffenen bei der Entscheidung des Senats über die Rechtsfolgen also nicht mehr vorgehalten werden. Die noch laufende Überliegefrist nach § 29 Abs. 7 StVG ändert daran nach Satz 2 der Vorschrift nichts (vgl. OLG Hamm NZV 2007, 156). Vielmehr muss der Senat davon ausgehen, dass der Verkehrszentralregisterauszug für den Betroffenen keine Eintragungen mehr enthält.

In diesem Fall sieht Nr. 241 BKat eine Regelgeldbuße von 500,00 € und ein Regelfahrverbot von einem Monat vor. Der Senat setzt die Geldbuße von 500,00 € gegen den Betroffenen fest. Zwar ist zu seinen Gunsten zu berücksichtigen, dass er mit Restalkohol, also nach einer Schlafphase nach dem letzten Alkoholkonsum, von 0,56 Promille, und damit in der Nähe der Untergrenze nach § 24a Abs. 1 StVG, am Straßenverkehr teilgenommen hat. Andererseits hat er dabei aber einen Unfall mit Fremdsachschaden an Autobahnleitplanken verursacht. Die Abwägung der beiden gegenläufigen Argumente lässt die Regelgeldbuße als tat- und schuldangemessen erscheinen. Die vom Amtsgericht gemäß § 18 OWiG gewährte Ratenzahlungsvergünstigung behält der Senat bei.

Weiter ordnet der Senat ein Fahrverbot von einem Monat Dauer gegen den Betroffenen an.

Umstände, die seiner Verhängung entgegenstehen und es rechtfertigen würden, davon abzusehen, sind nach den Feststellungen des Amtsgerichts nicht gege-

ben. Insbesondere droht dem Betroffenen bei dem einmonatigen Fahrverbot nicht der Verlust seines Arbeitsplatzes, sodass eine wirtschaftliche Existenzgefährdung insoweit nicht gegeben ist.

Nach § 25 Abs. 2a StVG ist dem Betroffenen die Vergünstigung zu gewähren, den Beginn des Fahrverbots innerhalb einer Frist von vier Monaten selbst zu bestimmen, weil der Senat mangels verwertbarer Eintragungen des Betroffenen im Verkehrszentralregister davon auszugehen hat, dass gegen ihn in den zwei Jahren vor der Ordnungswidrigkeit ein Fahrverbot nicht verhängt worden ist.

03. *) 1. Die Urteilsgründe im Bußgeldverfahren müssen, falls der Betroffene verurteilt wird, die erwiesenen Tatsachen angeben, in denen die gesetzlichen Merkmale der angenommenen Ordnungswidrigkeit (hier: § 24a Abs. 2 StVG) gefunden werden. Sie müssen so beschaffen sein, dass das Rechtsbeschwerdegericht ihnen zur Nachprüfung einer richtigen Rechtsanwendung entnehmen kann, welche Feststellungen der Tatrichter zu den objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmalen getroffen hat und welche tatrichterlichen Erwägungen der Bemessung der Geldbuße und der Anordnung oder dem Absehen von Nebenfolgen zugrunde liegen.

2. Der Vorwurf des schuldhaften Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels bezieht sich nicht primär auf den Konsumvorgang, sondern vielmehr auf die Wirkung des Rauschmittels zur Tatzeit. Danach handelt fahrlässig, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und dennoch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, ohne sich bewusst zu machen, dass das Rauschmittel noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1 ng/ml abgebaut ist.

Oberlandesgericht Bremen,
Beschluss vom 02. September 2013 – 2 Ss Bs 60/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit Urteil vom 07.02.2013 verurteilte das Amtsgericht Bremen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis zu einer Geldbuße von 500,00 Euro. Weiter wurde ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.

Nach den Urteilsfeststellungen befuhr der Betroffene, der beruflich als Anlagenfahrer im Schichtdienst tätig ist, am 08.06.2012 (Freitag) um 21.50 Uhr die Fürther Straße in Bremen. Am Vorabend, also am 07.06.2012 (Donnerstag), hat der Betroffene nach den getroffenen Feststellungen vor 22.00 Uhr durch das Rauchen eines Joints Cannabis konsumiert. Im Zeitpunkt der Blutentnahme am 08.06.2013 um 23.00 Uhr betrug der THC-Gehalt im Blut 1,4 ng/ml.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen vom 14.02.2013, mit der die Verletzung materiellen Rechts gerügt wird. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen ist zulässig und erweist sich auch als begründet.

Aus den Gründen:

Die Entscheidung hält in sachlich-rechtlicher Hinsicht der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Wie in der Stellungnahme der Generalstaatsanwaltschaft vom 18.03.2011 zutreffend ausgeführt, gilt für den Inhalt der Urteilsgründe im Bußgeldverfahren grundsätzlich nichts anderes als im Strafverfahren. Nach § 267 Abs. 1 StPO, dessen Anwendbarkeit auch im Bußgeldverfahren außer Zweifel steht, müssen die Urteilsgründe, falls der Betroffene verurteilt wird, die erwiesenen Tatsachen angeben, in denen die gesetzlichen Merkmale der angenommenen Ordnungswidrigkeit gefunden werden. Zwar unterliegen die Gründe des Urteils keinen hohen Anforderungen. Sie müssen aber so beschaffen sein, dass das Rechtsbeschwerdegericht ihnen zur Nachprüfung einer richtigen Rechtsanwendung entnehmen kann, welche Feststellungen der Tatrichter zu den objektiven und subjektiven Tatbestandsmerkmalen getroffen hat und welche tatrichterlichen Erwägungen der Bemessung der Geldbuße und der Anordnung oder dem Absehen von Nebenfolgen zugrunde liegen (Hans. OLG Bremen, NZV 2010, 42, 43).

Die getroffenen Feststellungen tragen eine Verurteilung wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG nicht.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat dazu in ihrer Stellungnahme vom 05.08.2013 Folgendes ausgeführt:

„Hinsichtlich des Tatbestands des § 24a Abs. 2 und 3 StVG muss dem Betroffenen ... nachgewiesen werden, dass er die Möglichkeit fortlaufender Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Der Vorwurf des schuldhaften Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels bezieht sich nämlich nicht primär auf den Konsumvorgang, sondern vielmehr auf die Wirkung des Rauschmittels zur Tatzeit (KG NZV 2009, 572; VRS 118, 205 ff.; OLG Celle NZV 2009, 89, 90; OLG Frankfurt NSTZ-RR 2007, 249; NZV 2010, 530 f.; OLG Hamm NJW 2005, 3298 f.). Danach handelt fahrlässig, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und dennoch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, ohne sich bewusst zu machen, dass das Rauschmittel noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1 ng/ml (BVerfG NJW 2002, 2378, 2379; StV 2005, 383, 385) abgebaut ist. Es ist hierzu nicht erforderlich, dass sich der Betroffene einen spürbaren oder auch nur messbaren Wirksamkeitseffekt vorgestellt hat oder zu einer entsprechenden genauen physiologischen oder biochemischen Einordnung in der Lage war,

zumal da ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschmitteln stets in Rechnung zu stellen hat (KG, OLG Celle, OLG Frankfurt, OLG Hamm a. a. O.; Hans. OLG Bremen NZV 2006, 277; Hentschel/König/Dauer, 42. Auflage, § 24a StVG Rn. 25b).

An der Erkennbarkeit der Wirkung des Rauschmittels kann es jedoch dann ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen dem Zeitpunkt des Drogenkonsums und der Fahrt längere Zeit vergangen ist (KG, OLG Celle, OLG Frankfurt, OLG Hamm a. a. O.; Hans. OLG Bremen NZV 2006, 276; OLG Stuttgart DAR 2011, 218 ff.). Denn mit zunehmendem Zeitablauf schwindet das Bewusstsein dafür, dass der zurückliegende Rauschmittelkonsum noch Auswirkungen bis in die Gegenwart haben könnte. Das Tatgericht hat daher in denjenigen Fällen, in denen ein zeitnahe Rauschmittelkonsum vor der Tatzeit nicht festgestellt werden kann, zu prüfen, ob weitere Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dem Betroffenen die Möglichkeit einer im Tatzeitpunkt noch andauernden Beeinflussung durch das Rauschmittel bewusst gewesen ist bzw. hätte bewusst sein müssen.

Diesen Anforderungen genügen die getroffenen Feststellungen nicht.

Das Tatgericht geht davon aus, dass der Betroffene, der nach seinen eigenen Angaben zuvor noch nie Cannabis konsumiert hatte, 24 bis 28 Stunden vor der Tatzeit am 08.06.2012 um 21.50 Uhr, also am späten Nachmittag bzw. Abend des 07.06.2012, Cannabis konsumiert hat und schließt allein aus der Überschreitung des Grenzwerts, dass der Betroffene nicht in einer nur ganz geringfügigen Menge Cannabis zu sich genommen hat, sei es durch wiederholten Konsum am Vorabend oder aufgrund eines besonders hohen Wirkstoffgehalts. Diese Feststellungen reichen nicht aus, um ein fahrlässiges Handeln zu tragen.“

Diesen Ausführungen schließt sich der Senat nach eigener Prüfung vollumfänglich an.

Die Sache ist zur erneuten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Rechtsbeschwerde, an das Amtsgericht Bremen zurückzuverweisen, wobei kein Anlass besteht, eine Zurückverweisung an einen anderen Richter des Amtsgerichts Bremen auszusprechen (§ 79 Abs. 6 OWiG).

In einer neuen Hauptverhandlung werden die kontrollierenden Polizeibeamten M und K, evtl. auch die Polizeibeamtin K als Zeugen zu vernehmen sein, um Erkenntnisse darüber zu erlangen, welche konkreten Beobachtungen sie insbesondere zu Ausfallerscheinungen gemacht haben. Ob die Einholung eines Sachverständigengutachtens zur weiteren Sachaufklärung geboten ist, wird das Tatgericht danach zu entscheiden haben.

04. *) Fahrräder mit einem elektrischen Hilfsantrieb, der sich bei Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h abschaltet, sind, unabhängig von einer

**etwaigen Anfahrhilfe, nach Auffassung des Senats nicht als Kraftfahrzeuge i. S. d. § 24a StVG einzu-
stufen.**

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 28. Februar 2013
– III-4 RBs 47/13, 4 RBs 47/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,5 Promille eine Geldbuße in Höhe von 750,- EUR sowie ein dreimonatiges Fahrverbot festgesetzt. Hiergegen wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde. Das Rechtsmittel ist zulässig und begründet.

Aus den Gründen:

Gemäß § 24a Abs. 1 StVG handelt ordnungswidrig, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

Nach den vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen bleibt unklar, ob der Betroffene zur Tatzeit tatsächlich ein Kraftfahrzeug geführt hat. Das Amtsgericht hat dazu ausgeführt:

„Das E-Bike des Angeklagten funktioniert in der Weise, dass der Angeklagte zur Beschleunigung desselben den rechten Griff des Lenkrades drehen kann. Durch die Drehung des Griffes wird das E-Bike durch den eingebauten Elektromotor angetrieben. Hierdurch kann durch die Geschwindigkeit erhöht werden, ohne die Pedale zu treten. Allerdings ist das Treten der Pedale erforderlich, um das E-Bike überhaupt in Betrieb zu setzen.“

Weiter heißt es:

„Das verfahrensgegenständliche E-Bike erfüllt die Anforderungen an ein Kraftfahrzeug nach § 1 Abs. 2 StVG. Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Hinsichtlich der Art der Maschinenkraft, welche das Landfahrzeug fortbewegt, ist es unerheblich, ob es sich bei dieser Kraft um elektrische Kraft oder beispielsweise um aus einem Verbrennungsmotor produzierte Kraft handelt. Ausreichend ist, dass – wie im vorliegenden Falle elektrische – Energie zum Antrieb des Fahrzeugs führt. Darüber hinaus ist anerkannt, dass ‚E-Bikes‘ im Gegensatz zu bestimmten Arten von sogenannten ‚Pedececs‘ als Kraftfahrzeuge fahrerlaubnispflichtiger oder nicht fahrerlaubnispflichtiger Art gelten.“

Diese Feststellungen reichen für die Überprüfung, ob es sich bei dem von dem Betroffenen geführten Fahrzeug tatsächlich um ein Kraftfahrzeug – und nicht lediglich um ein Fahrrad – gehandelt hat, nicht aus.

Die rechtliche Einordnung sogenannter E-Bikes bzw. Pedececs ist, jedenfalls teilweise, noch ungeklärt.

Obergerichtliche Rechtsprechung liegt, soweit ersichtlich, dazu noch nicht vor.

Dass § 24a StVG eine Ahndung nur für den Fall des Führens eines Kraftfahrzeugs vorsieht, ist nach Auffassung des Senats darin begründet, dass von einem Kraftfahrzeug, insbesondere wegen der erzielbaren Geschwindigkeit, zum einen eine höhere Gefährlichkeit ausgeht als von einem bloß pedalbetriebenen Fahrrad, zum anderen das Führen von Kraftfahrzeugen aber auch höhere Leistungsanforderungen an den Fahrer stellt. Ausgehend davon sieht der Senat kein Erfordernis, das Führen eines relativ langsamen und einfach zu bedienenden Fahrzeugs – wenn nicht die Voraussetzungen des § 316 StGB vorliegen – als Ordnungswidrigkeit zu sanktionieren. Fahrräder mit einem elektrischen Hilfsantrieb, der sich bei Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h abschaltet, sind, unabhängig von einer etwaigen Anfahrhilfe, nach Auffassung des Senats nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen (so auch Jaeger, ZfSch 2011, 663 – 668).

Wie danach das Fahrzeug des Betroffenen einzuordnen ist, lässt sich den insoweit unklaren Urteilsgründen nicht entnehmen.

Das angefochtene Urteil ist daher mit den Feststellungen aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht Paderborn zurückzuverweisen.

05. 1. Eine Belehrungspflicht nach §§ 136 Abs. 1, 163a Abs. 4 StPO setzt voraus, dass von einem Anfangsverdacht gegen den Befragten auszugehen ist. Hierbei wird man den Ermittlungspersonen einen gewissen Ermessensspielraum einräumen müssen, wobei dieser vor dem Hintergrund der Bedeutung des Schweigerechts im Strafverfahren nicht im Lichte ermittlungstaktischer Interessen zu sehen ist.

2. Eine Belehrungspflicht über das Schweigerecht besteht bereits bei der Feststellung der Haltereigenschaft und bevor die Beamten die Alkoholisierung des Beschuldigten wahrnehmen können, denn auch im Ordnungswidrigkeitsverfahren muss sich niemand selbst belasten.

Landgericht Saarbrücken,

Beschluss vom 27. Mai 2013 – 6 Qs 61/13 –

Zum Sachverhalt:

Dem Beschuldigten wird seitens der Staatsanwaltschaft Saarbrücken zur Last gelegt, er habe im Zustand alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt, indem er am 05.04.2013 gegen 5.45 Uhr mit dem Pkw unter anderem die A.straße in St. I. befuhr. Der Blutalkoholgehalt wurde mit 1,98 Promille festgestellt. Dieser Sachverhalt beruht auf dem Ermittlungsbericht der Polizeiinspektion St. I., Sachbearbeiter PK ... und dem Blutalkoholgutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität des S. vom 10.04.2013.

Mit Antrag vom 22.04.2013 beantragt die Staatsanwaltschaft beim Ermittlungsrichter des Amtsgerichts Saarbrücken, dem Beschuldigten gem. § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis zu entziehen und den Führerschein zu beschlagnahmen. Die Staatsanwaltschaft vertrat dabei die Auffassung, den ermittelnden Polizeibeamten habe ein Ermessen dahingehend zugestanden, ab wann der Tatverdacht der Trunkenheitsfahrt sich so verdichtet habe, dass eine Belehrung über das Aussageverweigerungsrecht erforderlich war. Die Polizeibeamten hätten ihr Ermessen nicht überschritten, so dass die Aussage des Beschuldigten im Rahmen der informellen Befragung verwertbar sei. Mit Beschluss vom 24.04.2013 entsprach der Ermittlungsrichter dem Antrag der Staatsanwaltschaft, ohne auf die Frage der Verwertbarkeit der Angaben des Beschuldigten einzugehen.

Gegen den Beschluss wendet sich der Beschuldigte mit seiner Beschwerde. Der Ermittlungsrichter des Amtsgerichts Saarbrücken half der Beschwerde nicht ab. Die Beschwerde gegen den Beschluss des Amtsgerichts Saarbrücken vom 24.04.2013, mit dem dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen und sein Führerschein beschlagnahmt wurde, ist zulässig [und] hat in der Sache Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Voraussetzungen des § 111a StPO liegen derzeit nicht vor. Es sind nicht hinreichend dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass der Angeklagten nach § 69 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden wird.

Ein dringender Tatverdacht einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) und damit einer Anlasstat nach § 69 Abs.2 Nr.2 StGB liegen derzeit nicht vor. Beim gegenwärtigen Ermittlungsstand ist nicht davon auszugehen, dass das Gericht im Erkenntnisverfahren dem Beschuldigten mit hoher Wahrscheinlichkeit die Fahrerlaubnis entziehen und den Führerschein einziehen wird.

Nach dem derzeitigen Ermittlungsstand, ist nicht nachzuweisen, dass es der Beschuldigte war, der das Fahrzeug im fahruntüchtigen Zustand zur Tatzeit im öffentlichen Straßenverkehr nämlich im Bereich der Alleenstraße in St. I. geführt hat.

Der Beschuldigte hat dies gegenüber den Polizeibeamten PK ... und PKin ... zwar eingeräumt. Diese Angabe ist wegen eines Verstoßes gegen die aus den §§ 136 Abs.1, 163a Abs.4 StPO folgende Belehrungspflichtung der Ermittlungspersonen u. a. über das Schweigerecht des Beschuldigten unverwertbar. In der Folge wäre auch eine Vernehmung der Ermittlungsbeamten zu dem Inhalt der gemachten Angaben unverwertbar.

Nach § 136 StPO, der über § 163a Abs. 4 StPO auch für Polizeibeamte im Ermittlungsverfahren gilt, ist einem Beschuldigten bei Beginn der ersten Vernehmung zu eröffnen, welche Tat ihm zur Last gelegt wird und dass es ihm frei stehe, sich zu der Beschuldigung zu äußern oder nicht auszusagen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshof seit dem Be-

schluss vom 27.02.1992, Az. 5 StR 190/91 = NZV 1992, 242 führt der Verstoß gegen § 136 Abs. 1 ggf. in Verbindung mit § 163a Abs. 4 StPO zu einem Beweisverwertungsverbot.

Im Einzelfall ist die Frage der „Belehrungsschwelle“, also der Situation, in der eine Belehrung spätestens erforderlich wird, nicht immer einfach zu beantworten. Im Zweifel wird einer frühzeitigen Belehrung der Vorzug zu geben sein. Nach einer veröffentlichten Entscheidung des AG Bayreuth (Beschluss vom 17.10.2002, Az. 3 Cs 5 Js 8510/02 = NZV 2003, 202) ist bei der Suche nach einem zuvor unbekanntem Fahrer, dem ein Delikt als Führer eines Kraftfahrzeuges zur Last fällt, eine Belehrung des Halters nach § 136 Abs. 1 StPO „zwingend, weil aufgrund der Haltereigenschaft die Fahrzeugföhreigenschaft nahe liegt und sich daher der Beschuldigtenkreis derart verdichtet, dass der Halter zum Zeitpunkt der Befragung bereits als potentieller Täter in Betracht kommt“.

Das OLG Zweibrücken führt im Beschluss vom 16.08.2010, Az. 1 SsBs 2/10, aus, dass nicht jeder unbestimmte Tatverdacht bereits die Beschuldigteneigenschaft begründet. Es komme auf die Stärke des Verdachts an, also darauf, ob die Strafverfolgungsbehörde nach pflichtgemäßer Beurteilung von einer ernstlichen Täter- oder Beteiligteneigenschaft des Befragten ausgehen könnten. Vor einer solchen Verdachtsverdichtung sei eine sog. informelle Befragung zulässig und ihre Ergebnisse verwertbar.

Zu beachten ist von Grundsatz her, dass eine Belehrungspflicht voraussetzt, dass von einem Anfangsverdacht gegen den Befragten auszugehen ist. Hierbei wird man den Ermittlungspersonen einen gewissen Ermessensspielraum einräumen müssen, wobei dieser vor dem Hintergrund der Bedeutung des Schweigerecht im Strafverfahren, nicht im Lichte ermittlungstaktischer Interessen zu sehen ist.

Vorliegend führen die Beamten nach einer Meldung durch die bisher nicht vernommene Zeugin ... die per ZEVIS-Halterauskunft ermittelte Anschrift des Halters des Fahrzeuges mit dem amtlichen Kennzeichen ... an. Dieses Kennzeichen war durch die Zeugin ... durchgegeben worden. Die Zeugin hatte auch von Verkehrsverstößen berichtet, u. a. einem Rotlichtverstoß sowie dem Fahren von „Schlangenlinien“. Die Polizeibeamten fanden das Fahrzeug an der Halteranschrift mit dem von der Zeugin durchgegebenen Kennzeichen vor. An der Motorhaube und dem Auspuff war keine Wärme feststellbar, wobei die Außentemperatur -1°C betrug. Nach zweimaligem Klopfen an der Anschrift öffnete der Beschuldigte und wurde ohne weiteren Hinweis auf den Anlass der Befragung befragt, ob er der Halter des Fahrzeuges ... sei, was er bejahte. Dann wurde er weiter befragt, ob er gerade mit dem Fahrzeug unterwegs gewesen sei. Auch diese Frage bejahte der Beschuldigte. Erst nachdem die Beamten in die Wohnung eingelassen wurden und sodann äußere Hinweise auf eine Alkoholisierung des Beschuldigten wahrnehmen, wurde er gem. § 136 StPO belehrt.

In diesem Fall hätte ermessensfehlerfrei eine Belehrung erfolgen müssen, nachdem der Beschuldigte be-

stätigte, der Halter des Fahrzeuges ... zu sein. Zum Zeitpunkt der Befragung stand für die Beamten aufgrund der ihnen bekannten Schilderungen der Zeugin ... fest, dass zumindest ein Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit wegen des in S. durch den Fahrer des Fahrzeuges begangenen Rotlichtverstoßes vorliegt. Über § 46 Abs. 1 OWiG kommt bereits der § 136 Abs. 1 StPO zur Anwendung. Eine Belehrungspflicht über das Schweigerecht bestand daher bereits bevor die Beamten die Alkoholisierung des Beschuldigten wahrnehmen konnten, denn auch im Ordnungswidrigkeitsverfahren muss sich niemand selbst belasten.

Wäre bei dem Anfangsverdacht einer StVO-Ordnungswidrigkeit die Frage danach, ob der in örtlicher und zeitlicher Nähe zum verursachenden Fahrzeug angebroffene Halter das Fahrzeug gefahren hat, ohne Belehrung über das Schweigerecht zulässig, liefe der durch die §§ 46 Abs. 1 OWiG, 136 Abs. 1, 163a Abs. 4 StPO gewollte Schutzzweck leer, denn der Beschuldigte lieferte dann ohne Belehrung regelmäßig den einzigen zu seiner Überführung fehlenden Sachverhaltsbaustein, ohne über seine Rechte belehrt zu sein.

Es ist der Ermittlungsakte auch nicht zu entnehmen, dass der Beschuldigte sein Schweigerecht kannte, als er Angaben zu seiner Fahreigenschaft machte. Hierfür könnten zwar die aus dem Verkehrszentralregister ersichtlichen Eintragungen vom 21.12.2005 und vom 20.12.2006 sprechen. Diese Eintragungen liegen jedoch bereits geraume Zeit zurück. Im Bundeszentralregister ist die Eintragung – Verurteilung wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung – ausweislich des Registerauszuges vom 19.04.2013 bereits gelöscht. Im Zweifel ist dem Beschuldigten die Kenntnis nachzuweisen, was angesichts des bisherigen Ermittlungsergebnisses nicht der Fall ist.

06. *) Von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (hier: wegen § 316 StGB) ist abzusehen, wenn aufgrund von mitgeführter Decken anzunehmen ist, dass der Beschuldigte in seinem Fahrzeug übernachten wollte und es hierzu nur wenige Meter auf dem Parkplatzgelände bewegt hat.

Amtsgericht Verden,
Beschluss vom 04. Dezember 2013
– 9a Gs 924 Js 43392/13 (3757/13) –

Aus den Gründen:

Die Staatsanwaltschaft Verden hat beantragt, dem Beschuldigten gemäß § 111a StPO die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen.

Der Antrag der Staatsanwaltschaft war zurückzuweisen, da die endgültige Klärung des Sachverhalts der Hauptverhandlung vorbehalten bleiben muss.

Zwar liegt nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen ein Verstoß gegen § 316 Abs. 1 StGB vor, da es sich bei dem Parkplatz einer Diskothek um öffentlichen Verkehrsraum handelt. Zugunsten des Beschuldigten ist jedoch anzunehmen, dass er gerade nicht am

Straßenverkehr teilnehmen, sondern – was mitgeführte Decken belegen – in seinem Fahrzeug übernachten wollte und es dazu nur wenige Meter auf dem Parkplatzgelände bewegt hat.

Es ist somit nicht fernliegend, dass in der Hauptverhandlung eine Ausnahme von der Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB anzunehmen sein wird.

07. Die Regelbewertung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, dass der gelegentliche Cannabiskonsum mit zusätzlichem Gebrauch von Alkohol zum Verlust der Fahreignung führt, verletzt nicht den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Voraussetzung ist allerdings ein Mischkonsum, der eine kombinierte Rauschwirkung zur Folge haben kann.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 14. November 2013 – 3 C 32.12 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, L und M.

Der im Jahre 1982 geborene Kläger erhielt im Jahre 2000 erstmals eine Fahrerlaubnis. Im April 2002 verzichtete er auf diese Erlaubnis, nachdem gegen ihn ein Verfahren auf deren Entziehung wegen Fahrens unter Wirkung eines berauschenden Mittels eingeleitet worden war. Eine neue Fahrerlaubnis wurde ihm nach medizinisch-psychologischer Begutachtung im November 2002 erteilt. Im Jahre 2008 wurden in seiner Wohnung bei einer richterlich angeordneten Durchsuchung verschiedene Betäubungsmittelutensilien und Haschisch gefunden. Das Ermittlungsverfahren wegen des Besitzes und Erwerbs von Amphetamin stellte die Staatsanwaltschaft nach § 170 Abs. 2 StPO ein; hinsichtlich des Besitzes von Haschisch wurde gemäß § 31a Abs. 1 BtMG von der Verfolgung abgesehen.

Am 21. August 2008 wurde der Kläger wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs sowie des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtgeldstrafe von 75 Tagessätzen verurteilt. Gleichzeitig wurde ihm für die Dauer von drei Monaten verboten, Kraftfahrzeuge aller Art zu führen.

Auf Aufforderung des Landratsamts, das Zweifel an seiner Fahreignung wegen Drogenkonsums hatte, unterzog sich der Kläger am 14. Januar 2009 einer ärztlichen Untersuchung. Das Gutachten vom 3. März 2009 kam im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass der Kläger bis November 2008 gelegentlich Cannabis konsumiert habe, keine Abhängigkeit bestehe oder bestanden habe und Hinweise auf Mischkonsum mit Alkohol vorlägen. Diese Hinweise ergaben sich daraus, dass der Kläger gegenüber der Ärztin im Explorationsgespräch eingeräumt hatte, auf Partys illegale Drogen und Alkohol kombiniert zu haben.

Aufgrund dieses Gutachtens war das Landratsamt der Auffassung, dass der Kläger wegen des Mischkon-

sums von Cannabis und Alkohol nach der Regelbeurteilung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – seine Fahreignung verloren habe, weil Anhaltspunkte, die eine Ausnahme im Sinne der Vorbemerkung 3 der Anlage rechtfertigen würden, nicht ersichtlich seien. Da jedoch möglich sei, dass er inzwischen seine Fahreignung wiedererlangt habe, ordnete das Amt die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Frage an, ob er trotz des die Fahreignung ausschließenden früheren Drogenmissbrauchs in Form eines gelegentlichen Cannabiskonsums mit Beigebrauch von Alkohol bereits wieder ein Kraftfahrzeug der Gruppe I sicher führen könne, ob insbesondere nicht zu erwarten sei, dass er ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln und/oder anderen psychoaktiven Stoffen oder deren Nachwirkungen führen werde (Fähigkeit zum Trennen von Konsum und Verkehrsteilnahme).

Da der Kläger der Aufforderung zur Vorlage des Gutachtens nicht nachkam, entzog ihm das Landratsamt gestützt auf § 11 Abs. 8 FeV die Fahrerlaubnis und ordnete unter Androhung eines Zwangsgeldes an, dass er den Führerschein abzuliefern habe.

Die dagegen erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen.

Auf die Berufung des Klägers hat der Verwaltungsgerichtshof das Urteil des Verwaltungsgerichts und den angegriffenen Bescheid mit Ausnahme der Zwangsgeldandrohung aufgehoben, die sich wegen der Ablieferung des Führerscheins bereits vor Klageerhebung erledigt gehabt habe, so dass die Klage insoweit von Anfang an unzulässig gewesen sei. Zur Begründung des stattgebenden Teils seiner Entscheidung hat er im Wesentlichen ausgeführt: Die Fahrerlaubnisentziehung sei rechtswidrig und verletze den Kläger in seinen Rechten. Zwar habe er zugegeben, bei Partys gelegentlich gleichzeitig oder in engem Zusammenhang mit Cannabis auch Alkohol konsumiert zu haben; deswegen sei er jedoch nicht nach § 11 Abs. 7 FeV als fahrungseignet anzusehen, obwohl Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung bei wörtlicher Auslegung erfüllt sei, weil dort neben der gelegentlichen Einnahme von Cannabis lediglich auf den zusätzlichen Gebrauch von Alkohol abgestellt werde. Diese Vorschrift müsse vor dem Hintergrund eines in einem anderen Verfahren eingeholten Gutachtens des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 09. Januar 2012 jedoch einschränkend ausgelegt werden. Der Verwaltungsgerichtshof habe aus jenem Gutachten in seinem Urteil vom 12. März 2012 (11 B 10.955) gefolgert, dass es keinen Erfahrungssatz gebe, demzufolge Personen, die einen Mischkonsum von Cannabis und Alkohol betrieben, früher oder später mit Sicherheit in diesem Zustand ein Fahrzeug im Straßenverkehr führen würden, eine Trennungsbereitschaft also aufgäben. Für den Anwendungsbereich der genannten Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung komme es demnach darauf an, ob in der Person des Betroffenen Besonderheiten bestünden, die befürchten ließen, dass gerade bei ihm im Falle sol-

chen Mischkonsums ein fehlendes Trennungsvermögen zu besorgen sei. Solche Besonderheiten seien beim Kläger nicht erkennbar. Ein nicht in Zusammenhang mit dem Führen von Fahrzeugen im Straßenverkehr stehender Mischkonsum sei auch kein Umstand, der die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens rechtfertige, um die Trennungsbereitschaft des Betroffenen zu eruieren. Zwar bildeten die in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgeführten Umstände den „Kernbestand“ der Tatsachen, die im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV Zweifel an der Fahreignung begründen könnten. Die Forderung nach Beibringung eines solchen Gutachtens sei vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts jedoch nur dann rechtmäßig, wenn die Gefahr eines Verstoßes gegen das Trennungsgebot als „naheliegend“ erscheine. Ein entsprechender Nachweis lasse sich indes nicht führen. Ausweislich des genannten Gutachtens habe eine – im Einzelnen bezeichnete – Studie bezüglich der Fahrbereitschaft keine relevanten Unterschiede zwischen der Beeinflussung nur durch THC und einer durch THC sowie zusätzlich durch Alkohol gezeigt. Deshalb spreche nichts dafür, dass Personen, die unter der Einwirkung beider Substanzen stünden, in größerer Häufigkeit Fahrzeuge im Straßenverkehr führen würden, als dies nach einem ausschließlichen Konsum von Cannabis geschehe. Wenn somit weder die Fahreignetheit des Klägers festgestanden habe, noch Anhaltspunkte für seine fehlende Fahreignung bestanden hätten, die zu weiteren Aufklärungsmaßnahmen berechtigten, habe der Beklagte ihn auch nicht zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens auffordern dürfen. Aus der Nichtbeibringung des Gutachtens könne daher nicht auf eine fehlende Fahreignung geschlossen werden. Die Aufforderung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens sei aber auch unabhängig davon deswegen rechtswidrig, weil sie zu Unrecht einen fahrerlaubnisrelevanten Mischkonsum beim Kläger voraussetze. Das wäre nur dann der Fall, wenn er die Substanzen unter zeitlichem und mengenmäßigem Blickwinkel in einer Weise eingenommen hätte, die zu einer kombinierten Rauschwirkung hätte führen können. Dies sei jedoch durch das ärztliche Gutachten vom 03. März 2009 nicht erwiesen. Hierzu reiche die vage Angabe des Klägers, auf Partys auch Alkohol und illegale Drogen kombiniert zu haben, gerade im Zusammenhang mit der von ihm gemachten Einschränkung, „Bier schmecke nach dem Ziehen an einem Joint nicht mehr“, nicht aus. Vielmehr rechtfertige diese Einlassung allenfalls die Aufforderung zur Beibringung eines Gutachtens zur Klärung der Frage, ob tatsächlich ein Mischkonsum im fahrerlaubnisrechtlich beachtlichen Sinne vorliege. Da jedoch die Beibringungsaufforderung unterstelle, dass der Kläger seine Fahreignung bereits verloren habe, wäre ein vom ihm unter dieser Prämisse tatsächlich beigebrachtes Fahreignungsgutachten weder geeignet gewesen, die Frage des Verlusts der Fahreignung noch die Frage ihrer Wiedererlangung aufzuklären. Somit stehe weder fest, dass der Kläger seine Fahreignung tatsächlich verloren gehabt habe,

noch lägen die Voraussetzungen des § 11 Abs. 8 FeV vor.

Mit seiner durch den Verwaltungsgerichtshof zugelassenen Revision gegen dieses Urteil [erstrebt der Beklagte] die Zurückweisung der Berufung.

Der Vertreter des Bundesinteresses ist wie der Beklagte der Auffassung, dass die einschränkende Auslegung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung das Regel-Ausnahme-Verhältnis dieser Bestimmung verkenne. Die Entscheidung des Verordnungsgebers sei wegen der nur geringen Datenlage hinsichtlich der Wirkungen von Drogen und Mischkonsum unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Das vom Berufungsgericht herangezogene Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin sei von den Fachleuten der Grenzwertkommission geprüft worden mit dem Ergebnis, dass es dem Stand von Wissenschaft und Technik entspreche, allerdings als einzelnes Gutachten diesen Stand nur bezogen auf eine konkrete Fragestellung darstelle. Vor diesem Hintergrund habe dem Kläger nicht ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Fahrerlaubnis entzogen werden müssen. Wegen des Mischkonsums hätten Zweifel an seiner Fahreignung bestanden, die medizinisch-psychologisch zu klären gewesen seien; denn nach dem Gutachten sei die Wahrscheinlichkeit eines Kontrollverlustes hinsichtlich des Trennungsvermögens zwischen einem Mischkonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen nicht bezifferbar; zudem sei eine Anwendung allgemeiner Beobachtungen auf einen Einzelfall bei hohen individuellen Unterschieden bezüglich verschiedener Faktoren nicht vertretbar.

Aus den Gründen:

Die Revision ist begründet. Der Verwaltungsgerichtshof hätte bei richtiger Anwendung von Bundesrecht die Berufung des Klägers gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts in vollem Umfang zurückweisen müssen; denn weder die nach Auffassung des Berufungsgerichts gebotene einschränkende Auslegung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung noch die das Berufungsurteil gleichermaßen tragenden Ausführungen dazu, dass die Fahrerlaubnisbehörde auf unzureichender Tatsachengrundlage vom Verlust der Fahreignung des Klägers ausgegangen sei, halten einer revisionsgerichtlichen Prüfung stand. Das Berufungsurteil muss daher nach § 144 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 VwGO aufgehoben und die Berufung zurückgewiesen werden.

1. Die angegriffene Entziehung der Fahrerlaubnis setzt nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV voraus, dass sich der Kläger als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat. Dies ist nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere unter anderem dann anzunehmen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach der hier maßgeblichen Nummer 9.2.2 dieser Anlage ist bei der – beim Kläger festgestellten – gelegentlichen Einnahme von Cannabis

eine Fahreignung oder bedingte Fahreignung für die betroffenen Fahrzeugklassen nur bei Trennung von Konsum und Fahren anzunehmen und wenn unter anderem kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol vorliegt. Diese Bewertung gilt ausweislich der Vorbemerkung Nr. 3 der Anlage 4 für den Regelfall. Grundlage der Eignungsbeurteilung ist nach der Vorbemerkung Nr. 2 in der Regel ein ärztliches Gutachten. Insoweit verweist die Vorbemerkung auf § 11 Abs. 2 Satz 3 FeV. Für besondere Fälle verweist die Vorbemerkung unter anderem auf § 11 Abs. 3 FeV und die dort vorgesehene Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Der Senat teilt nicht die Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs, der dem Kläger angelastete Konsum von Cannabis und Alkohol könne schon deswegen weder die Annahme mangelnder Fahreignung noch die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens rechtfertigen, weil ein solcher – nicht in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehender Mischkonsum allein – entgegen dem Wortlaut der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nicht zum Verlust der Fahreignung führe, ja nicht einmal einen durchgreifenden Anhaltspunkt zur Klärung der Fahreignung biete, sondern dazu weitere Besonderheiten in der Person des Betroffenen hinzutreten müssten.

Eine solche einschränkende und damit der Sache nach korrigierende Auslegung der untergesetzlichen Norm wäre nur dann notwendig, wenn ihr wörtliches Verständnis gegen höherrangiges Recht verstieße, unter anderem also dann, wenn ein solches Verständnis – wie das Berufungsgericht meint – nicht mit dem mit Verfassungsrang ausgestatteten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar wäre. Diesen Verfassungsverstoß folgert das Berufungsgericht aus dem von ihm in einem früheren Verfahren eingeholten Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität M. vom 09. Januar 2012, wonach es keinen Erfahrungssatz des Inhalts gebe, demzufolge Personen, die einen Mischkonsum von Cannabis und Alkohol betrieben, früher oder später mit Sicherheit in diesem Zustand ein Fahrzeug im Straßenverkehr führen würden, eine Trennungsbereitschaft also aufgäben. Der daraus gezogene Schluss des Gerichts, es müssten daher für die Anwendung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung in der Person des Mischkonsumenten Besonderheiten bestehen, die befürchten ließen, dass gerade bei ihm ein fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Straßenverkehr zu besorgen sei, wird von Verfassungs wegen nicht gefordert.

Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gebietet nicht, nur dann die Fahreignung eines Mischkonsumenten zu verneinen, wenn mit Sicherheit zu erwarten ist, dass der Betroffene früher oder später unter Einwirkung von Rauschmitteln ein Fahrzeug führen, also die Trennungsbereitschaft aufgeben wird. Schon der Umstand, dass ein solcher Mischkonsum die Aufgabe der Trennungsbereitschaft möglich erscheinen lässt, mag die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines solchen Kontrollverlustes auch nicht – wie das vom Verwaltungsgerichtshof herangezogene Gutachten ausführt – be-

zifferbar sein, rechtfertigt vor dem Hintergrund der staatlichen Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, grundsätzlich die Annahme mangelnder Fahreignung (zu den Ausnahmen siehe Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung). Die Interessen des Rauschmittelkonsumenten dürfen insoweit hintangestellt werden, wie es in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung geschehen ist. Notwendig ist allerdings unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit eine hinreichende Wahrscheinlichkeit einer Teilnahme am Straßenverkehr unter der Wirkung der Rauschmittel und daraus folgender Schäden.

Zu Unrecht meint der Verwaltungsgerichtshof, aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Fahrerlaubnisrelevanz gelegentlichen Cannabiskonsums in der Zusammenschau mit dem erwähnten Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin folgern zu müssen, dass der Mischkonsum allein aus verfassungsrechtlicher Sicht keine in diesem Sinne hinreichende Gefahrenwahrscheinlichkeit hervorruft. Zwar trifft es zu, dass nach dieser Rechtsprechung (grundlegend; BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92 – BVerfGE 89, 69 <mit Anmerkung von Franßen in DVBl 1993, 998>; Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378), der sich der erkennende Senat angeschlossen hat (Urteil vom 05. Juli 2001 – BVerwG 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29), der einmalige oder gelegentliche Cannabiskonsum für sich gesehen nicht den für die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens hinreichenden Verdacht eines Fahreignungsmangels begründet; denn dafür genügt nicht jeder Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines solchen Mangels hindeutet. Regelmäßig ist daher auch nach der Rechtsprechung des Senats erforderlich, dass der gelegentliche Cannabiskonsum mit der Teilnahme am Straßenverkehr verknüpft ist, um einen „Anfangsverdacht“ zu rechtfertigen. Erst recht ist daher die Annahme fehlender Fahreignung allein wegen gelegentlichen Cannabiskonsums unverhältnismäßig.

Dasselbe muss jedoch – auch unter Berücksichtigung des Gutachtens vom 09. Januar 2012 – nicht für einen gelegentlichen Cannabiskonsum gelten, der mit dem Genuss von Alkohol einhergeht. Der vom Verwaltungsgerichtshof herangezogene Hinweis des Gutachtens darauf, eine Studie von Ronen u. a. (The effect of alcohol, THC and their combination on perceived effects, willingness to drive and performance of driving and non-driving tasks, Accident Analysis and Prevention, 42 <2010>, S. 1855 – 1865) habe ergeben, dass die Fahrbereitschaft von Probanden sich nicht unterschieden habe, gleichgültig, ob sie unter Einfluss von THC, Alkohol oder beider Substanzen gestanden hätten, so dass nichts dafür spreche, dass Mischkonsumenten in größerer Häufigkeit Fahrzeuge im Straßenverkehr führen würden, als dies nach dem ausschließlichen Konsum von Cannabis geschehe, verfährt aus zwei Gründen nicht:

Zum einen verkennt der Verwaltungsgerichtshof – worauf der Sache nach auch der Vertreter des Bundes-

interesses hinweist –, dass die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung maßgeblich auf den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin bei dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115) beruht, denen ein entsprechendes verkehrsmedizinisches Erfahrungswissen zugrunde liegt und die den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis auf diesem Gebiet wiedergeben (vgl. OVG Magdeburg, Beschluss vom 14. Juni 2013 – 3 M 68/13 – NJW 2013, 3113 <3114>). Die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung fasst – anders ausgedrückt – die Erkenntnisse zusammen, die in den Begutachtungs-Leitlinien unter Beteiligung der entsprechenden Fachkreise ihren Niederschlag gefunden haben (vgl. dazu Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl., Kommentar zu Kapitel 2.4, S. 35). Ein solcher auf breiter Basis entwickelter Erkenntnisstand lässt sich nicht ohne weiteres durch wissenschaftliche Einzelmeinungen oder einzelne Studien widerlegen. Erforderlich ist vielmehr die Darlegung, dass der wissenschaftliche Erkenntnisstand zur Überzeugung der dafür maßgeblichen Kreise inzwischen entsprechend fortgeschritten ist oder zumindest infolge der neuen Erkenntnisse nachhaltig in Frage gestellt wird. Dazu, ob die im Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin wiedergegebene Studie geeignet ist, die in den Begutachtungs-Leitlinien niedergelegte Überzeugung der Fachkreise, die Grundlage der Einschätzung des Normgebers geworden ist, in diesem Sinne zu erschüttern, hat der Verwaltungsgerichtshof sich nicht geäußert. Er hat sich damit begnügt, die Ergebnisse dieser Studie mit dem Wortlaut der die Begutachtungs-Leitlinien (dort Abschnitt 3.12.1 Abs. 3) umsetzenden Norm (Nr. 9.2.2 der Anlage 4) abzugleichen, und gemeint, auf dieser Grundlage die Norm in ihrem wortgetreuen Verständnis verwerfen zu können. Notwendig wäre dafür zumindest die Feststellung gewesen, dass der Stand der Wissenschaft sich inzwischen im Sinne der Studie weiterentwickelt hat.

Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass die Ausführungen der Studie zum Trennungsvermögen und zur Trennungsbereitschaft von gelegentlichen Cannabiskonsumenten ohne und mit Beigebrauch von Alkohol tatsächlich dem derzeit anerkannten Stand wissenschaftlicher Erkenntnis entspricht. Dies bedarf aber keiner weiteren Sachaufklärung, die nur von den Tatsacheninstanzen geleistet werden könnte, weil selbst dann, wenn sich der Erkenntnisstand in diesem Sinne weiterentwickelt hätte, ein wortgetreues Verständnis der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung verfassungsrechtlich nicht in Frage gestellt würde.

Maßgeblich für die Gefahreinschätzung, die dieser Nummer zugrunde liegt, ist nicht nur der Grad der Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Verlust des Trennungsvermögens oder der Trennungsbereitschaft zwi-

schen der Teilnahme am Straßenverkehr und dem Drogenkonsum kommt, sondern auch der Grad der Wahrscheinlichkeit, dass es infolge fehlender Trennung zu Schäden kommt, mit anderen Worten, die Wahrscheinlichkeit, dass der fahrende Drogenkonsument Unfälle verursacht. Selbst wenn man als richtig unterstellt, dass der Mischkonsument sich nicht häufiger ans Steuer setzt als derjenige, der es beim Cannabiskonsum belässt, bleibt die Erhöhung des Unfallrisikos durch die kombinierte Rauschwirkung (vgl. Schubert u.a., a. a. O., Kommentar zu Kapitel 3.12.1, Anmerkung 1.1 d, S. 171 f.). Auf den Anstieg der Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit wegen der additiven, möglicherweise sogar synergistischen Wirkungen des Mischkonsums, die in mehreren Studien beschrieben wurden, wird selbst in Abschnitt 3 des Gutachtens aufmerksam gemacht, auf das der Verwaltungsgerichtshof sich hinsichtlich des gleichbleibenden Trennungsvermögens beruft, dabei aber diesen, die Unfallhäufigkeit betreffenden Umstand ausblendet. Es ist Allgemeingut, dass im Recht der Gefahrenabwehr, zu dem auch das Fahrerlaubnisrecht zählt, für ein Einschreiten der Behörde in dem Maße geringere Anforderungen an die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts gestellt werden dürfen, in dem das Ausmaß des zu erwartenden Schadens ansteigt. In vergleichbarer Weise dürfen an die Wahrscheinlichkeit einer fehlenden Trennung von Fahren und Konsum geringere Anforderungen gestellt werden, wenn eine solche Fahrt aufgrund der Art und Kombination der konsumierten Stoffe und der damit einhergehenden stärkeren Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit regelmäßig zu größeren Unfallrisiken führt. Vor diesem Hintergrund ist es nicht geboten, Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit einschränkend auszulegen, soweit dort bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis die Fahreignung verneint wird, wenn ein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol vorliegt. Voraussetzung ist allerdings – dies wird bereits vom Zweck der Norm vorausgesetzt –, dass ein Mischkonsum vorliegt, der in zeitlicher und mengenmäßiger Hinsicht zu einer kombinierten Rauschwirkung führen kann (dazu im Folgenden unter 2.).

2. Das angegriffene Urteil erweist sich auch nicht deswegen im Ergebnis als richtig, weil es unabhängig von der vermeintlich gebotenen einschränkenden Auslegung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung und damit eigenständig tragend auch darauf gestützt ist, dass die Fahrerlaubnisbehörde nicht hinreichend geklärt habe, ob dem Kläger überhaupt ein fahrerlaubnisrelevanter Mischkonsum mit der Folge mangelnder Fahreignung vorgeworfen werden konnte. Die Fahrerlaubnisbehörde durfte auf der Grundlage des ärztlichen Gutachtens vom 03. März 2009 unter Berücksichtigung der Vorgeschichte ohne weitere Sachaufklärung davon ausgehen, dass der Kläger seinerzeit seine Fahreignung – jedenfalls zunächst – verloren hatte.

Die Behörde hat diesen Eignungsmangel daraus geschlossen, dass der Kläger bis November 2008 unstreit-

tig gelegentlicher Cannabiskonsument war und dass er ausweislich des genannten Gutachtens gegenüber der Ärztin angegeben hatte, auf Partys auch illegale Drogen und Alkohol kombiniert zu haben und diese Hinweise auf Mischkonsum von Cannabis und Alkohol festgestellt hatte. Der Verwaltungsgerichtshof hat die Angaben des Klägers zur Kombination illegaler Drogen und Alkohol nicht für ausreichend für die Annahme einer fahrerlaubnisrelevanten kombinierten Rauschwirkung gerade im Hinblick darauf gehalten, dass der Kläger seine Äußerung vor der Gutachterin mit der Einschränkung versehen hatte, dass ein Bier nach dem Ziehen an einem Joint nicht mehr schmecke.

Soweit es sich dabei um eine einer revisionsgerichtlichen Kontrolle grundsätzlich entzogene Tatsachenwürdigung handelt, hat der Beklagte dies mit der Rüge angegriffen, dass sie gegen die Denkgesetze verstoße, weil es sich um einen logisch unmöglichen Schluss handele.

Diese Rüge greift im Ergebnis nicht durch, da der vom Verwaltungsgerichtshof gezogene Schluss logisch nicht ausgeschlossen ist. Allerdings hat die Rüge eine gewisse Berechtigung, soweit der Verwaltungsgerichtshof die Kausalität zwischen dem eingestandenen Mischkonsum und einer daraus folgenden Rauschwirkung im Hinblick auf die genannte einschränkende Äußerung des Klägers bezweifelt. Der Umstand, dass ihm das Bier nach einem Joint nicht mehr schmeckte, schließt nicht nur nicht aus, dass er den Alkohol auf den Partys vor dem Rauschgift zu sich genommen hat; im Zusammenhang mit dem Eingeständnis, offenbar mehrfach beides kombiniert zu haben, kann im Gegenteil nur gefolgert werden, dass er immer diese Konsumreihenfolge gewählt hat, nachdem er festgestellt hatte, dass die gegenteilige Reihenfolge ihm nicht schmeckte. Gegen die Möglichkeit einer fahrerlaubnisrelevanten kombinierten Rauschwirkung spricht eine solche Konsumreihenfolge jedenfalls nicht.

Zu berücksichtigen ist im Übrigen, dass der Verwaltungsgerichtshof unabhängig davon auch auf die Vagheit der Einlassung des Klägers hingewiesen und darauf aufmerksam gemacht hat, dass beide Substanzen auch unter zeitlichem und mengenmäßigem Blickwinkel in einer Weise eingenommen worden sein müssten, die zu einer kombinierten Rauschwirkung habe führen können; insoweit verweist er auf seinen Beschluss vom 15. September 2009 – 11 CS 09.1166 – (juris), in dem er sich zu Recht – wie auch weitere Instanzgerichte (VGH Mannheim, Beschlüsse vom 10. Februar 2006 – 10 S 133/06 – DÖV 2006, 483, und vom 19. August 2013 – 10 S 206/13 – juris; VG Hamburg, Beschluss vom 10. September 2009 – 15 E 1544/09 – juris; VG Osnabrück, Beschluss vom 15. Februar 2011 – 6 B 95/10 – juris) auf den Standpunkt gestellt hat, dass es im Hinblick auf die Gefahren des Mischkonsums, deren Vermeidung die Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung dient, allein auf die kombinierte Rauschwirkung ankommt. Entscheidend ist – wie der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem Urteil vom 12. März 2012 – 11 B 10.955 – (juris

Rn. 54) zutreffend ausführt – keine „handlungsbezogene“, sondern eine „wirkungsbezogene“ Betrachtungsweise; nötig ist keine gleichzeitige Einnahme der Substanzen, sondern unter zeitlichem Blickwinkel eine Einnahme, die eine kombinierte Rauschwirkung zur Folge haben kann. Ein fahrerlaubnisrelevanter Mischkonsum von Cannabis und Alkohol setzt demnach in zeitlicher Hinsicht eine Einnahme der Substanzen voraus, die zu einer Wirkungskumulation führen kann (VGH Mannheim, Beschluss vom 19. August 2013, a. a. O. Rn. 6; so auch Pießkalla, NVZ 2008, 542 <545 f.>). Hier stand ein solcher zeitlicher Zusammenhang indes nicht in Frage. Anders als in den Fällen, in denen diese Problematik erörtert worden ist, musste hier nach den Äußerungen des Klägers über sein Konsumverhalten nicht von einer zeitlichen Streuung, sondern von einer Einnahme der Substanzen im Sinne eines einheitlichen Lebensvorganges ausgegangen werden. Die Frage, ob eine überlappende Wirkung beider Substanzen ausgeschlossen war, stellte sich daher von vornherein nicht.

Problematischer ist die Betrachtung aus dem – vom Verwaltungsgerichtshof im angegriffenen Urteil so bezeichneten – mengenmäßigen Blickwinkel. Insoweit kann jedenfalls denkgesetzlich nicht ausgeschlossen werden, dass der Kläger die in Rede stehenden Substanzen in derart geringen Mengen konsumiert hat, dass eine im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne beachtliche kombinierte Rauschwirkung nicht eintreten konnte. Jedenfalls aus diesem Grund liegt – anders als der Revisionsführer meint – kein schlechthin unmöglicher Schluss des Verwaltungsgerichtshofs vor, wenn er das seinerzeitige Vorliegen der Voraussetzungen der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung als nicht erwiesen betrachtet und eine weitere Sachaufklärung hinsichtlich des eingetretenen Verlusts der Fahreignung für erforderlich hält.

Ungeachtet dessen steht diese Einschätzung des Verwaltungsgerichtshofs jedoch deshalb nicht im Einklang mit Bundesrecht, weil sie überzogene Anforderungen an die behördliche Pflicht zur Sachaufklärung stellt. Die Einlassung des Klägers gegenüber der Ärztin der Begutachtungsstelle, er habe auf Partys auch illegale Drogen und Alkohol kombiniert, konnte gerade im Hinblick darauf, dass sie aus Anlass einer Untersuchung seiner Fahreignung gemacht wurde, die zudem angeordnet worden war, weil

- bei ihm Betäubungsmittelutensilien gefunden worden waren,

- er bereits früher ein Kfz unter Einfluss von Betäubungsmitteln geführt hatte und

- er im Jahre 2007 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr auffällig geworden war,

bei der gebotenen lebensnahen Betrachtungsweise nur dahin verstanden werden, dass dieses Konsumverhalten für ihn jedenfalls nicht ungewöhnlich war. Im Hinblick auf seine in demselben Zusammenhang gemachten Angaben zur Höhe seines Bierkonsums (jeden zweiten Tag bis zu zwei Halbe, bei dem letzten Rausch vor einem halben Jahr fünf bis sechs Halbe

Bier) und die Vorgeschichte, die Anlass für die ärztliche Untersuchung war, lag die Annahme, bei dem eingeräumten mehrmaligen kombinierten Konsum von Cannabis und Alkohol könne die Menge der eingenommenen Substanzen jedes Mal so gering gewesen sein, dass es zu einer kombinierten Rauschwirkung nicht habe kommen können, mehr als fern. Nach der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Beschluss vom 15. September 2009 – 11 CS 09.1166 – juris Rn. 32 ff.), der sich insoweit auf einen Kammerbeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – (NJW 2005, 349 ff.) und auf die Begründung des Bundesrates zu § 24a Abs. 1 StVG in der seinerzeitigen Fassung (BTDrucks 13/1439 S. 4) beruft, liegen die Schwellen für eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit bei einer THC-Konzentration von 1 ng/ml und für eine alkoholbedingt verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 bis 0,4 Promille, wobei nicht ausgeschlossen werden könne, dass bei Aufnahme beider Substanzen Werte, die jeweils unter diesen Schwellen lägen, in ihrer Summation Einfluss auf die Fahreignung haben könnten; dies könne allerdings nicht als feststehend im Sinne des § 11 Abs. 7 FeV betrachtet werden. Selbst wenn man diesen Schwellenwert für THC in Zweifel zöge (dies ist Gegenstand einer anhängigen Revision – BVerwG 3 C 3.13 – gegen ein Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –), lägen diese Schwellen dennoch so niedrig, dass die Behörde auch bei Ausblendung etwaiger Summationswirkungen nicht ernstlich davon ausgehen musste, dass die Kombination beider Stoffe in jedem der eingestandenen Fälle keine fahrerlaubnisrelevante kombinierte Rauschwirkung hätte herbeiführen können, zumal der Konsum auf Partys typischerweise den Zweck verfolgt, in die entsprechende „Partystimmung“ zu kommen. Dies gilt umso mehr, als der Kläger auch nach Kenntnis des Ergebnisses der Begutachtung keine Anstalten unternommen hat, die sich ergebenden Hinweise auf einen relevanten Mischkonsum durch eigene konkrete Angaben zur Menge dieses Konsums in Zweifel zu ziehen. Eine solche substantiierte Darlegung der in seiner Sphäre angesiedelten Sachverhaltelemente hätte ihm aber obliegen, hätte er den sich der Behörde bei lebensnaher Betrachtung aufdrängenden Sachverhalt mit der Pflicht zur weiteren Sachaufklärung in Frage stellen wollen (vgl. VGH Mannheim, Beschluss vom 19. August 2013 a.a.O. Rn. 10). Solche Angaben hat der Kläger nicht nur im Verwaltungsverfahren unterlassen, sondern auch im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht. Erst im Berufungsverfahren ist er überhaupt auf diese Problematik eingegangen, hat sich aber darauf beschränkt, die Bedenken zu wiederholen, die der Berichterstatter gegenüber der Behörde gegen deren Ansicht einer damaligen Fahreignung wegen Mischkonsums geäußert hat, ohne sich selbst konkreter zu seinen Konsumgewohnheiten einzulassen.

Durfte die Fahrerlaubnisbehörde somit ohne weitere Sachaufklärung annehmen, dass der Kläger infolge seines Mischkonsums die Fahreignung verloren hatte, war es ihr auch nicht verwehrt, den Kläger zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Frage aufzufordern, ob er inzwischen seine Fahreignung wiedererlangt habe. Eine solche Begutachtung wäre nach § 11 Abs. 7 FeV nur dann rechtlich ausgeschlossen gewesen, wenn keine Umstände vorgelegen hätten, welche die Wiedererlangung der Fahreignung möglich erscheinen ließen. Nachdem der Kläger gegenüber der Ärztin angegeben hatte, seit November 2008 den Cannabiskonsum eingestellt zu haben, die Beibringungsaufforderung aber nur fünf Monate später erging, könnte fraglich sein, ob der bis dahin verstrichene Abstinenzzeitraum für eine Wiedererlangung der Fahreignung ausreichend war. Da die Annahme mangelnder Fahreignung des Klägers an seinem gelegentlichen Mischkonsum auf Partys anknüpfte, dieser aber eine längere Zeit vor der vollständigen Einstellung des Cannabiskonsums letztmalig stattgefunden haben konnte, durfte die Behörde jedoch durchaus Zweifel daran haben, ob der Eignungsmangel des Klägers fort dauerte, so dass sie gehalten war, diese Eignungszweifel gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV medizinisch-psychologisch abklären zu lassen. Selbst wenn man aber den Zeitraum der Abstinenz nicht für ausreichend hielte, würde das am Erfolg der Revision nichts ändern; denn in diesem Fall wäre angesichts feststehender Eignungsmängel ohnehin nur eine Entziehung der Fahrerlaubnis in Betracht gekommen.

Da der Kläger der demnach berechtigten Aufforderung der Behörde, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, nicht nachgekommen ist, durfte die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 FeV auf seine mangelnde Fahreignung schließen. Dies gilt ungeachtet des im Berufungsverfahren aufrechterhaltenen Einwands des Klägers, ihm sei die Wahrnehmung des Gutachtertermins nicht zumutbar gewesen, weil die Begutachtungsstelle ihm erklärt habe, die Durchführung der medizinisch-psychologischen Untersuchung sei wegen unzureichender Abstinenz nicht aussichtsreich. Das Berufungsgericht ist diesem Einwand nicht nachgegangen, weil er aus seiner Sicht nicht entscheidungserheblich war. Dennoch ist insoweit eine Zurückverweisung der Sache zur weiteren Sachverhaltsklärung nicht geboten; denn selbst wenn der Tatsachenvortrag des Klägers zu dem Verhalten der Begutachtungsstelle zutreffend wäre, hätte das sein schlichtes Fernbleiben von der Untersuchung nicht gerechtfertigt.

08. Nicht (unmittelbar) straßenverkehrsbezogene Alkoholauffälligkeiten begründen einen die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erfordernden Verdacht auf Alkoholmissbrauch, wenn weitere tatsächliche Umstände hinzukommen, die in der Gesamtschau mit einer ver-

muteten Alkoholproblematik bei realistischer Betrachtung die Annahme rechtfertigen, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 14. November 2013 – 16 B 1146/13 –

Zum Sachverhalt:

Nachdem im Strafverfahren ungeklärt geblieben war, ob der Antragsteller unter Alkoholeinfluss (Blutalkoholkonzentration 2,56 Promille) ein Kraftfahrzeug geführt hatte, forderte der Antragsgegner ihn gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf. Als der Antragsteller das Gutachten nicht vorlegte, entzog ihm der Antragsgegner unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis. Der dagegen gerichtete Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes hatte in zweiter Instanz Erfolg.

Aus den Gründen:

Die angefochtene Entziehungsverfügung findet in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV höchstwahrscheinlich keine Rechtsgrundlage. Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung des Kraftfahrers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen, wenn dieser sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder das von der Fahrerlaubnisbehörde geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Der Schluss auf die Nichteignung ist aber nur dann zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig sowie hinreichend bestimmt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 –, juris, Rdnr. 19 = NJW 2005, 3081; zu § 15b Abs. 2 StVZO a. F. siehe BVerwG, Urteil vom 05.07.2001 – 3 C 13.01 –, juris, Rdnr. 20 = NJW 2002, 78; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 11 FeV Rdnr. 55).

Die Beibringungsanordnung vom 10.06.2013 erfüllt voraussichtlich jedenfalls die materiellen Rechtmäßigkeitsanforderungen nicht. In dieser Hinsicht müssen der Anordnung tatsächliche Umstände zugrunde gelegt werden, die einen Eignungsmangel als nahe liegend erscheinen lassen. Das ist nicht der Fall. Der Antragsgegner hat seine Anordnung, ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt und zur Begründung auf die beim Antragsteller festgestellte Blutalkoholkonzentration von 2,56 Promille verwiesen, die Ausdruck einer langfristigen und hohen Alkoholgewöhnung sei und deshalb den Schluss auf einen Alkoholmissbrauch erlaube. Letzteres trifft jedoch nicht zu. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn nach dem ärztlichen Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV) zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorlie-

gen (1. Alternative) oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (2. Alternative). Alkoholmissbrauch in diesem Sinne meint nicht – wie sonst umgangssprachlich – den übermäßigen Gebrauch von Alkohol, sondern liegt nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (nur dann) vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 –, juris, Rdnr. 13 = NJW 2008, 2601; Dauer, a. a. O., § 2 StVG Rdnr. 46).

In der Rechtsprechung der Obergerichte ist umstritten, ob § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV auch die Berücksichtigung nicht (unmittelbar) straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten gestattet. Dies ist angesichts der der Vorschrift zukommenden Auffangfunktion mit der ganz überwiegenden Auffassung zu bejahen. Allerdings reicht allein die Feststellung, dass bei einem Fahrerlaubnisinhaber (oder -bewerber) in der Vergangenheit – wie hier – einmal eine Alkoholkonzentration festgestellt wurde, die auf ein deutlich normabweichendes Trinkverhalten und eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung schließen lässt, nicht aus, um den Verdacht zu begründen, dass der Betroffene zukünftig ein Fahrzeug führen könnte, obwohl er hierzu aufgrund alkoholbedingter Beeinträchtigungen nicht mehr uneingeschränkt in der Lage ist. Denn hohe Alkoholgewöhnung sagt für sich genommen noch nichts Hinreichendes über die Gefahr zukünftiger Trunkenheitsfahrten aus. Vielmehr müssen weitere tatsächliche Umstände hinzukommen, die in der Gesamtschau mit der vermuteten Alkoholproblematik bei realistischer Betrachtung die Annahme rechtfertigen, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 08.04.2013 – 16 A 2704/12 – und vom 08.09.2008 – 16 B 749/08 –, VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 19.08.2013 – 10 S 1266/13 –, juris, Rdnr. 7; OVG Bremen, Beschluss vom 19.10.2011 – 2 B 148/11 –, juris, Rdnr. 16 ff. = NJW 2012, 473; OVG LSA, Beschluss vom 12.11.2008 – 3 M 503/08 –, juris, Rdnr. 6 f. = NJW 2009, 1829; OVG Rh.-Pf., Urteil vom 05.06.2007 – 10 A 10062/07 –, juris, Rdnr. 35 = ZfSch 2007, 656; VG Minden, Beschluss vom 08.09.2011 – 9 L 352/11 –, juris, Rdnr. 15 ff., 19 = DAR 2011, 720; VG Augsburg, Beschluss vom 09.03.2005 – Au 3 S 05.167 –, juris, Rdnr. 18 ff. = DAR 2005, 711; Dauer, a. a. O., § 13 FeV Rdnr. 21).

Ob sich solche Umstände vorliegend daraus herleiten ließen, dass dem Antragsteller eine Trunkenheitsfahrt zwar nicht nachgewiesen werden konnte, er in der Hauptverhandlung vor dem AG Dortmund aber schließlich eingeräumt hat, es könne sein, dass er doch gefahren sei, und damit möglicherweise selbst Zweifel an seinem Trennungsvermögen geäußert hat, bedarf keiner Entscheidung. Dies liegt zwar durchaus nahe, kann vom Senat jedoch nicht berücksichtigt werden, weil die Begutachtungsanordnung hierauf nicht ge-

stützt ist. Wenngleich die fragliche Einlassung des Antragstellers dort eingangs ausdrücklich erwähnt wird, hat der Antragsgegner sich nachfolgend zur Begründung des von ihm angenommenen Alkoholmissbrauchs allein auf den vom Antragsteller erreichten Blutalkoholwert bzw. die durch diesen indizierte Alkoholproblematik bezogen. An die Begründung der Begutachtungsanordnung gemäß § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV sind strenge Anforderungen zu stellen. Die Anordnung ist als reine Verfahrenshandlung nicht isoliert anfechtbar, sondern kann nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen eine daran anknüpfende Fahrerlaubnisentziehung oder eine sonstige in Rechte des Betroffenen eingreifende Maßnahme der Fahrerlaubnisbehörde inzident auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden. Ihr Adressat hat daher eigenständig zu prüfen, ob sie rechtmäßig und deswegen zu befolgen ist. Die Gutachtenanordnung muss dementsprechend aus sich heraus verständlich sein. Der Betroffene muss ihr entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob die in ihr verlaubbaren Gründe die behördlichen Zweifel an der Fahreignung zu rechtfertigen vermögen. Nur auf der Grundlage dieser Information kann er nämlich sachgerecht einschätzen, ob er sich trotz der mit einer Untersuchung verbundenen Beeinträchtigung seines Persönlichkeitsrechts und der Kostenbelastung der Begutachtung stellen will oder die mit der Verweigerung der Begutachtung verbundenen Risiken eingeht. Deswegen ist es den Gerichten verwehrt, eine unzulänglich begründete Gutachtenanordnung ihrerseits nachzubessern. Auch geht es nicht an, unzureichenden oder fehlenden behördlichen Ausführungen mit der Überlegung zu begegnen, der Betroffene werde schon wissen, worum es gehe. Selbst dem Betroffenen bekannte Umstände müssen in der Anordnung zumindest so umschrieben sein, dass für ihn ohne weiteres erkennbar ist, was im Einzelnen zur Begründung der Aufforderung herangezogen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.07.2001 – 3 C 13.01 –, a. a. O., Rdnr. 25 f. = NJW 2002, 78; zur dienstrechtlichen Untersuchungsanordnung siehe BVerwG, Urteil vom 26.04.2012 – 2 C 17.10 –, juris, Rdnr. 20 = NVwZ 2012, 1483; OVG NRW, Beschlüsse vom 07.02.2013 – 16 E 1257/12 –, juris, Rdnr. 4 = SVR 2013, 314, vom 13.04.2012 – 16 B 326/12 –, juris, Rdnr. 5 ff., und vom 10.11.2009 – 16 B 1181/09 –).

Schließlich kann die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens entgegen der Ansicht des VG nicht deshalb für rechtmäßig gehalten werden, weil aufgrund der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 2,56 Promille und der damit anzunehmenden ausgeprägten Alkoholproblematik ausreichende Anhaltspunkte dafür bestünden, dass der Antragsteller krank im Sinne einer Alkoholabhängigkeit sei. Denn abgesehen davon, dass diese Umstände für sich allein nicht genügen dürften, um die Annahme einer möglichen Alkoholabhängigkeit zu rechtfertigen, und die Begutachtungsanordnung auf eine etwaige Abhängigkeit auch gar nicht rekurriert, hätte insoweit nur die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV verlangt wer-

den dürfen (zur sachlichen Rechtfertigung dieser normativen Vorgabe siehe BayVG, Beschluss vom 24.08.2010 – 11 CS 10.1139 –, juris, Rdnr. 46 = SVR 2011, 275).

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

09. *) Der einmalige oder nur gelegentliche Cannabiskonsum ohne Bezug zum Straßenverkehr ist nicht als hinreichendes Verdachtselement dafür zu bewerten, dass der Betroffene den Konsum von Cannabis und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr nicht zuverlässig trennt. Vielmehr bedarf es hierfür konkreter Anhaltspunkte oder Hinweise darauf, dass durch den Konsum ständig fahreignungsrelevante Leistungsdefizite vorhanden sind.

2. Die mangelnde Trennung zwischen dem (gelegentlichen) Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen ist bei einem THC-Wert ab 1,0 ng/ml im Blutserum gegeben.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 839/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsgegner untersagte dem Antragsteller im Juni 2013 die Führung von fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr und entzog ihm die Fahrerlaubnis aller ihm erteilten Klassen: Der Antragsteller habe einen PKW im öffentlichen Straßenverkehr geführt, obwohl er Betäubungsmittel konsumiert habe. Bei der anschließend durchgeführten chemisch-toxikologischen Untersuchung sei eine THC-Carbonsäurekonzentration von 3,9 µg/l, mithin der Konsum von Cannabisprodukten nachgewiesen worden. Der Kläger erhob beim Verwaltungsgericht Klage. Hinsichtlich der angeordneten sofortigen Vollziehung der Ordnungsverfügung stellte er einen Aussetzungsantrag, den das VG ablehnte. Seine Beschwerde hatte vor dem Oberverwaltungsgericht Erfolg.

Aus den Gründen:

Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts hat die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i. V.m. § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) keine Rechtsgrundlage. Danach entzieht die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Im vorliegenden Fall durfte der Antragsgegner nicht gemäß § 46 Abs. 3 i. V.m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers schließen und deshalb ihm die Fahrerlaubnis entziehen. Der Antragsgegner hat zu Unrecht von dem Antragsteller die Überprüfung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Wege eines Drogenscreenings (Blut- und Urinprobe) einge-

fordert. Zwar weist das Verwaltungsgericht zutreffend darauf hin, dass der Schluss auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen i.S.v. § 11 Abs. 8 FeV nur zulässig ist, wenn der Betroffene sich weigert, sich untersuchen zu lassen, oder das von ihm geforderte Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Das setzt allerdings voraus, dass die Begutachtungsanordnung ihm gegenüber wirksam geworden ist und zudem in formeller und materieller Hinsicht rechtmäßig, namentlich anlassbezogen und verhältnismäßig war (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 –, NJW 2005, 3081 = juris, Rn. 19; OVG NRW, Beschluss vom 16.05.2012 – 16 A 1782/11 –, juris, Rn. 1).

Diese Voraussetzungen waren vorliegend nicht sämtlich erfüllt.

Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein ärztliches Gutachten beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift genügt schon die einmalige Einnahme eines Betäubungsmittels. Im Hinblick auf Cannabis ist jedoch eine einschränkende Auslegung der Norm geboten, weil Nr. 9.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zwischen regelmäßigem und gelegentlichem Cannabiskonsum unterscheidet. Der regelmäßige Konsum von Cannabis lässt die Fahreignung in jedem Fall entfallen (Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung). Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis entfällt die Fahreignung nicht, wenn der Fahrerlaubnisinhaber zwischen Konsum und Fahren trennt und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen (Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung).

Hintergrund ist, dass in aller Regel kein Anlass zu der Befürchtung besteht, dass der einmalige oder gelegentliche Konsum von Haschisch bei den Betroffenen zu einer permanenten fahreignungsrelevanten Absenkung ihrer körperlich-geistigen Leistungsfähigkeit führt. Es ist dabei auch nicht überwiegend wahrscheinlich, dass der Betroffene außer Stande ist, eine drogenkonsumbedingte zeitweilige Fahruntüchtigkeit rechtzeitig als solche zu erkennen oder trotz einer solchen Erkenntnis von der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr abzusehen. Hieraus folgen besondere Anforderungen an die Anordnung, ein ärztliches Gutachten beizubringen. Anderenfalls wäre dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Angemessenheit nicht hinreichend Rechnung getragen. Der einmalige oder nur gelegentliche Cannabiskonsum ohne Bezug zum Straßenverkehr ist daher nicht als hinreichendes Verdachtselement zu bewerten (vgl. BVerfG, Beschluss vom 20.06.2002 – 1 BvR 2062/96 –, juris, Rn. 45 und 54).

Dementsprechend müssen, worauf das Verwaltungsgericht hingewiesen hat, konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Betroffene den Konsum von Cannabis und die aktive Teilnahme am Straßenverkehr nicht zuverlässig trennt oder dass durch den Konsum ständig fahreignungsrelevante Leistungsdefizite vor-

handen sind (vgl. auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, § 14 Rn. 13 f., m. w. N.).

Unter Berücksichtigung dieser Maßgaben durften die durch das Wissenschaftliche Gutachten festgestellte THC-Carbonsäurekonzentration von 3,9 µg/l, der beim Antragsteller durchgeführte Drogenvor-test und die Weigerung der Teilnehmers am Drogenscreening nicht als Grundlage der Entziehung der Fahrerlaubnis genommen werden. Nach dem Ergebnis des Wissenschaftlichen Gutachtens zur Chemisch-Toxikologischen Untersuchung der Uniklinik K. war nicht davon auszugehen, dass bei dem Antragsteller zum Vorfallszeitpunkt eine relevante Cannabiswirkung vorgelegen hat; die Wirksubstanz Tetrahydrocannabinol (THC) war im Blut des Antragstellers nicht nachweisbar. Zwar komme sowohl ein gelegentlicher bzw. einmaliger, unter Umständen auch mehrere Tage zurückliegender Konsum, als auch ein mehrere Wochen zurückliegender chronischer Konsum in Betracht. Angesichts der als sehr niedrig zu bezeichnenden Konzentration sei andererseits eine passive Aufnahme nicht auszuschließen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller am Vorfallstag nicht hinreichend zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs getrennt hatte, liegen daher nicht vor. Die mangelnde Trennung zwischen dem (gelegentlichen) Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen ist nämlich bei einem THC-Wert ab 1,0 ng/ml im Blutserum gegeben (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21.03.2013 – 16 A 2006/12 –, NJW 2013, 2841 = juris, Rn. 34).

Ebenfalls bestehen keine verlässlichen Anhaltspunkte für einen länger zurückliegenden, aber regelmäßigen Cannabiskonsum. Auch das positive Ergebnis des vor Ort durchgeführten Drogenvor-tests hat hinreichende Verdachtsmomente für eine straßenverkehrsrechtliche Gefahr nicht entstehen lassen. Vielmehr lässt sich die positive Anzeige mit dem Ergebnis des Wissenschaftlichen Gutachtens insoweit in Einklang bringen, als eine THC-Carbonsäurekonzentration bei dem Antragsteller vorlag. Schließlich begründet die Summe der einzelnen Momente keine verlässliche Grundlage für eine weitergehende Ermittlung. Es lassen sich lediglich Hinweise auf einen Cannabiskonsum feststellen, aber keine konkreten Anhaltspunkte für eine fehlende Trennungsbereitschaft oder für einen regelmäßigen Cannabiskonsum. Soweit der Antragsteller bei der polizeilichen Kontrolle sehr nervös gewirkt hat und ein „Finger-Nase-Test“ auffällig verlaufen war, wird dieser Eindruck dadurch entkräftet, dass nach Einschätzung des blutentnehmenden Arztes der Antragsteller äußerlich nicht merkbar unter Drogeneinfluss gestanden hat.

Der Antragsteller konnte die Beibringung des Gutachtens daher verweigern, ohne dass der Antragsgegner nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV berechtigt gewesen wäre, auf dessen fehlende Kraftfahreignung zu schließen.

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

10. *) 1. Für die gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV erforderliche Annahme, dass Betäubungsmittel i.S.d. Betäubungsmittelgesetzes eingenommen worden sind, genügt es, wenn bei einer Bestätigungsanalyse im Blutserum des Betroffenen Benzoyllecgonin, ein Abbauprodukt von Cocain, vorgefunden wird. Der allein theoretische Hinweis des Betroffenen darauf, dass sich dieses Abbauprodukt auch in Ecgonin, einer in der Coca-Pflanze vorkommenden Substanz, finde, vermag diese Annahme nicht in Zweifel zu ziehen.

2. Auf mangelhaften Deutschkenntnissen des Betroffenen beruhende „Missverständnisse“ sind nicht geeignet, die Versäumung einer von der Fahrerlaubnisbehörde gesetzten Frist zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ausreichend zu entschuldigen.

Oberverwaltungsgericht Sachsen,
Beschluss vom 06. Dezember 2013 – 3 B 442/13 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat die auf § 3 Abs. 2 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 5, § 14 Abs. 1 Satz 2, § 11 Abs. 8 FeV gestützte Fahrerlaubnisentziehung für rechtmäßig erachtet, weil die Antragsgegnerin aus der Nichtbeibringung des zu Recht angeforderten ärztlichen Gutachtens auf die fehlende Fahreignung des Antragstellers habe schließen dürfen. Die Berechtigung und Verpflichtung, die Beibringung eines derartigen Gutachtens anzuordnen, habe sich aus § 46 Abs. 3, § 11 Abs. 2 FeV analog ergeben. Es seien hier Tatsachen bekannt geworden, die auf einen Mangel nach Anlage 4 (zu den §§ 11, 13 und 14 FeV) hinwiesen. Die Einschätzung der Antragsgegnerin, auf Grund des Vorfalls am 19. Mai 2012, bei dem ausweislich des rechtsmedizinischen Gutachtens der TU D. vom 25. Juni 2012 im Blutserum des Antragstellers das Abbauprodukt von Cocain, Benzoyllecgonin, festgestellt wurde, an dessen Fahreignung zu zweifeln, sei nicht zu beanstanden. Für die Kammer bestehe kein hinreichender Anlass zu Zweifeln daran, dass das in seinem Blutserum festgestellte Abbauprodukt von Cocain auf einen Cocainkonsum schließen lasse.

Mit der hiergegen erhobenen Beschwerde rügt der Antragsteller, dass die von ihm beabsichtigte Erstellung des Gutachtens wegen eines Missverständnisses nicht stattgefunden habe; auch habe er eine erneute Begutachtung in Auftrag gegeben, die aber wegen des dafür erforderlichen Drogenscreenings drei Monate dauere.

Mit diesem Vorbringen kann er die Richtigkeit des von ihm angegriffenen Beschlusses nicht in Frage stellen.

1. Das Verwaltungsgericht Dresden hat zutreffend festgestellt, dass die Anordnung zur Gutachtenbeibringung rechtmäßig war. Unabhängig davon, ob die Anordnung auf § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 FeV gestützt werden kann, ergeben sich aus dem dieser Anforderung zu Grunde liegenden

rechtsmedizinischen Gutachten der TU D. vom 25. Juni 2012 hinreichende Tatsachen, die die Annahme der Einnahme von Betäubungsmitteln i.S.d. Betäubungsmittelgesetzes begründen. Das Verwaltungsgericht hat hierzu zutreffend auf die Befundfeststellungen sowie darauf verwiesen, dass das bei der Bestätigungsanalyse im Blutserum vorgefundene Benzoyllecgonin ein Abbauprodukt von Cocain ist. Der allein theoretische Hinweis des Antragstellers darauf, dass sich dieses Abbauprodukt auch in Ecgonin, einer in der Coca-Pflanze vorkommenden Substanz, finde, gibt noch keinen Hinweis darauf, wie der Antragsteller ohne den Konsum von Cocain das bei ihm festgestellte Abbauprodukt aufgenommen habe könnte. Mit dem von ihm im Rahmen des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens eingeräumten nächtlichen Konsum von Cannabis kann das Analyseergebnis nicht erklärt werden. Eine andere nachvollziehbare Erklärung ist vom Antragsteller nicht abgegeben worden. Darüber hinaus weist nicht nur der der Blutentnahme vorangegangene sogenannte Drugwipe-Test die Einnahme von Cocain nach, sondern auch die immunochemisch im Blutserum vorgenommene Voruntersuchung der TU D. Eine solche Tatsachenlage reicht jedenfalls für die gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV erforderliche Annahme aus, dass vom Antragsteller Betäubungsmittel i.S.d. Betäubungsmittelgesetzes eingenommen worden sind.

2. Der Antragsteller hat die ihm von der Antragsgegnerin gesetzte Frist zur Beibringung des angeordneten Gutachtens nicht eingehalten; mit dem Verwaltungsgericht ist daher davon auszugehen, dass die Antragsgegnerin hieraus gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf seine Nichteignung schließen durfte. Die von dem Antragsteller vorgetragene, insbesondere auf seinen mangelhaften Deutschkenntnissen beruhenden „Missverständnisse“ sind nicht geeignet, die Fristversäumung ausreichend zu entschuldigen (vgl. hierzu Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 11 FeV Rn. 51 m. w. N.). So dürfte es schon naheliegen, dass die Begutachtung daran gescheitert ist, dass der Antragsteller – wie sich aus dem Musterschreiben der ... GmbH vom 14. Oktober 2013 ergibt – die in aller Regel für die Vornahme der Blut- bzw. Haaranalysen erforderliche Vorauszahlung der Untersuchungskosten nicht geleistet hat. Auch wenn zu Gunsten des Antragstellers aber unterstellt werden könnte, dass er ausnahmsweise keine Unterlagen von der ... GmbH erhalten hatte, hätte es ihm obliegen, bei Ausbleiben einer Aufforderung, sich zur Untersuchung einzustellen, bei der ... GmbH nachzufragen oder aber um eine Fristverlängerung für die Vorlage des Gutachtens bei der Antragsgegnerin vorstellig zu werden. Wie dem Antragsteller aus mehreren Fristverlängerungsbegehren zur Einreichung einer Teilnahmebestätigung an einem besonderen Aufbau-seminar bekannt war, wäre es ohne weiteres möglich gewesen, mit einer entsprechenden Begründung auch nach Ablauf der behördlichen Frist gemäß § 31 Abs. 7 VwVfG eine Fristverlängerung zu erwirken. Dass bei nicht fristgerechter Beibringung des Gutachtens die Entziehung der Fahrerlaubnis drohte, war dem Antragsteller infolge des ihm am 24. Januar 2013 zugestellten

Schreibens der Antragsgegnerin vom 22. Januar 2013 bekannt. Aus diesem Grund hatte er am 7. Februar 2013 auch die dem vorbezeichneten Schreiben beigelegte Einverständniserklärung ausgefüllt und persönlich bei der Fahrerlaubnisbehörde der Antragsgegnerin abgegeben. Es wäre daher seine Pflicht gewesen, auch dann, wenn die von ihm ausgewählte ... GmbH ihm eine telefonische Benachrichtigung zugesichert hätte, bei Ausbleiben einer solchen Benachrichtigung die notwendigen Schritte gegebenenfalls unter Beiziehung eines deutsch sprechenden Beistands vorzunehmen. Der alleinige Hinweis in seiner eidesstattlichen Erklärung, er habe gewartet, weil er angenommen habe, dass die ... GmbH sich mit der Behörde abstimme, reicht hierfür nicht aus. Insbesondere ist auch seine hierin geäußerte Verwunderung nicht nachvollziehbar, da das dort angesprochene „ausreichende Gutachten“ bis heute nicht vorliegt.

3. An diesem Ergebnis ändern auch die vom Antragsteller nunmehr vorgelegten Untersuchungsberichte sowie die Teilnahmebescheinigung des TÜV nichts. Zwar wäre ein vom Antragsteller im Widerspruchsverfahren vorgelegtes Gutachten bei der Entscheidung über seinen Widerspruch – und damit auch im vorliegenden Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes bis dahin – noch zu berücksichtigen gewesen (BayVGH, Urt. v. 30. November 1998 – 11 B 96.2648 –, juris Rn. 29; OVG NRW, Beschl. v. 10. Juli 2002 – 19 E 808/01 –, juris Rn. 8 m. w. N.). Die nunmehr vorgelegte Teilnahmebescheinigung des TÜV reicht aber hierfür schon deshalb nicht aus, weil die mit dem Gutachten zu beantwortende Frage danach, ob der Antragsteller Betäubungsmittel i. S. d. Betäubungsmittelgesetzes oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnehme, die seine Fahreignung nach Anlage 4 Nr. 9 FeV in Frage stellen, nicht beantwortet worden ist. Statt an dem Drogen-Kontroll-Programm des TÜV teilzunehmen, hätte der Antragsteller die Begutachtung bei der ... GmbH rechtzeitig nachholen müssen; dies wäre auch ohne weiteres möglich gewesen, denn der ... GmbH lag das Schreiben der Antragsgegnerin vom 07. Februar 2013 vor, in dem ihr die zu beantwortende Frage mitgeteilt worden war. Auch hätte der Antragsteller die Widerspruchsbehörde darauf hinweisen können, dass er sich derzeit einer Begutachtung unterziehe und dass aus diesem Grund der Erlass des Widerspruchsbescheids bis zur Vorlage des Gutachtens zurückgestellt werden solle. Es dürfte daher für den Antragsteller, gegebenenfalls mit Unterstützung seines Prozessbevollmächtigten, möglich gewesen sein, sich mit der ... GmbH auf eine zeitnahe Begutachtung zu verständigen und die Widerspruchsbehörde hierüber zu informieren. Nachdem dies aber nicht geschehen und das behördliche Verfahren mit Erlass des Widerspruchsbescheids abgeschlossen worden ist, könnte auch eine Beibringung des Gutachtens im Klageverfahren keinen Einfluss mehr auf die Rechtmäßigkeit der vom Antragsteller angegriffenen Verfügung haben (Dauer a. a. O. Rn. 54 m. w. N.). Vielmehr wäre es nur für das Verfahren auf Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von Bedeutung.

Nachdem der Antragsteller schließlich die verwaltungsgerichtliche Interessenabwägung nach § 80 Abs. 5 VwGO nicht mehr angegriffen hat, kann die Beschwerde nach alledem keinen Erfolg haben.

11. Die im Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 04. August 2008 allgemein vorgesehene Praxis, Jugendliche zwischen dem vollendeten 14. und 18. Lebensjahr zum Deliktszeitpunkt bei gelegentlichem Cannabiskonsum ohne Bezug zum Straßenverkehr zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zur Überprüfung der Kraffahreignung aufzufordern, ist in dieser Pauschalität nicht von § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV gedeckt.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 06. Dezember 2013 – 12 LA 287/12 –

Zum Sachverhalt:

Der am 15. Juni 1993 geborene Kläger gab in seiner Beschuldigtenvernehmung vom 3. Februar 2012 wegen des Vorwurfs, unerlaubt Marihuana veräußert zu haben, an, seit Anfang 2011 bis vor drei bis vier Monaten „an Wochenenden mal ab und zu Marihuana mitkonsumiert“ zu haben. Der Beklagte forderte ihn unter dem 24. April 2012 auf, binnen 28 Tagen ein ärztliches Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, um zu klären, ob auch noch heute Anhaltspunkte für einen gelegentlichen oder sogar regelmäßigen oder gewohnheitsmäßigen Konsum von Cannabisprodukten vorliegen. Der Kläger ließ hierzu durch anwaltlichen Schriftsatz vom 30. Mai 2012 vortragen, er habe eingeräumt, bis Oktober 2011 zwei- oder dreimal auf Partys Cannabis konsumiert zu haben. Der letzte Cannabiskonsum liege somit weit vor Erteilung der Fahrerlaubnis im Januar 2012. Anhaltspunkte für fehlendes Trennungsvermögen gebe es nicht. Dieses könne auch nicht unterstellt werden.

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 08. Juni 2012 entzog der Beklagte dem Kläger unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis aller Klassen, weil der Kläger das geforderte ärztliche Gutachten nicht beigebracht hatte. Er führte zur Begründung u. a. aus, nach Ziff. 1.5 des Erlasses des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 04. August 2008 führe einmaliger oder gelegentlicher Konsum von Cannabis ohne Bezug zum Straßenverkehr in der Regel zu keiner Überprüfungsmaßnahme. Anderes gelte jedoch für zum Deliktszeitpunkt Jugendliche zwischen dem vollendeten 14. und 18. Lebensjahr. Bei diesen rechtfertige auch der Besitz oder der Konsum kleinerer Mengen Cannabis die Anordnung eines ärztlichen Gutachtens, um zu klären, ob weiterhin konsumiert werde. Nach eigenen Angaben habe der Kläger im Alter von 17 mit dem Cannabiskonsum begonnen.

Auf die dagegen erhobene Klage des Klägers hat das Verwaltungsgericht den angefochtenen Fahrerlaubnisentziehungsbescheid aufgehoben.

Der Antrag des Beklagten, die Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts zuzulassen, hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

In der Rechtsprechung des Senats (Beschl. v. 27.06.2012 – 12 ME 65/12 –, v. 03.06.2010 – 12 PA 41/10 –, SVR 2010, 434, und v. 16.06.2011 – 12 ME 94/11 –; ferner Bay. VGH, Beschl. v. 22.09.2010 – 11 ZB 10.184 –, juris; OVG NRW, Beschl. v. 15.05.2009 – 16 B 114/09 –, Blutalkohol 46, 292) sind die Voraussetzungen für die Rechtmäßigkeit einer Anordnung eines ärztlichen Gutachtens nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV im Falle eines in Rede stehenden Cannabiskonsums (nicht, wie der Beklagte meint, eines medizinisch-psychologischen Gutachtens) im Sinne der Ausführungen des Verwaltungsgerichts geklärt. Erforderlich ist danach, dass entweder hinreichend konkrete Anknüpfungspunkte für einen regelmäßigen Cannabiskonsum oder neben der Einnahme von Cannabis weitere Tatsachen vorliegen, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Zweifel ziehen, wie etwa das fehlende Trennungvermögen zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Kraftfahrzeugen. Derartige weitere, die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in Zweifel ziehende Tatsachen hat das Verwaltungsgericht hier verneint. Umstände, die zu Bedenken gegen die Richtigkeit dieser Feststellung führen, legt der Beklagte nicht dar.

Sie ergeben sich nicht aus Ziff. 1.5 des – die Verwaltungsgerichte nicht bindenden – Erlasses des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 04. August 2008. Das Verwaltungsgericht merkt zutreffend an, dass der Erlass Gründe dafür, warum die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens zur Überprüfung der Kraftfahrereignung bei gelegentlichem Konsum von Cannabis ohne Bezug zum Straßenverkehr bei Jugendlichen zwischen dem vollendeten 14. und 18. Lebensjahr zum Deliktszeitpunkt gerechtfertigt sein soll, nicht benennt. Auch der Beklagte legt entsprechende, eine abweichende Behandlung dieser Gruppe von Jugendlichen rechtfertigende Gründe nicht dar. Sie sind dem Senat auch in dieser Pauschalität nicht ersichtlich. Der Senat verkennt dabei nicht, dass es in der Vergangenheit Fälle gegeben hat, in denen er bei (gelegentlichem) Cannabiskonsum und der „Zusatzsache“ des jugendlichen Alters des Drogenkonsumenten eine Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für gerechtfertigt gehalten hat (Beschl. v. 30.03.2004 – 12 ME 90/04 –, Blutalkohol 41, 563, juris, u. v. 15.11.2002 – 12 ME 700/02 –, Blutalkohol 40, 171, juris; vgl. dazu andererseits auch Bay. VGH, Beschl. v. 13.05.2005 – 11 CS 05.77 –, juris; VG Oldenburg, Beschl. v. 05.08.2008 – 7 B 2074/08 –, ZfSch 2008, 597, juris; s. auch VG Augsburg, Urt. v. 06.10.2005 – Au 3 S 05.949 –, juris; Zwerger, DAR 2005, 431, 436; Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehr, 2007,

Rdn. 1105; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 14 FeV Rdn. 18). Er hat dies auf die in dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 20. Juni 2002 (– 1 BvR 2062/96 –, NJW 2002, 2378, juris Rdn. 44) berichtete Erkenntnis gestützt, dass bei besonders gefährdeten Personengruppen, wie etwa bei Jugendlichen in der Entwicklungsphase, der Konsum von Cannabis möglicherweise zu chronischen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit führt. Unter welchen Voraussetzungen derartige Beeinträchtigungen zu besorgen sind (dazu etwa Bay. VGH, Beschl. v. 13.05.2005 – 11 CS 05.77 –, juris Rdn. 25), ist – soweit im vorliegenden Berufungszulassungsverfahren erkennbar, in dem, wie bereits ausgeführt, eine Zulassung rechtfertigende Darlegungen dieser Art nicht gemacht worden sind – nach dem Stand vorliegender Erkenntnisse nicht geklärt. Der Senat hält es vor diesem Hintergrund nach wie vor für denkbar, dass es Ausnahmefälle geben kann, in denen etwa bei länger andauerndem und intensiverem Cannabiskonsum im jugendlichen Alter des Drogenkonsumenten eine auf die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV gestützte Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Abklärung etwaiger dauerhafter Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Betroffenen in Betracht kommen kann. Gleichermäßen ist es denkbar, dass im Vorfeld einer Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens Anlass besteht, das Vorliegen derjenigen Konsumgewohnheiten, die zu einer chronischen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit führen können, durch die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens abzuklären, sofern Tatsachen bekannt werden, die insoweit Bedenken begründen. Hier erging die Aufforderung des Beklagten vom 24. April 2012 zur Vorlage eines ärztlichen Gutachtens, um zu klären, ob noch Anhaltspunkte für einen gelegentlichen oder sogar regelmäßigen oder gewohnheitsmäßigen Konsum von Cannabisprodukten vorlägen. Indes waren weder Anknüpfungspunkte für einen regelmäßigen Cannabiskonsum gegeben, noch zielte die Anordnung auf die Feststellung von die Fahrereignung in Zweifel ziehenden Mängeln oder gar von chronischen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit. Unter diesen Umständen hält sie einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

12. Die Wiederherstellung der Fahrereignung durch Teilnahme an einem Kurs nach § 11 Abs. 10 FeV nach Abschluss des Verwaltungsverfahrens kann einer Entziehungsverfügung im gerichtlichen Verfahren nicht mehr entgegengehalten werden.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 04. November 2013 – 12 ME 175/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller führte am 09. Dezember 2012 ein Fahrrad im öffentlichen Straßenverkehr mit einem

Blutalkoholgehalt von 1,77 ‰ (Befund der Universitätsmedizin G. vom 11.12.2012). Die Antragsgegnerin forderte ihn auf, ein Eignungsgutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung vorzulegen. Die Gutachter des TÜV H. kamen in ihrem Gutachten zu folgendem Ergebnis:

„Es ist zu erwarten, dass die untersuchte Person in Zukunft ein Kfz unter Alkoholeinfluss führen wird.“

Die Verhaltensprognose kann jedoch durch die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer nach § 70 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) günstig beeinflusst werden.“

In einem Begleitschreiben wies die Begutachtungsstelle den Antragsteller darauf hin, dass er nach erfolgreicher Teilnahme an einem amtlich anerkannten Nachschulungskurs die Fahrerlaubnis wieder bekommen könne. Dies bedeute zwar eine kleine zeitliche Verzögerung von ca. 6–8 Wochen. Es helfe ihm jedoch seine Fahrerlaubnis auf Dauer zu behalten.

Mit Bescheid vom 10. Juni 2013 entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller (ohne vorherige Anhörung) die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen unter Anordnung der sofortigen Vollziehung.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes abgelehnt. Die gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts erhobene Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Antragsteller hat im gerichtlichen Verfahren eine ergänzende Stellungnahme des TÜV H. vom 19. Juli 2013 vorgelegt, in der einer der Gutachter die zitierte Kursempfehlung wie folgt erläutert:

„Sicherlich kann diese Formulierung im Hinblick auf das gewählte Conditionalis missverständlich aufgefasst werden.“

Wir wollten jedoch zum Ausdruck bringen, dass durch die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung Herr D. die begründeten Bedenken an seiner Fahreignung ausräumen kann, mithin nach erfolgreicher Kursteilnahme die Fahreignungsvoraussetzungen wiederhergestellt sind.“

Der Antragsteller hat zudem eine Bestätigung über die – von der Antragsgegnerin zuvor genehmigte – Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer vom 01. August 2013 vorgelegt.

Er macht zur Begründung seiner Beschwerde unter Bezugnahme auf diese Unterlagen geltend: Das Schreiben des TÜV H. vom 19. Juli 2013 stelle klar, dass zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung eben keine durchgreifenden Bedenken gegen seine Fahreignung bestanden hätten. Die Antragsgegnerin hätte allenfalls die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis davon abhängig machen müssen, dass ein entsprechender Kurs belegt werde. Er habe zwischenzeitlich den Kurs erfolgreich abgeschlossen.

Die dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, geben keinen Anlass, die erstinstanzliche Entscheidung zu ändern.

Nach § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 3 FeV ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Frage, ob jemand zum Führen von Fahrzeugen geeignet ist, ist der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung (st. Rspr. d. Sen., z. B. Beschl. v. 21.03.2013 – 12 ME 42/13 –; Beschl. v. 26.04.2013 – 12 ME 11/13 –). Zu dem danach maßgeblichen Zeitpunkt der Entziehung der Fahrerlaubnis ist die Antragsgegnerin auf der Grundlage des Gutachtens des TÜV H. zu Recht von der Ungeeignetheit des Antragstellers ausgegangen. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass – im Zeitpunkt der Begutachtung – zu erwarten sei, dass der Antragsteller (auch) in Zukunft ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Die Gutachter führen zwar weiter aus, dass diese Verhaltensprognose durch die Teilnahme an einem Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer günstig beeinflusst werden könne. In der erläuternden Stellungnahme vom 19. Juli 2013 spricht einer der Gutachter zudem von bloßen „Bedenken“ an der Fahreignung. Für den Senat ist aber nicht zweifelhaft, dass die Gutachter des TÜV H. im Ergebnis nicht allein „Eignungsbedenken“ bzw. „Eignungszweifel“ festgestellt haben, die zunächst noch aufzuklären gewesen wären, sondern dem Antragsteller einen die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigenden „Eignungsmangel“ attestiert haben. Die Gutachter beziehen sich mit ihrer Kursempfehlung ersichtlich auf die Möglichkeit der Wiederherstellung der Fahreignung nach § 11 Abs. 10 FeV. Eine „Wiederherstellung der Eignung“ kommt nach dieser Vorschrift aber nur bei festgestellten „Eignungsmängeln“ in Betracht. Ein solcher Kurs dient dagegen nicht der Klärung von bloßen Eignungsbedenken. Der Entziehung seiner Fahrerlaubnis kann der Antragsteller auch nicht mit Erfolg entgegenhalten, dass er zwischenzeitlich einen nach § 70 FeV anerkannten Kurs für alkoholauffällige Kraftfahrer besucht hat. Für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Entziehungsverfügung ist hier – wie gesehen – auf den Zeitpunkt der Entziehungsverfügung abzustellen. Zu diesem Zeitpunkt konnte und musste die Antragsgegnerin aber noch von der Ungeeignetheit des Antragstellers ausgehen. Die Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Fahreignung lässt einen Eignungsmangel auch nicht rückwirkend entfallen. Zu berücksichtigen ist zwar, dass Inhaber einer Fahrerlaubnis in Niedersachsen – anders als in anderen Bundesländern – nicht die Möglichkeit haben, ihre Fahreignung durch die Teilnahme an einem entsprechenden Kurs nach § 11 Abs. 10 FeV jedenfalls bis zum Abschluss eines Widerspruchsverfahrens durch Widerspruchsbescheid (als letzte Behördenhandlung) wiederherzustellen (dazu etwa VG Weimar, Beschl. v. 07.05.2012 – 1 E 332/12 We –, NJW-Spezial 2012, 747, juris). In Niedersachsen findet ein Widerspruchsverfahren gegen Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörde nicht statt (§ 8a Nds. AG VwGO). Dass eine Fahrerlaubnisbehörde in Niedersachsen gleichwohl verpflichtet wäre, einem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, einen solchen Kurs zur

Wiederherstellung seiner Fahreignung vor Abschluss des Verwaltungsverfahrens zu besuchen, vermag der Senat – im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes – nicht zu erkennen. Die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen eröffnen der Fahrerlaubnisbehörde im Grundsatz keinen Spielraum für entsprechende (Billigkeits-)Erwägungen. Erweist sich ein Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet, so hat die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen. Es ist dem Antragsteller in der gegebenen Konstellation auch zumutbar, die Neuerteilung der Fahrerlaubnis zu beantragen. Der Senat versteht das Eignungsgutachten des TÜV H. unter Berücksichtigung der ergänzenden Stellungnahme vom 19. Juli 2013 dahingehend, dass nach erfolgreicher Teilnahme an einem anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung im Sinne des § 70 FeV aus medizinisch-psychologischer Sicht nicht mehr zu erwarten ist, dass er künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird. Nachdem die Antragsgegnerin einer Kursteilnahme zugestimmt und der Antragsteller eine Teilnahmebescheinigung über den durchgeführten Kurs vorgelegt hat, dürfte die Kraftfahreignung des Antragstellers hinsichtlich der Alkoholfahrt, welche Anlass für die Begutachtung war, wiederhergestellt worden sein. Einer erneuten Begutachtung bedarf es insoweit nicht (so zu § 11 Abs. 10 FeV; Beschl. d. Sen. v. 27. 10. 2011 – 12 LA 109/11 –).

13. 1. Bei einem Unfall zwischen einem Fußgänger und einem Kraftfahrzeug darf bei der Abwägung der Verursachungsanteile im Rahmen des § 254 Abs. 1 BGB nur schuldhaftes Verhalten des Fußgängers verwertet werden, von dem feststeht, dass es zu dem Schaden oder zu dem Schadensumfang beigetragen hat.

2. Die Beweislast für den unfallursächlichen Mitverschuldensanteil des Fußgängers trägt regelmäßig der Halter des Kraftfahrzeugs.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 24. September 2013 – VI ZR 255/12 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin begehrt von den Beklagten wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls Schmerzensgeld und Feststellung der Verpflichtung zur Zahlung zukünftiger Schäden vorbehaltlich des Anspruchübergangs auf Dritte, wobei sie eine Mithaftung von 75 % hinnimmt.

Die Klägerin wurde am 06. Februar 2009 gegen 20.11 Uhr als Fußgängerin beim Überqueren einer innerörtlichen Straße von dem bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversicherten PKW erfasst, dessen Halterin und Fahrerin die Beklagte zu 1 war. Dabei wurde die Klägerin schwer verletzt. Bei der ihr entnommenen Blutprobe wurde eine BAK von 1,75 Promille festgestellt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Das Berufungsgericht verneint einen Schmerzensgeldanspruch der Klägerin gegen die Beklagten gemäß § 7 Abs. 1, § 11 Satz 2 StVG, § 115 Abs. 1 VVG. Zwar habe sich der Unfall beim Betrieb des Fahrzeugs der Beklagten zu 1 ereignet, doch habe die Klägerin ein Verschulden der Beklagten zu 1 am Zustandekommen des Unfalls nicht bewiesen. Das von der Klägerin angebotene unfallanalytische Sachverständigen Gutachten scheidet als Beweismittel aus, weil die notwendigen ausreichend konkreten Anknüpfungstatsachen, insbesondere Entfernungen, Abstände, Endlagen und Geschwindigkeiten für die Erstellung eines unfallanalytischen Gutachtens nicht gegeben seien. Zwar könnten die Beklagten auch nicht den Unabwendbarkeitsbeweis führen, doch treffe die Klägerin ein überwiegendes Mitverschulden am Zustandekommen des Unfalls. Sie habe in erheblich alkoholisiertem Zustand unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO die Straße überquert, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Das Verschulden der Klägerin überwiege dermaßen, dass die Betriebsgefahr dahinter zurücktrete.

Mit der vom erkennenden Senat zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter.

Aus den Gründen:

Das Berufungsurteil hält der revisionsrechtlichen Überprüfung nicht stand.

1. Im Ansatz geht das Berufungsgericht allerdings zutreffend davon aus, dass die Beklagten auch ohne den Beweis eines Verschuldens der Beklagten zu 1 grundsätzlich aufgrund der Betriebsgefahr des Fahrzeuges für den unfallbedingten Schaden gemäß § 7 Abs. 1, § 11 Satz 2 StVG, § 115 Abs. 1 VVG einzustehen haben, weil sie nicht den Beweis der Verursachung durch höhere Gewalt gemäß § 7 Abs. 2 StVG führen können.

2. Das Berufungsurteil kann jedoch keinen Bestand haben, soweit es die Haftung der Beklagten wegen des überwiegenden Verschuldens der Klägerin verneint. Da die Klägerin weder Halterin noch Fahrerin eines beteiligten Fahrzeuges war, kommt eine Anspruchskürzung nach den §§ 17, 18 StVG nicht in Betracht. Die Beklagten zu 1 und 2 haften der Klägerin grundsätzlich als Gesamtschuldner in vollem Umfang. Die Gefährdungshaftung kann allerdings im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB entfallen, wenn die im Vordergrund stehende Schadensursache ein grob verkehrswidriges Verhalten des Geschädigten darstellt (st. Rspr., vgl. Senatsurteile vom 21. Dezember 1955 – VI ZR 63/55, VersR 1956, 238 f.; vom 12. Oktober 1965 – VI ZR 81/64, VersR 1966, 39 f.; vom 18. März 1969 – VI ZR 242/67, VersR 1969, 571, 572 und vom 13. Februar 1990 – VI ZR 128/89, VersR 1990, 535, 536). Die Abwägung nach § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB setzt jedoch stets die Feststellung eines haftungsbegründenden Tatbestandes auf der Seite des Geschädigten voraus. Die für die Abwägung maßgebenden Umstände müssen feststehen, d.h. un-

streitig, zugestanden oder nach § 286 ZPO bewiesen und für die Entstehung des Schadens ursächlich geworden sein (vgl. Senatsurteile vom 15. November 1960 – VI ZR 30/60, VersR 1961, 249, 250; vom 08. Januar 1963 – VI ZR 35/62, VersR 1963, 285, 286; vom 29. November 1977 – VI ZR 51/76, VersR 1978, 183, 185; vom 10. Januar 1995 – VI ZR 247/94, VersR 1995, 357, 358 und vom 21. November 2006 – VI ZR 115/05, VersR 2007, 263 Rn. 15 ff.; BGH, Urteil vom 20. Februar 2013 – VIII ZR 339/11, NJW 2013, 2018 Rn. 34). Nur vermutete Tatbeiträge oder die bloße Möglichkeit einer Schadensverursachung aufgrund geschaffener Gefährdungslage haben außer Betracht zu bleiben (vgl. Senatsurteil vom 20. März 2012 – VI ZR 3/11, VersR 2012, 865 Rn. 12). Für die Abwägung der Verursachungsanteile im Rahmen des § 254 Abs. 1 BGB ist mithin nur das Verhalten der Klägerin maßgebend, das sich erwiesenermaßen als Gefahrenmoment in dem Unfall ursächlich niedergeschlagen hat (vgl. Senatsurteil vom 10. Januar 1995 – VI ZR 247/94 a. a. O.).

Nach diesen Grundsätzen durfte das Berufungsgericht auf der Grundlage der getroffenen Feststellungen nicht annehmen, das Verschulden der Klägerin überwiege gegenüber der nicht ausgeräumten Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Beklagten dermaßen, dass die Betriebsgefahr hinter dem Verschulden der Klägerin zurücktrete. Mangels ausreichender Feststellungen zum Unfallhergang ergibt sich ein derart überwiegendes Mitverschulden der Klägerin am Zustandekom-

men des Unfalls nicht bereits daraus, dass diese in erheblich alkoholisiertem Zustand unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO die Straße überquerte, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Insoweit erweist sich das Berufungsurteil als widersprüchlich zu der Begründung, mit der das Berufungsgericht die Einholung eines unfallanalytischen Sachverständigengutachtens abgelehnt hat. Dazu heißt es in dem angefochtenen Urteil, dass sich weder aus der Ermittlungsakte noch aus der Aussage des Zeugen M. oder der Anhörung der Parteien konkrete Anknüpfungstatsachen, insbesondere Entfernungen, Abstände, Endlagen und Geschwindigkeiten entnehmen ließen, die ausreichten, um einen Sachverständigen mit der Erstellung eines unfallanalytischen Gutachtens über den Hergang des Unfalls zu beauftragen. Mithin stand für das Berufungsgericht weder fest, welche Wegstrecke die Klägerin auf der Fahrbahn bis zum Erreichen des Kollisionsorts zurückgelegt hat, noch dass sie für die Beklagte zu 1 nicht erkennbar gewesen ist und der Unfall durch eine sofortige Reaktion der Beklagten zu 1 nicht hätte vermieden werden können.

Das Berufungsgericht hat außerdem verkannt, dass bei einer Nichtbeweisbarkeit des Unfallhergangs die Beweislast für den unfallursächlichen Mitverschuldensanteil der Klägerin nach allgemeinen Beweisgrundsätzen (vgl. Baumgärtel/Helling, Handbuch der Beweislast 3. Aufl. § 254 Rn. 6 f.) die Beklagten tragen und nicht die Klägerin.

Aus dem Labor Krone)
Abteilung Forensische und Klinische Toxikologie*

THOMAS NADULSKI, HANS-GERHARD KAHL, RONALD AGIUS, DIDEM HANIM MERIÇ,
BERTIN DUFAUX

Ergebnisse chemisch-toxikologischer Untersuchungen (CTU) von Urin- und Haarproben im Rahmen der Fahreignungs- diagnostik (MPU) vor und nach Anwendung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien

Results of a forensic-toxicological screening program of urine and hair samples in context of driving license regranting before and after the introduction of new cutoff values

Einleitung

Mit der Veröffentlichung und dem Inkrafttreten der erweiterten und überarbeiteten 2. Auflage der Kriterien für die „Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik“ (MPU) [1] sind seit dem 1. Juli 2009 erstmals auch einheitliche und verbindliche Richtlinien und Vorgaben für die im Rahmen der Begutachtung vorzunehmenden chemisch-toxikologischen Untersuchungen (CTU) festgelegt worden. Wurde die MPU verwaltungsrechtlich wegen eines zurückliegenden Verkehrsdeliktes im Zusammenhang mit nachgewiesenem Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenkonsum bzw. Missbrauch angeordnet, ist ein anschließender Wirkstoffverzicht durch geeignete forensisch-toxikologische Laboruntersuchungen zu belegen (Abstinenzkontrollen). Neben Leitsätzen für die Befunderstellung und die gutachterliche Bewertung der Messergebnisse der chemisch-toxikologischen Untersuchungen sind in diesem Zusammenhang mit dem Ziel der Vereinheitlichung und Vergleichbarkeit von Laborergebnissen auch eindeutige Zielanalyte für die Drogenwirkstoffgruppen bzw. Alkoholmarker und diesen zugeordnete definierte Grenzwerte (Cutoff-Werte) für die Untersuchung von Urin- und Haarproben aufgeführt worden, welche im Zuge der Alkohol- bzw. Drogenabstinenzkontrollen berücksichtigt werden müssen. In der Vergangenheit wurden für Untersuchungen zur Abstinenzkontrolle im Rahmen der MPU oftmals laborinterne, individuelle und uneinheitliche Grenzwerte verwendet, wie sie von den untersuchenden Laboratorien auch bei Drogentests für andere

*) Das Labor Krone GbR ist eine überörtliche Gemeinschaftspraxis mit einem breitgefächerten Untersuchungsspektrum in allen Bereichen der klinischen Laboratoriumsmedizin. Ein Schwerpunkt des Labors ist seit mehr als 50 Jahren die Durchführung forensisch-toxikologischer Untersuchungen für Polizeidiensstellen, Gerichte, Staatsanwaltschaften und Medizinisch-Psychologische Institutionen. Neben der Akkreditierung im medizinischen Laborbereich gemäß DIN EN ISO 15189:2007 ist das Labor Krone GbR seit 2009 zusätzlich gemäß DIN EN ISO/IEC 17025:2005 für forensische Zwecke akkreditiert. Die forensisch-toxikologischen Untersuchungen und Sachverständigen-Gutachten erstrecken sich auf straf-, verwaltungs-, arbeits- und familienrechtliche Fragestellungen wie zum Beispiel: Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr, Medizinisch-psychologische Untersuchungen (MPU), Drogen am Arbeitsplatz (Workplace Drug Testing).

Fragestellungen (z. B. für Drogenentzugs- und Therapiezentren oder im Rahmen der Verlaufskontrolle bei Substitutionspatienten) angewandt wurden.

In dieser Publikation sollen die Ergebnisse von Drogen- und Alkoholabstinenz-Untersuchungen in Urin- und Haarproben in einem Zeitraum von fünf Jahren (2008-2012), welche bei Probanden im Rahmen der MPU durchgeführt wurden, statistisch ausgewertet und vergleichend gegenübergestellt werden. Innerhalb dieses Zeitraumes fand auch in unserem Labor die Anpassung der CTU-Untersuchungen an die Richtlinien der neuen Beurteilungskriterien vom 1. Juli 2009 statt. Es werden die Untersuchungsergebnisse des Zeitraums 2008 und 1. Halbjahr 2009 (n = 7062 Haarproben und 13075 Urinproben) unter Anwendung der damaligen laboreigenen Grenzwerte und des Zeitraums 2. Halbjahr 2009 und 2010 bis 2012 (n = 17651 Haarproben und 76658 Urinproben) unter Anwendung der Grenzwerte bzw. Cutoff-Werte der neu etablierten Beurteilungskriterien [1] gegenüber gestellt und diese miteinander verglichen. Feststellbare Veränderungen in den Untersuchungsbefunden in Folge der Grenzwertanpassungen bzw. auf Grund des erweiterten Untersuchungsspektrums sowie ein Vergleich der Ergebnisse zwischen den im Rahmen der MPU untersuchten Haarproben und Urinproben sollen vorgestellt und diskutiert werden. Die in dieser Publikation statistisch ausgewertete homogene Probandengruppe stellt hierbei eine repräsentative Teilmenge der Gesamtzahl aller in unserem Labor im genannten Zeitraum untersuchten MPU-Probanden dar.

Untersuchungsmaterial und Kontrollzeiträume

Die überwiegend und vorrangig in der Fahreignungsdiagnostik zur Abstinenzkontrolle verwendeten Untersuchungsmaterialien sind Spontanurin oder Kopfhaare. Lediglich für die Überprüfung von klinischen Laborparametern oder der Drogenfreiheit am Untersuchungstag kann ggf. zusätzlich die Untersuchung einer Blutprobe vorgenommen werden (z. B. für CDT oder Transaminasen). Je nach Delikt, festgestellten Auffälligkeiten bzw. vorliegender Fragestellung (z. B. Konsummuster, Suchtverhalten) ist der Proband im Vorfeld der MPU verpflichtet, seine Alkohol- bzw. Drogenabstinenz für einen abgeschlossenen Zeitraum von 6 oder 12 Monaten nachzuweisen (CTU-Kriterium 1 Punkt 2, [1]). Gemäß Vorgaben der neu erstellten Richtlinien erfolgt die Abstinenzüberprüfung mittels Urintest durch die Untersuchung von mindestens 4 Einzelproben in 6 Monaten bzw. mindestens 6 Einzelanalysen innerhalb von 12 Monaten. Zur Urinabgabe wird der Proband spontan und überraschend zum zuvor unbekanntem Termin aufgefordert, innerhalb von 24 Stunden nach Einbestellung die Urinprobe unter Sichtkontrolle abzugeben. Alternativ können Teilzeiträume oder der gesamte Zeitraum der Abstinenzüberprüfung auch durch die Untersuchung von Haarproben abgedeckt werden. Die untersuchte Haarlänge spiegelt hierbei den zurückliegenden Zeitraum zur Abstinenzüberprüfung wider. Bei einem angenommenen mittleren Haarwachstum von 1 cm (0,8-1,2 cm) pro Monat für Kopfhaare werden typischer Weise 3 oder 6 cm lange Haarproben zum Abstinenznachweis für die vergangenen 3 bzw. 6 Monate verwendet [2, 3]. Nach den Empfehlungen der neuen Beurteilungskriterien von 2009 (Kapitel 7.1.3) werden für den Nachweis von Ethylglucuronid (EtG) ausschließlich maximal 3 cm lange Haarproben untersucht, um eine eventuelle Degradation des Ethylglucuronids (EtG) aus der Haarmatrix durch Auswascheffekte [4] bei der Untersuchung der Haarproben und der Interpretation des Messergebnisses sicher ausschließen zu können. Nach aktuell gültigem Consensus der Society of Hair Testing [5-7]

wäre dagegen eine Untersuchung von 0-6 cm langen Haarproben für die Bewertung des Alkoholkonsumverhaltens zulässig. Für die Haaranalyse auf Drogenwirkstoffe gibt es in den neuen Beurteilungskriterien keine Beschränkung der maximal zu untersuchenden Haarlänge. Somit wurden in seltenen Fällen neben den üblichen Haarsegmenten (3 bzw. 6 cm) durchaus gelegentlich 12 cm lange Haarproben untersucht, um eine Abstinenz des Probanden für den Gesamtzeitraum der zurückliegenden 12 Monate zu belegen.

Untersuchungsparameter vor Inkrafttreten der neuen Beurteilungskriterien

Die Untersuchung der Urinproben im Rahmen der MPU erstreckte sich vor der Veröffentlichung und der Umsetzung der neuen Beurteilungskriterien in unserem Labor bis zum 2. Halbjahr 2009 regelmäßig auf die Wirkstoffgruppen der Amphetamine (Amphetamin, Methamphetamin, Methylenedioxyamphetamin (MDMA), Methylenedioxyamphetamin (MDA) und Methylenedioxyethylamphetamin (MDEA), Cutoff 500 ng/mL), auf Cocain (bzw. dessen Metabolit Benzoyllecgonin, Cutoff 300 ng/mL), auf die Opiate (Morphin, 6-Monoacetylmorphin, Codein und Dihydrocodein, Cutoff 300 ng/mL), auf Cannabinoide (THC-Carbonsäure, Cutoff 50 ng/mL) sowie auf Benzodiazepine (Diazepam, Nordiazepam, Oxazepam, Alprazolam, Hydroxy-Alprazolam, Bromazepam, Flunitrazepam, 7-Aminoflunitrazepam, Lorazepam u. a., Cutoff 300 ng/mL). Die Haarproben wurden einer Untersuchung auf die Wirkstoffgruppen der Amphetamine (Amphetamin, Methamphetamin, MDMA, MDA und MDEA, Cutoff 0,1 ng/mg), des Cocains (und die Metabolite Benzoyllecgonin und Cocaethylen, Cutoff 0,1 ng/mg), der Opiate (Morphin, 6-Monoacetylmorphin, Codein und Dihydrocodein, Cutoff 0,1 ng/mg) sowie der Cannabinoide (THC, Cutoff 0,02 ng/mg) unterzogen. Für den Alkoholabstinenznachweis werden bei zwischenzeitlich veränderten (gesenkten) Grenzwerten bereits seit 2007 Urin- und Haarproben auf Ethylglucuronid (EtG) untersucht. Der Cutoff für EtG im Urin wurde mittlerweile von 500 ng/mL auf 100 ng/mL abgesenkt. Der Grenzwert für EtG im Haar liegt unverändert bei 7 pg/mg Haar.

Untersuchungsparameter nach Inkrafttreten der neuen Beurteilungskriterien

Mit der 2. Auflage der Beurteilungskriterien wurde das o. a. Untersuchungsspektrum für die Urin- und Haarproben um das Substitutionsmittel Methadon bzw. dessen Metabolit EDDP (Cutoff Urin: 50 ng/mL, Haar: 0,1 ng/mg) erweitert.

Zusätzlich wird für ehemals Opiatabhängige eine gezielte Untersuchung der Urin- bzw. Haarproben auf die Opiode Buprenorphin, Tramadol und Tilidin bzw. deren entsprechende primären Desmethyl-Metabolite gefordert (Cutoff Urin: 50 ng/mL für Tramadol und Tilidin, 1 ng/mL für Buprenorphin; im Haar für alle Cutoff 0,01 ng/mg). Die Gruppe der Benzodiazepine wurde durch Auflistung der zu untersuchenden Wirkstoffe im Urin Diazepam bzw. Desmethyldiazepam, Oxazepam, Alprazolam bzw. Hydroxy-Alprazolam, Bromazepam, Lorazepam und Flunitrazepam bzw. 7-Aminoflunitrazepam exakt definiert und auf Haarproben erweitert (CTU-Kriterium 3 Punkt 6 und 7, Cutoff Urin: 50 ng/mL, Haare: Cutoff 0,05 ng/mg). Die Alkoholabstinenz wird weiterhin durch den fehlenden Nachweis von Ethylglucuronid im Urin bzw. im Haar belegt.

Bei entsprechender Vorgeschichte oder bei Verdachtsmomenten soll zusätzlich eine Untersuchung der Urinprobe auf verschiedene Medikamenten-Wirkstoffgruppen (Arzneimittel-Screening) vorgenommen werden (CTU-Kriterium 3 Punkt 8). Die neu festgelegten Cutoff-Werte für den Abstinenznachweis im Urin wurden in die adaptierten Messverfahren implementiert. Die vormals verwendeten und aktuell anzuwendenden Entscheidungs-

grenzwerte (Cutoff-Werte) für die aufgeführten Wirkstoffgruppen sind zusammengefasst bei den statistischen Auswertungen der Untersuchungsergebnisse (siehe Tabelle 1 und Abb. 1 u. 2) vermerkt.

Materialien, Reagenzien und analytische Methoden

Sämtliche immunchemischen (ELISA, CEDIA) und chromatographischen (GC-MS, LC-MS) Analysenverfahren für den qualitativen und quantitativen Nachweis der genannten Untersuchungsparameter wurden entsprechend den Richtlinien der GTFCh für die forensisch-toxikologische Diagnostik validiert [8, 9] und sind seit 2009 bei der DAKKS nach DIN ISO 17025 für forensische Zwecke akkreditiert.

Analytische Vorgehensweise vor Inkrafttreten der neuen Beurteilungskriterien

Bis zur Umsetzung der Vorgaben aus den Beurteilungskriterien vom 1. Juli 2009 wurden im Sinne einer Vereinheitlichung der analytischen Vorgehensweise die im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik wie auch die für weitere medizinisch-diagnostische Fragestellungen untersuchten Urinproben mit Hilfe eines immunologischen EMIT[®]-Verfahrens (vorkonfektionierte Reagenzien-Kits, Immuno-Assay) an einem Dimension X-Pand[®] (Siemens Healthcare, Erlangen, Germany) Laborautomaten analysiert. Die Entscheidungsgrenzen sind in den Abbildungen 1 und 2 der Untersuchungsergebnisse aufgeführt. Benzodiazepine und Methadon wurden im Bedarfsfall mit einem REMEDI[®] (Bio-Rad Laboratories GmbH, München, Germany) HPLC-System nachgewiesen [10]. Haaranalysen auf Betäubungsmittel und EtG wurden bereits seit 2007 mittels GC-MS Systemen QP 2010 plus (Shimadzu, Duisburg, Germany) [11] bzw. mit einem GC-MS-MS System Varian 320 MS (Bruker Daltonik, Bremen, Germany) [12] nach einschlägigen Richtlinien der GTFCh und der SoHT untersucht [4, 8, 9]. Der immunologische Vortest der Haarproben auf die genannten Wirkstoffgruppen erfolgte an einem CODA[®]-System Laborautomaten mit den entsprechenden Pyxis-ELISA-Tests (Bio-Rad Laboratories GmbH, München, Germany).

Analytische Vorgehensweise nach Einführung der neuen Beurteilungskriterien

Für den immunologischen Vortest der zuvor mit PBS-Puffer (phosphate buffered saline, pH 7.4) verdünnten Urinproben bzw. mittels flüssig-flüssig-Extraktion (Phosphatpuffer pH 6.0) oder alkalischer Hydrolyse vorbereiteten Haarproben wurden die Amphetamine-, Methamphetamine-, THC-, Cocain/Benzoylcocain-, Opiate-, Methadone-, und Benzodiazepines-Direct ELISA-Reagenzienkits der Firma Immalysis (Immalysis Corp., Pomona, California, USA) verwendet [13-15]. Die Anpassung der ELISA-Testverfahren an die jeweilige Untersuchungsmatrix (Urin, Haare) und die gültigen Cutoff-Werte erfolgte durch Untersuchung von authentischen Drogen-positiven Haarproben im Bereich der Entscheidungsgrenzen mittels ROC-Analyse [16]. Die Untersuchungen der ELISA-Tests erfolgten voll automatisiert an BEP 2000 Advance[®] Laborautomaten (Siemens Healthcare, Erlangen, Germany). Positive immunologische Testergebnisse wurden wie oben bereits beschrieben mittels GC-MS bzw. LC-MS-Techniken quantitativ bestätigt. Die Messung der Ethylglucuronid-Konzentration im Urin erfolgte im Screening-Test mittels immunchemischem Verfahren (DRI-EtG EIA, Microgenics, Thermo Fisher Scientific, Passau, Germany) auf einem Olympus AU 5400 Laborautomaten (Beckman Coulter GmbH, Krefeld, Germany). Der analytische Nachweis von Ethylglucuronid im Haar erfolgte mittels LC-Tandem-MS-Technik auf einem AB Sciex 5500 QTrap Messgerät (AB Sciex Germany

GmbH, Darmstadt, Germany). Benzodiazepine und Opioide (Urin- und Haarproben) sowie Ethylglucuronid (Urinproben) wurden quantitativ auf Waters ACQUITY UPLC-MS-MS bzw. XEVO TQS LC/MS-Systemen (Waters GmbH, Eschborn, Germany) nachgewiesen.

Forensische Substanz-Standards und zertifizierte Kontrollmaterialien sowie isotonenmarkierte interne Standards wurden von der LGC Standards GmbH (Wesel, Germany), der Medichem Diagnostika GmbH (Steinenbronn, Germany) bzw. der ACQ Science GmbH (Rottenburg-Hailfingen, Germany) bezogen.

Ergebnisse Drogen im Urin

	Urin positiv in %, [alter Grenzwert]	Urin positiv in %, [neuer Cutoff]	χ^2 -Wert	Prüfwert	statistisch signifikant, [$\alpha = 0,05$]
Amphetamine	0,27 % [500 ng/mL]	1,41 % [50 ng/mL]	89,8	3,84	statistisch signifikant
Cannabinoide	3,35 % [50 ng/mL]	3,75 % [10 ng/mL]	3,56	3,84	nicht statistisch signifikant
Cocain	0,24 % [300 ng/mL]	0,95 % [30 ng/mL]	46,2	3,84	statistisch signifikant
Opiate	0,47 % [300 ng/mL]	0,71 % [25 ng/mL]	7,11	3,84	statistisch signifikant
Ethylglucuronid	1,22 % [500 ng/mL]	2,08 % [100 ng/mL]	10,36	3,84	statistisch signifikant
Summe pos.	5,55 %	8,90 %			

Tab. 1: Vergleich positiver Urin-Untersuchungen im Rahmen der MPU mit alten (2008 bis II/2009) und neuen Cutoff-Werten (ab III/2009-2012).

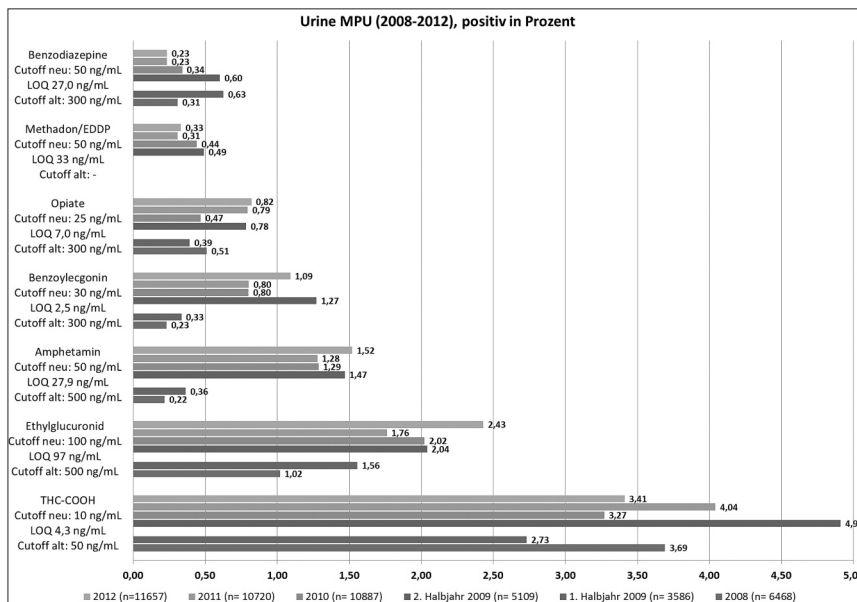


Abb. 1: Zahl positiv getesteter Urinproben (2008-2012, n = 89733) im Rahmen der MPU-Abstinenz-Kontrollen bei Anwendung der alten (2008-I/2009) und neuen (II/2009-2012) Cutoff-Werte für die Analysenverfahren. Unterteilung in die verschiedenen Wirkstoff-Gruppen. Der Cutoff-Wert der neuen Beurteilungskriterien 2009 [1] und der laboreigenen LOQ-Werte (bei mehreren Analyten in einer Gruppe, z. B. Benzodiazepine, höchster LOQ-Wert) des Messverfahrens sind für jede Wirkstoff-Gruppe linksseitig angegeben.

In Tabelle 1 sind die Untersuchungsergebnisse der Abstinenzkontrollen im Urin im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik mit den alten und neuen Grenzwerten aufgeführt. Der ermittelte χ^2 -Wert (Signifikanz-Niveau $\alpha = 0,05$) zeigt einen statistisch signifikanten Unterschied für den Anteil positiv getesteter Proben zwischen beiden verglichenen Probanden-Kollektiven an.

Für die Untersuchungen der Urinproben im Rahmen der MPU konnte für die Wirkstoffgruppe der Amphetamine und Designer-Amphetamine durch die Absenkung des Grenzwertes von 500 ng/mL auf 50 ng/mL Urin eine statistisch signifikante Erhöhung der positiv getesteten Probanden von 0,27 Prozent auf 1,41 Prozent festgestellt werden. Hierbei entfallen für die Jahre 2010, 2011 und 2012 93, 94 bzw. 80 Prozent der positiven Untersuchungsergebnisse auf den positiven Nachweis von Amphetamin. Die übrigen Probanden konnten positiv auf Methamphetamin, MDMA, MDA oder MDE getestet werden.

Für die Zahl der positiv auf den Cocain-Metaboliten Benzoylcegonin getesteten Urinproben wurde durch die Absenkung des Grenzwertes von 300 ng/mL auf 30 ng/mL Urin ein statistisch signifikanter Anstieg von 0,24 Prozent auf 0,95 Prozent beobachtet.

Die Zahl der positiv auf Benzodiazepine getesteten Probanden liegt im Mittel auch nach der Umstellung der Untersuchungsmethode vom REMEDI[®]-Test auf den ELISA-Test bei im Mittel 0,31 Prozent. Dabei konnten in den Jahren 2010-2012 folgende Benzodiazepine bzw. dessen Metaboliten im Urin nachgewiesen werden: Oxazepam (63 %), Nordiazepam (27 %), Amino-Flunitrazepam (4 %), Lorazepam (4 %) und Bromazepam (2 %).

Für die Cannabinoide konnte nach der Absenkung des Grenzwertes für THC-Carbonsäure im Urin keine statistisch signifikante Veränderung der Zahl an positiv getesteten Probanden festgestellt werden. Die positive Testungsrate betrug vor der Grenzwertfestlegung in den neuen Beurteilungskriterien bei Anwendung eines Grenzwertes von 50 ng/mL 3,35 Prozent, nach Absenkung des Cutoff-Wertes auf 10 ng/mL THC-COOH im Urin 3,75 Prozent.

Die Absenkung des Grenzwertes für Opiate im Urin von 300 ng/mL auf 25 ng/mL erbrachte eine signifikante Erhöhung der Zahl der positiv getesteten Urinproben. Sie betrug im Mittel zuvor 0,47 Prozent, nach Cutoff-Änderung 0,71 Prozent. Der Anteil an nachgewiesenen Opiaten verteilt sich in den Jahren 2010-2012 dabei wie folgt: Morphin (73 %), 6-MAM (3 %), Codein (23 %) und Dihydrocodein (1 %).

Mit der Neuregelung der chemisch-toxikologischen Untersuchung im Rahmen der MPU wurde das Substitutionsmittel Methadon bzw. dessen Metabolit EDDP als neuer Parameter mit einem Grenzwert von 50 ng/mL Urin in das Drogen-Screening zur Fahreignungsdiagnostik implementiert. Von allen im Untersuchungszeitraum getesteten Urinproben ($n = 76658$) konnten im Mittel 0,37 Prozent positiv auf Methadon bzw. EDDP getestet werden.

Die Urinproben ehemals Opiat-Abhängiger Patienten werden gemäß Neuregelung nun zusätzlich auf ausgewählte Opioide (Buprenorphin, Tramadol, Tilidin) getestet (CTU-Kriterium 3, Punkt 7).

Seit der zweiten Jahreshälfte 2009 wurden von der Gesamtzahl der Urinproben 90 (2009; 1,6 %), 483 (2010; 4,1 %), 577 (2011; 5,4 Prozent) und 563 (2012; 4,8 %) zusätzlich dem Opioid-Nachweis unterzogen. Diese Gruppe ehemals heroinabhängiger Patienten, welche häufig mit Methadon oder Buprenorphin substituiert werden, stellt dabei mit 4,1 % aller MPU-Kandidaten eine kleine Gruppe dar. Von diesen Probanden, welche sich dem Opioid-Nachweis unterziehen mussten, wurden 6,9 Prozent der auf die genannten

Opioide untersuchten Proben positiv auf Buprenorphin und Norbuprenorphin getestet. Jeweils 2 Urinproben konnten positiv auf Tramadol bzw. Tilidin und deren Metaboliten getestet werden. Dies entspricht 0,7 Prozent aller auf Opioiden untersuchten Urinproben bzw. 0,02 Prozent aller Urinproben der MPU-Probanden im untersuchten Kollektiv.

Drogen im Haar

Substanzgruppe	Urin positiv [%]	Haare positiv [%]	χ^2 -Wert	Prüfwert	statistisch signifikant, [$\alpha = 0.05$]
Amphetamine	1,41 %	1,47 %	0,22	3,84	nicht statistisch signifikant
Benzodiazepine	0,31 %	0,12 %	11,24	3,84	statistisch signifikant
Cannabinoide	3,75 %	3,34 %	5,16	3,84	statistisch signifikant
Cocain	0,95 %	4,09 %	590,6	3,84	statistisch signifikant
Methadon	0,37 %	0,57 %	7,22	3,84	statistisch signifikant
Opiate	0,71 %	0,62 %	1,21	3,84	nicht statistisch signifikant
Ethylglucuronid	2,08 %	8,03 %	860,5	3,84	statistisch signifikant
Summe pos.	9,58 %	18,24 %			

Tab. 2: Vergleich positiver Urin- und Haar-Untersuchungen im Rahmen der MPU (2008-2012).

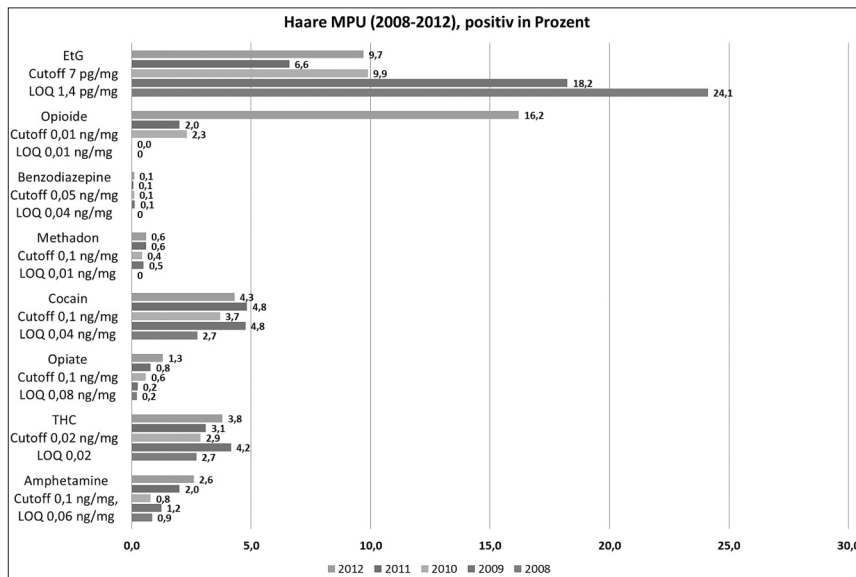


Abb. 2: Zahl positiv getesteter Haarproben (2008-2012, n = 24713) im Rahmen der MPU-Abstinenz-Kontrollen unterteilt in die verschiedenen Wirkstoff-Gruppen. Cutoff-Werte und LOQ-Werte (bei mehreren Parametern höchster LOQ-Wert) des Messverfahrens sind für jede Wirkstoff-Gruppe links angegeben.

Für die Untersuchung der Haarproben, welche im Rahmen der MPU-Begutachtung in unserem Labor getestet wurden, können die Untersuchungsergebnisse lediglich darstellend beschrieben werden, da bereits vor Inkrafttreten der Neuauflage der Beurteilungskriterien [1] in unserem Labor die gleichen Grenzwerte bzw. Cutoff-Werte angewandt wur-

den, wie sie auch später verbindlich festgelegt wurden. Die Ergebnisse und Grenzwerte sind in Tabelle 2 und Abb. 2 bei den entsprechenden Drogenwirkstoffen vermerkt.

Von den 14 909 in den Jahren 2008-2012 insgesamt auf Betäubungsmittel untersuchten Haarproben der MPU-Probanden wurden im Mittel 1,47 % positiv auf Amphetamine oder Designeramphetamine (Cutoff 0,10 ng/mg) getestet. Davon entfallen 75 % auf nachgewiesenes Amphetamin im Haar und 25 % auf im Haar nachgewiesenes Methamphetamin bzw. Designer-Amphetamine.

Die seit 2009 neu in die Beurteilungskriterien aufgenommenen Benzodiazepine (Cutoff 0,05 ng/mg) konnten in 0,12 %, genauer in 12 von 10 371 der untersuchten Haarproben nachgewiesen werden.

Der Cannabis-Wirkstoff THC konnte im Untersuchungszeitraum 2008-2012 im Mittel in 3,34 % der getesteten Haarproben nachgewiesen werden (Cutoff 0,02 ng/mg).

Cocain und/oder seine Metabolite Benzoylecgonin und Cocaethylen wurden im Mittel in 4,09 % der untersuchten Haarproben (Cutoff 0,10 ng/mg) nachgewiesen.

Das seit 2009 in allen Haarproben zu untersuchende Substitutionsmittel Methadon bzw. sein Metabolit EDDP konnte bei 0,57 % aller Probanden nachgewiesen werden.

335 Haarproben aller MPU-Kandidaten (n = 10 370) wurden von 2009-2012 zusätzlich auf Opioide getestet (Cutoff-Wert 0,01 ng/mg Haar). In 22 Fällen (6,55 %) konnten Buprenorphin, Tilidin, Tramadol bzw. deren Metaboliten nachgewiesen werden.

Mindestens eines der Opiate Morphin, 6-MAM, Codein oder Dihydrocodein war in 0,62 % aller untersuchten Haarproben nachweisbar.

Ethylglucuronid in Urin- und Haarproben

Die Absenkung des Grenzwertes für den Ethanol-Metaboliten Ethylglucuronid (EtG) im Urin von 500 ng/mL auf 100 ng/mL führte gemäß statistischer Auswertung der Untersuchungsergebnisse zu einer Erhöhung der positiven Testrate von zuvor 1,22 Prozent auf nunmehr 2,08 Prozent für die im Rahmen der MPU untersuchten Urinproben (s. Tabelle 1).

Bei der Untersuchung der Haarproben auf Ethylglucuronid konnte innerhalb des Zeitraumes 2008 bis 2012 zunächst eine Abnahme der positiv getesteten Haarproben festgestellt werden, obwohl der in unserem Labor angewandte Grenzwert für einen positiven Ethylglucuronid-Wert im Haar seither unverändert bei 7 pg/mg Haar liegt. Der Wert sank von 24,1 Prozent über 18,2 Prozent auf 6,6 Prozent und beträgt gemittelt über alle untersuchten Haarproben (n = 9 804) für die Probanden, welche im Rahmen der MPU ihre Alkoholabstinenz über den Nachweis von Ethylglucuronid im Haar erbringen, 8,03 Prozent (s. Abb. 2). Von den positiv auf EtG getesteten Probanden verteilen sich die Messergebnisse auf die Gruppe der „Normaltrinker“ (61,4 %) mit Messwerten zwischen 7-29 pg/mg und die Gruppe der exzessiven Alkoholkonsumenten (38,6 %) mit Messwerten > 29 pg/mg EtG im Haar auf.

Diskussion und Zusammenfassung der vorliegenden Ergebnisse

Mit der Neuregelung der Richtlinien für die chemisch-toxikologischen Untersuchung (CTU) von Proben im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik (MPU) erfolgte unter anderem eine Absenkung der Entscheidungsgrenzen für den Betäubungsmittelnachweis bzw. Alkohol-Abstinenznachweis in Urin- und Haarproben. Zu den Untersuchungsergebnissen vor (2008 und 1. Halbjahr 2009) und nach (2. Halbjahr 2009 und 2010-2012) Anwendung die-

ser neuen Richtlinien der Beurteilungskriterien für die Fahreignungsdiagnostik [1] seit Juli 2009 können folgende Aussagen getroffen werden:

Bei den Urin-Untersuchungen wurde eine statistisch signifikante Zunahme der positiv getesteten Urinproben (Tabelle 1) für alle Wirkstoffgruppen außer den Cannabinoiden (THC-COOH) festgestellt. Möglicherweise ist dies u.a. mit Unterschieden in der Pharmakokinetik (vgl. Eliminationshalbwertszeiten) der Drogenwirkstoffe bzw. deren Metaboliten zu begründen. Der signifikante Anstieg positiv auf Amphetamin und Designer-Amphetamine getesteter Urinproben ist insbesondere mit dem Wechsel des immunologischen Testverfahrens von EMIT auf zwei ELISA-Teste (Amphetamin- und Methamphetamin-Test) und der daraus resultierenden, verbesserten Kreuzreaktivität zu begründen. Insgesamt ist die Zahl der positiv auf Cannabinoide getesteten Urinproben im Vergleich zu anderen Drogenwirkstoffen, entsprechend der Konsumhäufigkeit illegaler Drogen in Deutschland, am höchsten. Insgesamt 8,90 % aller im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik untersuchten Urinproben waren positiv für eine der aufgeführten Wirkstoffgruppen, dabei fallen allein 3,75 % auf THC-COOH (s. Tabelle 1).

Nach genauer Definition der zu untersuchenden Benzodiazepine bzw. deren Abbauprodukte im Urin mit der Festlegung einer Entscheidungsgrenze von 50 ng/mL im Urin konnte im Vergleich mit der zuvor angewandten HPLC-Untersuchungsmethode (REMEDI®) [10] eine Zahl von 0,31 % aller Urinproben auf eines der nachzuweisenden Benzodiazepin-Derivate positiv getestet werden (s. Tabelle 2). Ein Vergleich zu Vorwerten ist nicht möglich, da die REMEDI®-Untersuchung auf Benzodiazepine im Urin nur im Verdachtsfall vorgenommen wurde.

Die positiv auf Methadon bzw. EDDP sowie auf Buprenorphin und Norbuprenorphin getesteten Urinproben stammten ausschließlich von (ehemaligen) Substitutionspatienten, welche sich im MPU-Programm befanden. Für Methadon und die weiteren Opioide sind keine Vorergebnisse verfügbar. In einzelnen Fällen konnten die Opioide Tilidin oder Tramadol bzw. deren Metaboliten im Urin (Cutoff-Wert 1 ng/mL) nachgewiesen werden, was bei allen Probanden ausnahmslos auf eine ärztlich verordnete Einnahme dieser rezeptpflichtigen Opioide zurückzuführen war.

Betrachtet man die Untersuchungsergebnisse für die Wirkstoffgruppen der Benzodiazepine und Opioide einschließlich Methadon und Buprenorphin, gibt es keine statistisch signifikanten Anhaltspunkte für eine auffällige oder vermehrte Suchtverlagerung ehemals Opiat-Abhängiger zu Ersatzstoffen dieser Wirkstoffgruppen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass seit der Umsetzung der neuen Beurteilungs- bzw. CTU-Kriterien im Zeitraum 2009-2012 der Gesamtanteil positiv auf Amphetamine, Cannabinoide, Cocain, Opiate und Ethylglucuronid getesteter Urinproben von MPU-Kandidaten von 5,55 Prozent auf 9,58 Prozent deutlich angestiegen ist. Gut die Hälfte der positiven Untersuchungsergebnisse fällt dabei auf den Metaboliten des Ethanols, das Ethylglucuronid, und die THC-Carbonsäure. Dies entspricht der erwarteten hohen Missbrauchshäufigkeit für Alkohol bzw. Cannabis-Produkte in Deutschland.

Für den Alkoholmarker Ethylglucuronid (EtG) ist die vergleichende Betrachtung der Untersuchungsergebnisse vor und nach Einführung der Grenzwert-Änderung sehr deutlich. Die Absenkung des Grenzwertes für EtG im Urin von 500 ng/mL auf 100 ng/mL bewirkte vor dem Hintergrund des sehr kurzen analytischen Zeitfensters für den EtG-Nachweis im Urin [17] eine statistisch signifikante Erhöhung der Zahl positiv getesteter Urinproben (Tabelle 1) von 1,22 % auf 2,08 %. Trotz allem scheint die Zahl positiv auf

EtG getesteter Urinproben besonders vor dem Hintergrund der Zahl der wegen Alkoholmissbrauch angeordneter MPUs sehr gering. Dies kann auf die kurze zeitliche Nachweisbarkeit von EtG im Urin zurückgeführt werden.

Für die zum Urintest alternative Untersuchung von Haarproben im Rahmen der MPU gab es in unserem Labor auf Grund der bereits zuvor angewandten Grenzwerte für den Wirkstoff-Nachweis im Haar keine generell signifikante Änderung der Anzahl positiv getesteter Haarproben (Tabelle 2). Für den Opiat-Nachweis im Haar kann seit 2008 ein kontinuierlicher Anstieg der positiven Haaranalysen verzeichnet werden (s. Abbildung 2). Für den EtG-Nachweis im Haar kam es zwischen 2008-2012 zunächst zu einem Absinken der Zahl EtG-positiver Haarproben. Dies kann mit der Neuregelung der maximal möglichen zu untersuchenden Haarlänge auf höchstens 3 cm Kopfhhaar zum Nachweis der Alkoholabstinenz zusammenhängen. Bevor im Sommer 2009 durch die neuen Beurteilungskriterien [1] und die Society of Hair Testing ein Konsens für die EtG-Bestimmung in Kopfhhaaren verabschiedet bzw. geregelt wurde [4], wurden unterschiedlich lange Haarsegmente mit teilweise 6-8 cm langen Haarsträhnen für die EtG-Bestimmung verwendet. Dies kann u. U. zum Nachweis von EtG aus Zeiträumen vor dem eigentlichen Abstinenzbeginn geführt haben, welches im Anteil der telogenen Haare gespeichert war. Eine verstärkte Aufklärung der Probanden über mögliche positive Testergebnisse auf Grund telogener Haaranteile und eine Empfehlung, für den Alkohol-Abstinenznachweis via EtG im Haar bei 3 cm langen Untersuchungssegmenten trotzdem mindestens 4-6 Monate, idealerweise 9 Monate, Abstinenz vor der ersten Haaranalyse auf EtG einzuhalten, können die zwischen 2008-2012 sinkende Zahl positiver EtG-Werte in Haarproben erklären. Auswasch-Effekte von EtG aus der Haarmatrix, wie sie TSANACLIS et al. [5] beobachtet haben, können nicht ausgeschlossen werden. Dennoch gelingt bei anderen forensisch-toxikologischen Fragestellungen regelmäßig auch in 4-12 cm langen Haarproben der Nachweis von erhöhten EtG-Werten im Haar. Eine segmentweise Untersuchung längerer Haarsträhnen ist dennoch zu empfehlen.

Zukünftig sollte eine auch einheitliche Regelung des maximal zu untersuchenden Haarsegmentes für den Nachweis von Betäubungsmitteln im Haar festgelegt werden. Ein verwertbares, repräsentatives und sinnvoll interpretierbares Haaranalysenergebnis ist sicherlich nur aus maximal 4-6 cm langen Haarsegmenten abzuleiten, da Verdünnungseffekte bei Haarproben größer als 6 cm mit hoher Wahrscheinlichkeit zu häufig negativen Haarbefunden führen können. Dies ist für die nachfolgende 3. Auflage der Beurteilungskriterien, welche in diesem Jahr 2013 erschienen ist, berücksichtigt worden [18].

Neben den sehr deutlichen Auswirkungen der Grenzwertabsenkung für die Drogenwirkstoffe im Urin soll auf einen Vergleich der Untersuchungsergebnisse von Haar- und Urinproben im Rahmen der CTU nicht verzichtet werden.

Im Vergleich zur Zahl positiv getesteter Urinproben kann insbesondere für die Analyten Cocain und Ethylglucuronid eine signifikant höhere Positivestrategie in Haarproben festgestellt werden (s. Tabelle 2). Insgesamt zeigen die Untersuchungsergebnisse der Jahre 2008-2012, dass (für Amphetamine, Cannabinoide, Cocain, Opiate, Methadon, Benzodiazepine und Ethylglucuronid) ein mittlerer Gesamtanteil von 9,58 % positiver Urin-Proben einem nahezu doppelt so hohen Anteil 18,24 % positiver Haarproben gegenüber steht. Sicherlich sind hier Einflüsse durch eingelagerte Drogenwirkstoffe in telogenen Haaren bzw. Haarproben mit Belastungen durch äußerliche Kontamination oder passiven Drogenkonsum zu berücksichtigen. Von allen untersuchten Haarproben beträgt der Anteil kosme-

tisch behandelte Haare durch Bleichen, Färben oder Tönen ca. 10 Prozent. Ein signifikanter Unterschied zwischen unbehandelten bzw. kosmetisch behandelten Haarproben in der Zahl positiver Untersuchungsergebnisse von Wirkstoffen im Haar konnte bislang nicht festgestellt werden [19, 20].

Auch MIECZKOWSKI [21] und KRONSTRAND et al. [22] konnten in ihren Studien mit vergleichenden Untersuchungen von Urin- und Haarproben bei Gleichheit der Probanden-Kollektive eine deutlich höhere Zahl positiver Testergebnisse für Haarproben im Vergleich zu untersuchten Urinproben dokumentieren. In ihren Studien lagen die angewandten Grenzwerte für die Betäubungsmittel-Gruppen im Urin höher, als die hier gemäß neuer Beurteilungskriterien verwendeten Cutoff-Werte, sodass der Unterschied in den Testergebnissen von Haar- und Urinproben noch deutlicher ausfiel.

Für Cocain und seine Abbauprodukte sowie für EtG bleibt der Unterschied in den Untersuchungsergebnissen zwischen Urin- und Haarproben auch nach Absenkung der Entscheidungsgrenzen für Urinproben sehr deutlich und statistisch signifikant (s. Tabelle 2).

Für die anderen Wirkstoffgruppen (Amphetamine, Benzodiazepine, Methadon und Opiate) konnte durch die Absenkung der Grenzwerte für Urinproben bereits eine Angleichung der matrixabhängigen Untersuchungsergebnisse (Haarproben vs. Urinproben) festgestellt werden (vgl. Tabelle 1 u. 2).

Generell sollte eine Annäherung der Zahl positiver Testergebnisse für Urinproben an die Werte der positiven Haaruntersuchungen eher durch eine Erhöhung der Testfrequenz des bislang sehr weitmaschigen Untersuchungsmusters für Urinproben im Rahmen der MPU (4 Urintests in 6 Monaten bzw. 6 Urinuntersuchungen in 12 Monaten) anstelle einer weiteren Absenkung der Cutoff-Werte für Betäubungsmittel im Urin diskutiert werden.

Zusammenfassung

Seit dem 01. Juli 2009 sind mit der 2. Auflage der Beurteilungskriterien für die Fahreignungsdiagnostik auch neue und einheitliche Richtlinien für die chemischtoxikologischen Untersuchungen (CTU) im Rahmen der Abstinenzkontrollen in Kraft getreten. Neben dem Untersuchungsspektrum wurden auch einheitliche Grenzwerte (Cutoff-Werte) für die zu untersuchenden Wirkstoffgruppen (Amphetamine, Benzodiazepine, Cannabinoide, Cocain, Opiate, Opioide und Ethylglucuronid) in Urin- und Haarproben festgelegt. In der vorliegenden Arbeit wurden die Zahlen positiver Untersuchungsergebnisse von Urinproben vor und nach Inkrafttreten der neuen Beurteilungskriterien 2009 sowie die Zahlen positiver Untersuchungsergebnisse von Urinproben und Haarproben miteinander verglichen.

Schlüsselwörter

MPU – Fahreignungsdiagnostik – Drogenabstinenz – CTU – Haaranalyse – Beurteilungskriterien – Fahreignungsbegutachtung – Drogen-Screening

Summary

On July 1st 2009 new guidelines for the medical psychological assessment (MPA) of drivers who lost their driving license came into force in Germany. According to these guidelines subjects who want to regain their driver's license have to prove abstinence from illicit drugs or alcohol over a period of 6 or 12 months. The new cutoff values introduced in 2009 for drug screening in urine or hair samples have been lowered significantly. In this work the number of urine and hair samples tested positive for alcohol metabolites (ethyl glucuronide EtG), illicit drugs (cannabinoids, cocaine, opiates, amphetamines and methamphetamines, methadone or benzodiazepines) before and after introduction of the new cutoff values are compared statistically. The advantages and di-

sadvantages analyzing hair samples instead of urine samples to prove alcohol or drug abstinence and frequency of testing urine or hair samples are discussed from a toxicological point of view. Especially for cocaine (benzoylecgonine) and ethyl glucuronide higher rates of positive results were observed in hair samples in comparison with urine samples.

Keywords

driver's license regranting – hair analysis – drug abstinence – medical psychological assessment (MPA) – drugs of abuse – ethyl glucuronide

Literatur

- [1] Schubert W, Mattern R, Urteilsbildung in der Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsdiagnostik – Beurteilungskriterien, erweiterte und überarbeitete 2. Auflage, Kirschbaum Verlag Bonn, 2009, 155-180.
- [2] Madea B, Mußhoff F, Haaranalytik – Technik und Interpretation in Medizin und Recht; Deutscher Ärzte-Verlag Köln, 2004, 68f.
- [3] Kintz P, Analytical and practical Aspects of drug testing in hair; Taylor & Francis Group, 2007, 1-3.
- [4] Tsanaclis L, Kingston R, Wicks J, Testing for alcohol use in hair: is ethyl glucuronide (EtG) stable in hair; *Ann Toxicol Anal.*, 2009, 21(2), 67-71.
- [5] Recommendations for hair testing in forensic cases, Society of Hair Testing. *Forensic Sci Int.*, 2004, 145 (2-3):83-4.
- [6] Kintz P, Consensus of the Society of Hair Testing on hair testing for chronic excessive alcohol consumption, 2012, *Forensic Sci Int.*, 2012, 218 (1-3):2.
- [7] Use of Alcohol Markers in Hair for Abstinence Assessment 2012, Consensus of the Society of Hair Testing; available at: <http://www.soht.org/pdf/Use%20of%20Alcohol%20Markers%20in%20Hair%20for%20Abstinence%20Assessment%202012.pdf>
- [8] Richtlinie zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen von Betäubungs- und Arzneimitteln, *Toxichem Krimtech*, 2012, 79 (3):150.
- [9] Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen, *Toxichem Krimtech*, 2009, 76 (3):142-208.
- [10] Musshoff F, Madea B, First Experience with the REMEDI HS Urine Benzodiazepine Assay. *Clin Chem Lab Med*, 1998, 36(10):803-808.
- [11] Nadulski T, Pragst F, Simple and sensitive determination of Delta(9)-tetrahydrocannabinol, cannabidiol and cannabinol in hair by combined silylation, headspace solid phase microextraction and gas chromatography-mass spectrometry. *J Chromatogr B Analyt Technol Biomed Life Sci.*, 2007, 846 (1-2):78-85.
- [12] Agius R, Nadulski T, Kahl HG, Schröder J, Dufaux B, Yegles M, Pragst, Validation of a headspace solid-phase microextraction-GC-MS/MS for the determination of ethyl glucuronide in hair according to forensic guidelines. *Forensic Sci Int.*, 2010, 196 (1-3):3-9.
- [13] Kirschbaum KM, Musshoff F, Wilbert A, Röhrich J, Madea B, Direct ELISA kits as a sensitive and selective screening method for abstinence control in urine. *Forensic Sci Int.*, 2011, 207 (1-3):66-9.
- [14] Agius R, Nadulski T, Moore C, Validation of LUCIO-Direct-ELISA kits for the detection of drugs of abuse in urine: application to the new German driving licence re-granting guidelines. *Forensic Sci Int.*, 2012, 215 (1-3):38-45.
- [15] Dufaux B, Agius R, Nadulski T, Kahl HG, Comparison of urine and hair testing for drugs of abuse in the control of abstinence in driver's license re-granting. *Drug Test Anal.*, 2012, 4 (6):415-9.
- [16] Agius R, Nadulski T, Kahl HG, Dufaux B, Significantly increased detection rate of drugs of abuse in urine following the introduction of new german driving licence re-granting guidelines. *Forensic Sci Int.*, 2012, 215:32-37.
- [17] Wojcik MH, Hawthorne JS; Sensitivity of commercial ethyl glucuronide (ETG) testing in screening for alcohol abstinence. *Alcohol Alcohol* 42 (4) (2007) 317–320.
- [18] Schubert W, Dittmann V, Brenner-Hartmann J; Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien; 3. Auflage, Kirschbaum Verlag Bonn, 2013, 243-276.
- [19] Sachs H, Pragst F in [3], S. 284: „Hair Analysis and Driving Ability Examination“, SoHT Workshop, Berlin, 2002.
- [20] Agius R et al., Oral presentation, SoHT Conference, 2013, Genf, Switzerland.
- [21] Mieczkowski T, Urinalysis and hair analysis for illicit drugs of driver applicants and drivers in the trucking industry. *J Forensic Leg Med.*, 2010, 17(5):254-60.
- [22] Kronstrand R, Nyström I, Forsman M, Käll K, Hair analysis for drugs in driver's license regranting. A Swedish pilot study. *Forensic Sci Int.*, 2010, 196(1-3):55-8.

D a n k s a g u n g

Wir danken Frau Christine Moore und der Firma Immunalysis Corp. für die wissenschaftliche Zusammenarbeit bei der Etablierung der ELISA-Testsysteme für die hier vorgestellte Drogenanalytik von Urin- und Haarproben.

Wir danken Herrn Jan-Hendrik Weers, Mitarbeiter unserer EDV-Abteilung, für die übersichtlich zur Verfügung gestellten Rohdaten der Untersuchungsergebnisse, welche für die anschließende statistische Auswertung verwendet wurden.

A n s c h r i f t f ü r d i e V e r f a s s e r

Dr. rer. nat. Thomas Nadulski
Labor Krone
Abteilung Forensische und Klinische Toxikologie
Siemensstr. 40
32105 Bad Salzufflen
Email: tnadulski@laborkrone.de

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

R. F. Borkenstein
R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman
1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Diskussion

JÜRGEN KONRAD

Plädoyer für einen beschränkten Verzicht auf den Richtervorbehalt bzgl. der Entscheidung, ob eine Blutentnahme gemäß § 81a StPO erfolgen darf

– Auszug aus dem Grußwort anlässlich der Verleihung der „Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold“ an Bundesverkehrsminister a.D. Kurt Bodewig*) –

Der Bitte, ein auch fachlich geprägtes Grußwort zu halten, bin ich gerne nachgekommen, liegt doch auch mir die erfolgreiche Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr sehr am Herzen. Man braucht sich nur die alljährlichen Statistiken über Verkehrstote und Verletzte im Straßenverkehr anzuschauen sowie einen kritischen Blick auf deren Ursachen zu werfen. Dann wird man sich sehr schnell bewusst, wie wichtig und notwendig gerade in diesem Bereich eine erfolgreiche Präventionsarbeit ist. Sowohl der B.A.D.S. e.V. als Ausrichter des heutigen Festaktes als auch die Deutsche Verkehrswacht, für die stellvertretend ihr Präsident, Herr Bundesminister a.D. Kurt Bodewig, heute die Senator-Lothar-Danner-Medaille entgegennehmen wird, sind schon seit Jahren sehr verdienstvoll auf diesem Gebiet tätig.

Alkohol ist eine der häufigsten Ursachen für schwere Unfälle! Ich sage bewusst „Alkohol“ und nicht nur „zu viel Alkohol“. Jede Menge Alkohol an sich hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit des Verkehrsteilnehmers, je nach konkreter Gefahrensituation. Nur, man weiß vorher nicht, in welche Gefahrensituation man kommt, und der individuelle Grenzwert für die Beherrschbarkeit gerade dieser Situation kann dann aber schon überschritten sein.

Aus diesem Grund ist es vollkommen richtig, dass schon das Fahren an sich unter Einfluss berauschender Mittel ab bestimmten Grenzwerten pönalisiert oder zumindest mit einem Bußgeld bewehrt wird, ohne dass sich beispielsweise der Alkohol konkret auf das Verkehrsgeschehen ausgewirkt haben muss.

Die Höhe der Blutalkoholkonzentration wird von einem Sachverständigen nach Standardmethoden festgestellt; das für diese Untersuchung notwendige Blut wird dem verdächtigen Verkehrsteilnehmer von einem Arzt ebenfalls standardisiert entnommen. Zu Recht; denn es handelt sich um Standardfälle.

*) Die Verleihung der „Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold“ an Bundesverkehrsminister a.D. Kurt Bodewig erfolgte am 04. Oktober 2013 im Rahmen eines Festaktes des B.A.D.S. e.V. in Magdeburg (siehe hierzu auch die Laudatio vom Präsidenten des B.A.D.S. e.V. Dr. Peter Gerhardt in BA 2013, 289).

Brauchen wir in der Ermittlungspraxis aber wirklich noch die vorherige Einschaltung eines Richters, um dieses Standardverfahren überhaupt in Gang setzen zu können, wenn einzige Beurteilungsgrundlage für den Richter in der Mehrzahl der Fälle ohnehin nur die ihm meist nur telefonisch übermittelte persönliche Einschätzung gerade des kontrollierenden Polizeibeamten vor Ort sein wird?

Setzen wir hier nicht mit der vorherigen Einholung einer richterlichen Entscheidung sogar ein zeitkritisches Verfahren in Gang, das in Extremfällen schon wegen der Flüchtigkeit des Alkohols das Ziel einer gerichtsfesten Tatsachenfeststellung mitunter konterkarieren kann?

Gemäß § 81a StPO steht grundsätzlich dem Richter die Entscheidung zu, ob eine Blutentnahme erfolgen darf, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges indes auch der Staatsanwaltschaft und der Polizei, wobei nicht nur nach meiner Lesart der Gesetzgeber hier gerade keinen abgestuften Vorrang der Staatsanwaltschaft vor der Polizei festschreiben wollte, falls ein Richter nicht rechtzeitig erreichbar ist.

Was heißt aber „Gefährdung des Untersuchungserfolges“ in § 81a StPO? – Man könnte durchaus gut vertretbar argumentieren, dass jedenfalls bei reinen Verkehrsdelikten schon allein wegen des fortschreitenden Alkoholabbaus und der hohen Flüchtigkeit von Alkohol der angestrebte Untersuchungserfolg durch die vorherige Einholung einer richterlichen Anordnung grundsätzlich gefährdet sei. Wegen des Abbaus des Blutalkoholgehalts könnte jede zeitliche Verzögerung bei der Blutentnahme zumindest zu größeren Ungenauigkeiten oder in bestimmten Fällen sogar zu einer Unmöglichkeit der Rückrechnung bei der Feststellung des Blutalkoholgehalts im Tatzeitpunkt führen. Bei geringen Alkoholisierungsgraden etwa um 0,3 ‰ könnte ein überlanges Zuwarten mit der Blutentnahme sogar dazu führen, dass eine im Tatzeitpunkt gegebene Alkoholisierung mitunter gar nicht mehr nachweisbar wäre.

Ich neige – nach meiner persönlichen Meinung gefragt – durchaus dieser Argumentation zu, habe mich im dienstlichen Verkehr aber an der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu orientieren.

Das Bundesverfassungsgericht und mehrere Oberlandesgerichte sind dieser Argumentationsweise nämlich nicht gefolgt und haben geurteilt, dass – zumindest de lege lata aufgrund des gegenwärtigen Wortlauts von § 81a StPO – die Strafverfolgungsbehörden regelmäßig versuchen müssen, zunächst eine Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen, bevor sie selbst eine Blutentnahme anordnen dürfen.

Um hier und heute auch keinen falschen Eindruck zu erwecken: Der Richtervorbehalt des deutschen Strafprozessrechts ist meines Erachtens eine grundsätzlich unverzichtbare Institution zur Wahrung der Rechte des Betroffenen gerade bei Eingriffen in besonders schützenswerte persönliche Rechtsgüter wie z. B. die körperliche Unversehrtheit.

Höhlen wir aber die hohe Bedeutung und den Sinn eines gesetzlichen Richtervorbehalts letztlich nicht sogar aus, wenn dem Richter – wie zur Blutalkoholkonzentrations-Feststellung bei Verkehrsdelikten – vom Gesetzgeber zwar eine materielle Prüfungscompetenz auferlegt wird, er diese aber meist gar nicht sachgerecht ausüben kann, weil er sich faktisch auf den ihm geschilderten persönlichen Eindruck des kontrollierenden Polizeibeamten vor Ort verlassen muss?

Stellt dies nicht in Wahrheit nur eine „Pseudoprüfung“ dar, die dem Wesen und vor allem dem Rang eines Richtervorbehalts in derartigen Fällen überhaupt nicht mehr gerecht wird?

Hier ist meines Erachtens der im letzten Monat neu gewählte Bundesgesetzgeber gefordert, erneut zu überlegen und auch zu entscheiden, ob es vor der Blutentnahme zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration jedenfalls bei Trunkenheitsfahrten überhaupt noch eines Richtervorbehalts bedarf.

Der entsprechende Vorschlag des Bundesrates von Ende 2010 in der Bundestagsdrucksache 17/4232 enthält alle erforderlichen Weichenstellungen und Formulierungsvorschläge, ist aber bedauerlicherweise über die dem Bundestag zugesagte Prüfphase der Bundesregierung in der letzten Legislaturperiode nicht hinausgekommen. Das Anliegen des Bundesrates sollte daher erneut aufgegriffen werden und nicht auf Dauer der Diskontinuität anheimgefallen bleiben.

Meines Erachtens würde ein auf Verkehrsdelikte beschränkter Verzicht auf den Richtervorbehalt sogar zu dessen Aufwertung gerade in den Fällen führen, für die er eigentlich gedacht sein sollte und vom Gesetzgeber auch gedacht war.

Anschrift des Verfassers

Generalstaatsanwalt Jürgen Konrad
Generalstaatsanwaltschaft Naumburg
Theaterplatz 6
06618 Naumburg
Email: Juergen.Konrad@Justiz.sachsen-anhalt.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. 50/2013

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

Literatur

HANS-GÜNTER KOLLRA

Birgit Kollbach: Evaluation in der verkehrspsychologischen Intervention*)

Kirschbaum-Verlag Bonn 2013, 271 Seiten, 39,- Euro, ISBN 978 -3-7812-1886-4

Verkehrspsychologische Interventionen müssen sich – wie alle anderen Interventionen auch – bewähren, um weiter eingesetzt werden zu können. Dies gilt umso mehr, wenn der Gesetz- und Ordnungsgeber diese bei bestimmten auffälligen Personenkreisen verpflichtend einführt bzw. wenn an eine erfolgreiche Teilnahme Rechtsfolgen geknüpft sind. Die jeweiligen Anbieter sind entsprechend aufgefordert, die Wirksamkeit zu untersuchen.

Die Autorin des vorliegenden Bandes ist Dipl. Psychologin, leitet bei der DEKRA-Akademie den Medizinisch-Psychologischen Dienst, und arbeitet auch als Leiterin von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung. Sie scheint deshalb auch besonders qualifiziert für das Thema ihrer Dissertation „Differentielle Wirksamkeitsanalysen verkehrspsychologischer Interventionen am Beispiel des IFT-Kurses“, ein Titel, der den Inhalt besser trifft als der vom Verlag zur Veröffentlichung nunmehr gewählte Titel.

Ziel der Arbeit war, verschiedene Ebenen und Ansätze der Wirksamkeitsanalysen zu beschreiben und zu vergleichen, um Vorschläge für die Entwicklung evidenzbasierter Interventionen in der Verkehrspsychologie machen zu können. Die Dissertation besteht aus zwei Teilen, einem theoretischen und einem empirischen Teil.

Im Theorieteil befasst sich die Autorin mit der Entwicklung verkehrspsychologischer Interventionen in Deutschland und Europa sowie deren bisherige Evaluationen, und beschreibt das IFT-Programm in der Version der DEKRA-Akademie, ein Kursprogramm für alkoholauffällige Kraftfahrer gem. § 70 FeV, welches die Einstellung und das Verhalten der Kursteilnehmer so nachhaltig beeinflussen soll, dass die Fahrerlaubnis ohne eine erneute medizinisch-psychologische Untersuchung wieder erteilt werden kann.

Im Praxis-Teil werden drei verschiedene Evaluationsstudien vorgestellt. In der ersten Studie wird der Kurserfolg von IFT-Kursen aufgrund der Rückfallquote der Kursteilnehmer nach drei Jahren ermittelt, einem „harten“ Kriterium. Verglichen wurde diese Rückfallquote mit dem aktuellen Referenzwert des BAST-Leitfadens bei § 70-Kursen für alkoholauffällige Kraftfahrer von 18,8 %. Die vom KBA ermittelte Rückfallquote lag mit 6,7 % weit unter diesem Referenzwert.

Besonders interessant sind die beiden anderen Studien. In der 2. Studie wurden der Wissenszuwachs und Einstellungs- und Verhaltensänderungen mittels eines selbst konzipierten Fragebogens durch einen Prä-/Post-Vergleich (zu Beginn und zum Ende der Kurse) ermittelt.

*) Dissertation, vorgelegt an der Fakultät für Biowissenschaften, Pharmazie und Psychologie der Universität Leipzig (Schriftenreihe: Fahreignung).

Die Erwartungen hinsichtlich eines Wissenszuwachses durch die Kurse wurden erfüllt: Es wurden signifikant mehr Fragen im 2. Test richtig beantwortet als im 1. Test. Allerdings gab es bei Fragen zu Promille-Berechnungen, die eigenständige Rechenleistungen erforderten, in der 2. Testung öfter weniger richtige Antworten als in der Testung zu Beginn der Kurse. Inzwischen wurden deshalb von der DEKRA-Akademie spezielle Übungsaufgaben zur Promille-Berechnung entwickelt.

Bei der Ermittlung der Einstellungsänderungen ergaben sich bei etlichen Items keine signifikanten Verbesserungen, da – wie die Autorin meint – die Kursteilnehmer schon bei der MPU ein gewisses Maß an Einsicht in ihr Fehlverhalten gezeigt haben müssen, um überhaupt eine Kursempfehlung zu erhalten.

Bei den Items zur Verhaltensänderung zeigte sich bei den meisten Items eine signifikante Veränderung. Dabei geht es im Fragebogen um Verhaltensweisen, durch die der Alkoholkonsum kontrolliert oder verringert werden kann, wie z. B.: „Ich meide Orte, an denen ich in Versuchung komme, Alkohol zu trinken“. Nach Darstellung der Autorin sollen in diesem Fragebogen auch Items vorkommen mit Verhaltensweisen, durch die Alkoholkonsum und Verkehrsteilnahme zuverlässig getrennt werden können, ein für Kurse mit alkoholauffälligen Kraftfahrern besonders wichtiges Thema. Aber merkwürdigerweise findet sich unter den 17 Items dieses Fragebogens, der im Anhang abgedruckt ist, kein einziges diesbezügliches Item.

In der 3. Studie wurden neue Evaluationskriterien getestet: Erstens wurden mit dem „AVEM-Fragebogen“ – ebenfalls durch einen Prä-/Post-Vergleich – Veränderungen von Verhaltens-, Erlebens- und Denkmustern ermittelt, wobei vor allem das Verhalten in Belastungssituationen untersucht werden sollte. Zweitens sollte mit dem „Inkongruenz-Fragebogen“ von KLAUS GRAWE das Ausmaß der Bedürfnisbefriedigung der Kursteilnehmer erfasst werden („Inkongruenz“ bedeutet bei GRAWE die Nichtübereinstimmung der realen Erfahrung mit den motivationalen Bedürfnissen einer Person, so kann z.B. der Fahr-/Trinkkonflikt zu einer Inkongruenz führen, weil hier Wünsche vorliegen, die nicht gemeinsam ohne Gesetzesübertretung realisiert werden können: der Wunsch, eine größere Menge Alkohol zu trinken und der Wunsch, Auto zu fahren). Schließlich sollten drittens die Kursteilnehmer in einem „Zuversichtsfragebogen“ einschätzen, wie groß ihre Zuversicht wäre, in einer bestimmten Situation keinen oder nur wenig Alkohol zu trinken, wenn sie sich das vorgenommen haben.

Interessanterweise entsprach das Ergebnis des AVEM-Fragebogens nicht den Erwartungen. So gaben die Kursteilnehmer z. B. ein höheres Maß an psychischer Gesundheit an als der Durchschnitt der Bevölkerung, und das sogar am Beginn der Kurse. Die im Verlagstext auf der Rückseite des Buches geäußerte Vermutung, dies sei ein Hinweis darauf, dass verkehrspsychologische Interventionen über die Hebung der Verkehrssicherheit hinaus auch allgemein einen Beitrag zur Förderung seelischer und körperlicher Gesundheit leisten können, erscheint dem Rezensenten etwas weit hergeholt. Zu diskutieren ist wohl eher bei den Kursteilnehmern eine Antworttendenz in Richtung sozialer Erwünschtheit bzw. in Richtung einer möglichst positiven Selbstdarstellung. Es zeigte sich dann auch, dass nur wenige Teilnehmer sich im AVEM veränderten, außerdem gingen die Veränderungen teils in eine positive erwünschte Richtung, teils gab es aber auch Veränderungen zu einem eher risikobehaftetem Verhalten. Auch die Ergebnisse des „Inkongruenz“-Fragebogens entsprachen nicht den Erwartungen, da die Kursteilnehmer nicht die erwartete höhere Inkongruenz zeigten. Signifikante Veränderungen durch den Kurs gab es nur bei wenigen Items.

Die Autorin analysiert mögliche Gründe für dieses Ergebnis und führt anders als beim AVEM-Fragebogen hier als eine mögliche Ursache die Tendenz sozial erwünscht zu antworten an. Auch reiche die Kurszeit möglicherweise nicht aus, signifikante Änderungen zu bewirken. Die Autorin schlägt vor, eine modifizierte Form des Inkongruenz-Fragebogens zu entwickeln, deren Items sich mehr auf die konkrete Situation der Autofahrer beziehen.

Ein Problem bei den beiden letzten Studien ist auch die fehlende Kontrollgruppe. Die Ergebnisse basieren lediglich auf Fragebogenergebnissen, und die Antworten sind möglicherweise nicht immer ehrlich. Zu empfehlen wäre daher die Verwendung einer Offenheitsskala oder auch eine Kombination von Elementen der drei Studien mit Einbeziehung eines Referenzwertes wie in der ersten Studie. Man könnte dann feststellen, ob die gefundenen positiven Veränderungen in den Fragebogendaten zu der konkreten Situation im Straßenverkehr passen.

Gelegentlich ist die Darstellung nicht leicht verständlich (z. B. werden die Fragebögen der 2. Teilstudie im Anhang hintereinander abgedruckt, ohne A- und B-Form zu kennzeichnen) oder es werden Angaben für eine Tabelle angekündigt, die erst in der nächsten Tabelle erscheinen oder eine Tabelle hat eine falsche Überschrift. Im Großen und Ganzen aber ist der Autorin mit diesem Buch eine eindrucksvolle, gründliche und auch gut lesbare Darstellung, ergänzt durch zahlreiche Abbildungen und Tabellen, gelungen.

Anschrift des Verfassers

Hans-Günter Kollra
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: sekretariat@ifs-seminare.de

PAUL BRIELER

Peter Dauer, Peter Glowalla, Jürgen Brauckmann: Handbuch des Fahrerlaubnisrechts

**Kirschbaum Verlag, Bonn, 2013 (4. Aufl., Stand: April 2013), 303 Seiten, € 38,80,
ISBN: 978-3-7812-1849-9**

Mit der aktuellen Ausgabe liegt das Handbuch des Fahrerlaubnisrechts nunmehr in einer vierten, überarbeiteten Auflage vor. Es wendet sich an all diejenigen, die sich rund um die Fahrerlaubnis engagieren, vor allem wohl an Fahrlehrer. Die Autoren, ausgewiesene Experten auf ihren jeweiligen Fachgebieten, sind bis auf den Autor des juristischen Parts, dieselben geblieben.

Das Buch beginnt einleitend mit einem Überblick ‚Führerschein und Fahrerlaubnisprüfung‘ sowie ‚Offene Fragen der Verkehrssicherheit‘ aus Sicht eines Prüfunternehmens. Im Weiteren haben die Autoren die bewährte Struktur beibehalten: der erste Teil ‚Grundlagen des Fahrerlaubnisrechts‘ umfasst die Kapitel ‚Gesetzliche Grundlagen des Fahrerlaubnisrechts‘ (inkl. Fahrlehrerrecht, Berufskraftfahrer-Qualifizierung inkl. Lenk- und Ruhezeiten und EU-Recht), ‚Fahrerlaubnispflicht‘ und ‚Ausnahmegenehmigungen‘. Im zweiten Teil ‚Erteilung der Fahrerlaubnis‘ werden in eigenständigen Kapiteln die ‚Einteilung der Fahrerlaubnisklassen‘, das ‚Fahrerlaubnisverfahren‘ (Antragsverfahren, Ausstellung des Führerscheins, Befristung und Umtausch), die ‚Erteilung einer Fahrerlaubnis (inkl. Fahrschulung und Fahrerlaubnisprüfung)‘, die Regelungen zur ‚Fahrerlaubnis auf Probe‘ (mit den verschiedenen Fort- und Ausbildungsmodellen) sowie die Thematik ‚Ausländische Fahrerlaubnisse‘ ausführlich behandelt. Der 3. Teil befasst sich mit dem ‚Entzug der Fahrerlaubnis‘ (durch die Verwaltungsbehörden bzw. durch die Strafgerichte) und der ‚Neuerteilung nach Entzug‘.

Berücksichtigt haben die Autoren alle Änderungen der Gesetzgebung (Straßenverkehrsgesetz und Fahrerlaubnis-Verordnung) sowie der Rechtsprechung bis April 2013, die besonders durch die Umsetzung der 3. EU-Führerschein-Richtlinie in deutsches Recht sowie die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zur Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse gekennzeichnet waren. Aber auch abgeschlossene Reformvorhaben wie die endgültige Übernahme des Begleitenden Fahrens ab 17 Jahren sowie die „fragwürdige Schaffung des Feuerwehrführerscheins“ werden genannt.

Und die Autoren haben bereits die zum 01.05.2014 in Kraft getretene Reform des § 4 StVG Punktesystem für mehrfach auffällige Kraftfahrer und des Verkehrszentralregisters zum Fahreignungs-Bewertungssystem und zum Fahreignungsregister eingearbeitet, soweit diese bei Redaktionsschluss bekannt waren; die bis Ende April 2014 gültigen Regelungen sind weiterhin aufgeführt, was sehr sinnvoll ist, da Entscheidungen nach dem bisherigen Recht, die auch nach dem neuen Recht weiterhin gespeichert werden, für die Dauer von fünf Jahren auch nach bisherigem Recht getilgt und gelöscht werden.

Besonders positiv ins Gewicht fallen die vierfarbig gestalteten Abbildungen und Tabellen, die dem Leser das Verständnis der im Text beschriebenen Sachverhalte auf einen Blick erleichtern. Das Stichwortverzeichnis erleichtert bei Bedarf das schnelle Auffinden gesuchter Begriffe.

Die vorliegende Auflage des Handbuches ist in Gesamtkonzeption und Ausführung für den genannten Adressatenkreis, aber auch für Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner durchaus empfehlenswert, um sich in konzentrierter (fast 80 Seiten schlanker ist diese Auflage geraten!), dennoch gut verständlicher Form über das Fahrlehrerrecht, das Fahrerlaubnisrecht in der EU, Innovationen in der Fahrzeugtechnik u.a.m. umfassend zu informieren. Wohltuend macht sich der Wechsel des juristischen Autors bemerkbar: die Verantwortung liegt jetzt in den Händen eines ausgewiesenen Experten des Fahrerlaubnisrechts. Wurden in der 3. Auflage noch Ausführungen zur Beratung, Rehabilitation und Begutachtung auffälliger Kraftfahrer gemacht, die als fachlich zweifelhaft, sachlich unzutreffend bzw. als rein private Meinungsäußerung kritisch angemerkt werden mussten, wird der Leser jetzt auf Basis der rechtlichen Regelungen sowie der Rechtsprechung zutreffend und präzise informiert. Dies ist vor dem Hintergrund der weiten Verbreitung, die dem Buch aufgrund seiner unzweifelhaft gegebenen Qualitäten grundsätzlich zu wünschen ist, zu begrüßen und wird sicherlich die Beurteilung von Sachverhalten in der Praxis vor Ort erleichtern.

Anschrift des Verfassers

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: IfSGmbH-Hamburg@t-online.de

Dokumentation

52. Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und Arbeitskreise

Schon bei der Ankunft in Goslar konnte man sie förmlich spüren – die Erleichterung und Freude darüber, auch im Jahr 2014 die Teilnehmer des Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT) begrüßen zu dürfen. Denn angesichts der zunehmenden Kritik an der Stadt, sie könne ihrer Funktion als Tagungsort nicht mehr gerecht werden, sahen bereits „Konkurrenten aus Nah und Fern ihre Chance gekommen, dem Deutschen Verkehrsgerichtstag kurzfristig Asyl zu gewähren“. Doch der Präsident des VGT und Generalbundesanwalt a. D. KAY NEHM merkte in seiner *Eröffnungsansprache* ebenso an, dass „eine abrupte Abkehr vom angestammten Tagungsort ... nicht dem Stil entsprochen [hätte], der in vielen Jahren guten Einvernehmens zwischen Veranstalter und Stadt geprägt wurde.“ Und in der Tat ist die Stadt dem Stimmungswandel durch drei neue Tagungsräume in der Innenstadt mit 450, 260 und 210 Plätzen wirkungsvoll begegnet. Die vom langjährigen VGT-Präsidenten Dr. Dr. RICHARD SPIEGEL immer wieder betonte ursprüngliche Zielsetzung der Initiatoren des VGT – in der Kürze der Zeit effektiv zu arbeiten, sich kennenzulernen und untereinander auszutauschen – scheint also vorerst in Goslar gewahrt zu bleiben.

Bevor NEHM den 52. VGT in Goslar für eröffnet erklärte, widmete er sich dem Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung. Zwar würden die darin enthaltenen 21 der „Modernen Justiz“ gewidmeten Zeilen geradezu bescheiden ausfallen, sie seien dennoch sorgsam zu lesen. Denn wie „aus heiterem Himmel geht es beispielsweise im Abschnitt ‚Kriminalität und Terrorismus‘ renitenten Straftätern an den Führerschein! Eingeführt – nicht etwa nur geprüft – wird das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht. Die vermisste Prüfung hat bereits der 39. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2001 vorweg genommen – allerdings mit negativem Resultat: Eine Kriminalstrafe nach der Devise, wo treffe ich den Straftäter am empfindlichsten, widerspricht den Prinzipien des Schuldstrafrechts. Fehlt jeglicher Bezug zwischen Tat und schuldangemessener Sanktion, straft ein allgemeines gesetzliches Fahrverbot die Verurteilten auf unterschiedliche Weise.“ (Siehe zu dieser Thematik ausführlich HALECKER, Der „Denkzettel“ Fahrverbot, 2009, S. 151 ff; 196 ff.) Als gleichsam bedenklich stufte NEHM „die Ankündigung [ein], bei Verkehrsstraftaten künftig auf körperliche Eingriffe zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration zu verzichten und sich mit der im Bußgeldverfahren bewährten Atemalkoholmessung zu begnügen. ¶Siehe hierzu den Informationsbeitrag „Koalitionsvertrag: Aufwertung des Fahrverbotes zur Hauptstrafe und Verzicht auf Körperliche Eingriffe zum Zweck der Blutalkoholbestimmung“ in BA 2014, 22. ¶Das heißt, ein naturwissenschaftlich und rechtlich bewährtes Verfahren soll preisgegeben werden, nur weil es am rechtspolitischen Mut fehlt, den überfälligen Verzicht auf den Richtervorbehalt bei Anordnung einer Blutprobe im Verkehrsstrafrecht gesetzlich zu regeln.“ Die Zweifel der Protagonisten am eigenen Vorhaben zeige „bereits der Umstand, dass dem Betroffenen ein Wahlrecht zwischen Atemalkoholmessung und Blutentnahme eingeräumt werden soll.“ Der Ver-

kehrssicherheit dienlich seien diese Ambitionen keinesfalls. Vielmehr müsse endlich darüber nachgedacht werden, „wie das unausgewogene Nebeneinander unterschiedlicher gesetzlicher und richterlicher Alkoholgrenzwerte für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer harmonisiert werden kann“, betont NEHM. Abschließend gab er seiner Hoffnung Ausdruck, dass dem „Struckschen Gesetz“ folgend kein Gesetz den Bundestag so verlässt, wie es eingebracht wurde.

Ebenso kritisch wie NEHM äußerte sich die Niedersächsische Justizministerin ANTJE NIEWISCH-LENNARTZ in ihrem Grußwort in Bezug auf die geplante Ausdehnung des Fahrverbotes auf Straftaten ohne Verkehrsbezug. Sie begründete ihre ablehnende Haltung durch eine Illustration der unterschiedlich schwerwiegenden Auswirkungen, die ein Fahrverbot derselben Dauer für verschiedene Personen haben kann, z. B. würden „Vielfahrer ... in ihrem Lebenszuschnitt durch ein Fahrverbot ungleich härter getroffen als diejenigen, die ihr Auto kaum oder wenig nutzen“. Auch hätten nicht alle Angeklagten einen Führerschein, sodass bei einem ähnlich gelagerten Sachverhalt für den einen ein Fahrverbot, für den anderen eine Geldstrafe oder gar eine Freiheitsstrafe mit oder ohne Bewährung verhängt werden könne. Insoweit werfe das Fahrverbot als vom Verkehrsdelikt losgelöste Hauptstrafe im Hinblick auf den verfassungsrechtlich verbürgten Gleichheitsgrundsatz Fragen auf. Auch sei zu erwarten, „dass Strafverfahren länger und aufwändiger werden, wenn ein Fahrverbot als Kriminalstrafe für ein beliebiges Delikt im Raum steht.“

Im anschließenden *Plenarvortrag* thematisierte HELMUT MATSCHI, Mitglied des Vorstands der Continental AG, Leitung der Division Interior, Regensburg, unter dem Titel „Was ist eine Chauffeur-Taste – Sicherheit und Komfort auf Knopfdruck?“ die Entwicklung von Produkten und Systemen für automatisiertes Fahren. Entscheidende Basis für die Nutzung immer höher entwickelter automatisierter Fahrfunktionen sei das Vertrauen des Fahrers in die Elektronik. Selbiges aufzubauen stelle eine der wichtigen Aufgaben bei der Integration von Fahrerassistenzsystemen in neuen Fahrzeugmodellen dar. Der in diesem Zusammenhang oftmals heraufbeschworenen Entmündigung des Fahrers entgegnete MATSCHI, dass ähnlich wie bei den Piloten das vernetzte und auf Wunsch automatisiert fahrende Auto den Fahrer noch freier bei der Nutzung individueller Mobilität mache. Im Ergebnis gehe es also nicht um Entmündigung, sondern um die Entscheidung des Fahrers, selbst zu fahren oder fahren zu lassen. Ein weiterer Vorteil bestehe auch in der Möglichkeit, auf der Grundlage eines breiten Echtzeitdatenteppichs das Energiemanagement und die Fahrweise des Fahrzeugs zu optimieren mit der Folge eines noch energieeffizienteren Fahrens.

Arbeitskreis I (AK I)

Sodann diskutierten die Teilnehmer im AK I unter der Leitung von Prof. Dr. iur. MICHEL BRENNER, Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Friedrich-Schiller-Universität Jena, die „Grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen in der EU“. Im Vordergrund stand dabei der Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24.02.2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22.03.2005, S. 16 ff.; beachte hier die Ergänzung in Art. 3 des Änderungsrahmenbeschlusses 2009/299/JI vom 26.02.2009, ABl. L 81 vom 27.03.2009, S. 24, 28 ff.). Dessen Umsetzung in nationales Recht erfolgte durch das sog. Geldsanktionsgesetz^{*}, das u. a. die Aufnahme neuer Bestimmungen

(§§ 86-87p) in das Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) beinhaltet (siehe hierzu RIEDMEYER, NZV 2014, 18 ff.). Bezug genommen wurde auch auf die Richtlinie 2011/82/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte vom 25.10.2011 (ABl. L 288 vom 05.11.2011, S. 1 ff.), die insbesondere die EU-Mitgliedstaaten zum gegenseitigen Austausch von Kfz-Halterdaten verpflichtet^{*)}). Das mit diesen beiden EU-Instrumenten verfolgte Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Europäischen Union zu erhöhen, stieß im AK I durchweg auf positive Resonanz. Es war jedoch auch zu konstatieren, dass die Möglichkeit eines Vollstreckungshilfeersuchens an Deutschland von den anderen EU-Mitgliedstaaten – die Niederlande ausgenommen – kaum genutzt werde. Deutschland richte hingegen seine Vollstreckungersuchen an alle Mitgliedstaaten, die den Rahmenbeschluss umgesetzt haben, vor allem an Polen, die Niederlande und Rumänien. Als kritisch wurde dabei angesehen, dass die Umsetzung der EU-Instrumente europaweit immer noch nicht der Fall sei. Sie wurde vom AK I entsprechend angemahnt mit dem Hinweis, dass dies auch eine europaweite Anwendung des automatisierten Halterdatenaustausches (EUCARIS) mit einschließe. Im Hinblick auf den deutsch-österreichischen Vollstreckungshilfevertrag von 1988 regte der AK I zudem aus Gründen der Rechtsklarheit und -sicherheit eine Überprüfung des Verhältnisses zwischen bilateraler Übereinkommen und EU-Instrumenten zur Vollstreckung an.

Im Hinblick auf die in einigen EU-Mitgliedstaaten zulässige, in Deutschland aber wegen des Widerspruchs zum Schuldprinzip als verfassungswidrig angesehene Halterhaftung bekräftigte der AK I insoweit die Empfehlungen des 48. VGT. Diese hatten dem Vorhaben der Einführung einer Halterhaftung in Deutschland eine klare Absage erteilt (siehe hierzu im Einzelnen BENJAMIN, BA 2010, 89, 90). Der AK I regte zugleich an, die Problematik der Halterhaftung auf der Grundlage neuer Forschungsergebnisse erneut zu erörtern. In der Diskussionsrunde kam aber zum Ausdruck, dass sich die in diesem Zusammenhang vom deutschen Gesetzgeber im § 87b Abs. 3 Nr. 9 IRG geschaffene Möglichkeit des Einwandes der mangelnden Verantwortlichkeit insoweit bewährt habe. Gleichwohl sollte hier nicht übersehen werden, dass sich der Betroffene selbst im Vollstreckungsverfahren auf diesen Einwand berufen muss und entsprechend nachweispflichtig ist. Macht er von dieser Möglichkeit im Rahmen des rechtlichen Gehörs vor Erlass des Bewilligungsbescheides keinen Gebrauch, steht ihm der Einwand im Rechtsbehelfsverfahren nicht mehr zur Verfügung (vgl. RIEDMEYER, NZV 2014, 18, 21).

Im Weiteren votierte der AK I dafür, dass bei in den EU-Mitgliedstaaten begangenen Verkehrsverstößen neben dem Halter auch der Fahrer ermittelt werde. Für Letzteres empfehle sich eine Standardisierung der automatischen Kontrollgeräte.

*) Gesetz zur Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen vom 18. 10. 2010, BGBl. I, 1408 ff.

**) Die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht erfolgte durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28.08.2013, BGBl. I, 3310 ff., das seit 31.08.2013 in Kraft getreten ist.

Arbeitskreis II (AK II)

Im AK II „Problemfeld Schmerzensgeld“ beschäftigten sich die Teilnehmer unter der Leitung von WOLFGANG WELLNER, Richter am Bundesgerichtshof (VI. Zivilsenat), Karlsruhe, mit der europaweit in den letzten Jahren zunehmend diskutierten Problematik einer richtigen Bemessung immaterieller Schäden des Verletzten. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage nach einer Neuausrichtung des bisherigen deutschen Bemessungssystems nach dem Vorbild anderer europäischer Modelle, bei denen das Schmerzensgeld bspw. nach Tagessätzen (Österreich, Dänemark) oder durch die Zuordnung von Verletzungstypen in Tabellenwerken (in Anlehnung an das englische oder italienische Recht) oder nach einem Punktesystem (wie in Spanien) ermittelt wird. Dem Vorwurf einer sich oftmals jahrelang hinziehenden schleppenden Regulierung von Personenschäden wurde mit dem Hinweis begegnet, dass ein Schmerzensgeld bzw. ein Vorschuss erst dann fällig sei, wenn der Haftungsgrund eindeutig geklärt ist. Insofern könne dem Haftpflichtversicherer kein zögerliches Regulierungsverhalten vorgeworfen werden, wenn er bestehenden Unklarheiten zur Haftungsfrage nachgeht und diese aufzuklären versucht. Auf der Grundlage der Feststellung, dass sich „Schmerzen und menschliches Leid ... nicht formalisieren“ lassen, sprach sich der AK II schließlich in seinen Empfehlungen dafür aus, am bisherigen System der Bemessung des Schmerzensgeldes im Einzelfall unter Orientierung an vergleichbaren Fällen festzuhalten. Eine zukünftige Entwicklung zu höheren Schmerzensgeldern sei dadurch nicht ausgeschlossen.

Unabhängig davon darf man gespannt sein, ob und wenn ja, wie sich Deutschland künftig auch zu der Frage einer immateriellen Entschädigung für Angehörige positionieren wird. Denn zwischenzeitlich ist ein entsprechender Entschädigungsanspruch in den meisten EU-Mitgliedstaaten gesetzlich oder durch höchstrichterliche Entscheidungen eingeführt worden (vgl. hierzu HÖKE, NVZ 2014, 1 ff.). Die ersten leisen Mahnungen wie „Verpasst Deutschland den Anschluss?“ (JANSSEN, ZRP 2003, 156 ff.) oder „... Deutschland als der letzte Mohikaner in Europa“ (HUBER, NZV 2012, 5 ff.) legen nahe, auch diese Problematik ins Blickfeld einer konstruktiven Debatte zu stellen ...

Arbeitskreis III (AK III)

VERA VON PENTZ, Richterin am Bundesgerichtshof (VI. Zivilsenat), Karlsruhe, leitete den AK III zu der Thematik „Gesetzlich unfallversichert – Fluch oder Segen?“ Schwerpunkt der Diskussion bildeten die Haftungsausschlüsse der §§ 104 ff. SGB VII und die damit verbundene Frage, ob sich das hinter diesen Vorschriften stehende Prinzip der Haftungsablösung durch die Gewährung eines sozialversicherungsrechtlichen Entschädigungsanspruchs für den Geschädigten als Nachteil erweist. Denn auf Anhieb sei kaum nachvollziehbar, warum bspw. dem Geschädigten nach einem Verkehrsunfall auf dem Betriebsweg (§ 8 Abs. 1 SGB VII) – anders als bei einem Wegeunfall i. S. d. § 8 Abs. 2 SGB II – ein Schadensersatzanspruch gegenüber dem schädigenden Arbeitskollegen bzw. der Kfz-Haftpflichtversicherung verwehrt bleibt. Die Teilnehmer des Arbeitskreises waren sich jedoch durchweg darin einig, dass sich das System der gesetzlichen Unfallversicherung auch bei zunehmender Globalisierung im Arbeitsleben bewährt habe und das Prinzip „Haftungsersatzung durch Unfallversicherung“ in der Gesamtbetrachtung zu ausgewogenen Ergebnissen führe. Keinesfalls sollte dieses Gefüge für einzelne Schadensersatzansprüche aufgeweicht werden (in diesem Sinne auch BURMANN/JAHNKE, NZV 2014, 5 ff.).

Und so sprach sich der AK III für die Haftungsausschlüsse nach den §§ 104 ff. SGB VII zur Wahrung des Betriebsfriedens auch für den Fall aus, in dem der Schaden durch ein haftpflichtversichertes Kraftfahrzeug verursacht wurde. Der Haftungsausschluss nach § 105 Abs. 1 SGB VII bei Unfällen auf Betriebswegen wurde mit dem besonderen betrieblichen Bezug des Betriebsweges begründet. Es verblieben jedoch kritische Stimmen, wonach sich nicht von der Hand weisen lasse, dass der Geschädigte gegenüber seinem haftungsprivilegierten Schädiger seinen Schmerzensgeldanspruch als kompensatorisches Element des Schadensersatzanspruchs verliere. In der Unfallversicherung gäbe es hierfür kein entsprechendes Äquivalent. Wenn aber nunmehr auf Seiten des Schädigers eine Pflichtversicherung bestehe, die genau der Befriedigung dieses Anspruchs diene (z. B. die Kfz-Haftpflichtversicherung), so sei kaum nachvollziehbar, warum diese dann auch nicht in Anspruch genommen werden dürfe.

Konsequent votierte der AK III schließlich dafür, dass Schädigungen zwischen Stammarbeitnehmern und in dem Stammunternehmen tätigen Leiharbeitnehmern vom Haftungsausschluss gemäß § 105 Abs. 1 SGB VII zu erfassen sind, unabhängig davon, ob der Leiharbeitnehmer Schädiger oder Geschädigter ist.

Arbeitskreis IV (AK IV)

Unter der Leitung von Rechtsanwalt Dr. iur. KURT REINKING, Bergisch Gladbach, erörterten die Teilnehmer des AK IV praxisrelevante Aspekte der „Sachmängelhaftung und Garantie beim Autokauf“. Dazu zählte die Frage, wer im Falle der Nacherfüllung beim Autokauf die Transport- und Prüfkosten zu tragen habe, wenn sich der Defekt im Ergebnis nicht als Sachmangel darstellt, sondern z. B. auf Verschleiß oder einen Marderbiss zurückzuführen ist. Nach kontroverser Debatte sprach sich der AK IV mit knapper Mehrheit dafür aus, dass in diesem Falle – unabhängig davon, wer den Transport veranlasst hat – grundsätzlich den Käufer die Kostentragungspflicht treffe. Gleichwohl sei in diesem Zusammenhang eine vertragliche Abrede angemessen, die angesichts der bestehenden Kostenrisiken beider Vertragspartner eine Teilung der Prüf- und Transportkosten vorsehe. Auch müsse der Käufer nach Ansicht des AK IV das Kfz dann nicht zur Mängelbeseitigung zum Verkäufer bringen (lassen), wenn dies für ihn mit erheblichen Unannehmlichkeiten verbunden sei. Insoweit favorisierte der AK IV bei der Bestimmung des Nacherfüllungsortes nach § 269 BGB, der nach der BGH-Rechtsprechung im Zweifel beim Verkäufer anzusiedeln ist, die europäische Sichtweise mit hohem Verbraucherschutzniveau. Er empfahl zudem, den Begriff „erhebliche Unannehmlichkeit“ im Lichte der EuGH-Rechtsprechung zu fluggastrechten zu konkretisieren.

Eine weitere Rolle spielte die Überprüfbarkeit von Kfz-Garantien, die regelmäßig Wartungsverpflichtungen, Leistungsausschlüsse und Obliegenheiten hinsichtlich der Geltendmachung von Ansprüchen vorsehen. Der BGH hatte hierzu mehrfach entschieden, dass nur vom Fahrzeugkäufer gegen ein Entgelt erworbene Klauseln über eine Gebrauchtwagengarantie der AGB-Kontrolle unterliegen würden. Vor diesem Hintergrund gelangte der AK IV zu der Auffassung, dass Kfz-Garantien in der Regel entgeltlich seien, weshalb darin enthaltene leistungseinschränkende Regelungen auch grundsätzlich einer AGB-Kontrolle ausgesetzt sind.

Vor dem Hintergrund der Entscheidung des EuGH zu Ein- und Ausbaurkosten (NJW 2011, 2269) wurden sodann Widersprüchlichkeiten zwischen § 439 Abs. 1, 3 BGB und der

Verbrauchsgüterkauf-Richtlinie^{***}) debattiert. Der EuGH hatte entschieden, dass der Verkäufer im Rahmen der Ersatzlieferung für eine mangelhafte Kaufsache, die der Verbraucher/Käufer in eine andere Sache eingebaut hat, auch deren Ausbau und den Einbau der Ersatzsache schuldet. Der Verkäufer darf zudem die Ersatzlieferung nicht wegen unverhältnismäßiger Kosten verweigern, wenn sie die einzig mögliche Art der Nacherfüllung ist. Der AK IV forderte insoweit eine entsprechende Anpassung sowohl des Kauf- als auch des Werkvertragsrechts. Diese beinhaltet seiner Ansicht nach insbesondere die Schaffung einer Rückgriffsmöglichkeit des Werkunternehmers gegen seine Vorlieferanten entsprechend § 478 BGB. Darüber hinaus sollte dem Verbraucher als Auftraggeber eines Werkvertrages in Bezug auf die Mangelhaftigkeit eingebauter Teile die Berufung auf die Beweislastumkehr (§ 476 BGB) ermöglicht werden.

Arbeitskreis V (AK V)

Bei der im AK V zur Diskussion anstehenden Thematik „Fahreignung und MPU“ dürfte sich für den einen oder anderen die Frage nach dem „Warum erneut?“ gestellt haben, stand dieser Themenkomplex doch bereits mehrfach, zuletzt im Jahr 2010, auf der Agenda des VGT. Die Antwort darauf ergibt sich aus dem Umstand, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) damit beauftragt hat, mittels einer unabhängigen Projektgruppe ein Konzept für eine Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) zu entwickeln. Die Projektgruppe „MPU-Reform“, bestehend aus Experten aller relevanten Fachgruppen, ist zwischenzeitlich im Referat „Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin“ der BASt angesiedelt worden und beschäftigt sich in verschiedenen Unterarbeitsgruppen mit der Entwicklung eines einheitlichen Fragenkatalogs, der Transparenz des Verfahrens und mit Überlegungen zur Einrichtung unabhängiger Beschwerdestellen. Als wesentlichen Baustein der Reform hat sie bereits „eine bessere Information des Betroffenen“ herausgearbeitet und hierzu unter <http://www.bast.de/mpu> ein online-Portal freigeschaltet (siehe hierzu den Informationsbeitrag „Neues Informationsportal zur MPU“ in BA 2013, 241; GEHRMANN, NZV 2014, 11 ff.). Der Abschlussbericht der Projektgruppe ist für Ende dieses Jahres vorgesehen. Insofern bot sich für den 52. VGT die Gelegenheit, im Rahmen eines AK die Zwischenergebnisse der Projektgruppe zu diskutieren und weitere Impulse der Fachleute in die Projektarbeit mit einfließen zu lassen.

Unter der Leitung von Prof. HARALD GEIGER, Honorarprofessor der Technischen Universität München und Präsident des Verwaltungsgerichts München, referierten zur MPU-Reform Dr. med. MARTINA ALBRECHT, Prof. Dr. phil. WOLFGANG FASTENMEIER, Rechtsanwalt FRANK-ROLAND HILLMANN III und Dr. med. HANNELORE HOFFMANN-BORN. Die Vorträge aller Referenten sind nachfolgend in diesem Heft publiziert. Die Diskussion zeichnete sich trotz der hohen Teilnehmeranzahl durch eine angenehm sachlich und stringent geführte Debatte aus. Durch vorformulierte mögliche Empfehlungstexte wurde der Focus auf die wesentlichen Aspekte der Thematik gelenkt und ein in der Sache nicht dienliches Abgleiten in berufsspezifische Interessenkonflikte vermieden.

^{***}) Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.05.1999 zu bestimmten Aspekten des Verbrauchsgüterkaufs und der Garantien für Verbrauchsgüter, ABl. EG L 171 vom 07.07.1999, S. 12 ff., deren Umsetzung in nationales Recht durch das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26.11.2001 (BGBl. I, 3138 ff.) erfolgte mit Geltung ab dem 01.01.2002.

Im Ergebnis der Diskussion war überraschend, dass sich der AK V entgegen der Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 34, 228 ff.) für die Anfechtbarkeit einer MPU-Anordnung aussprach, war dieser Aspekt doch bislang zwischen Verkehrspsychologen und Juristen höchst strittig debattiert worden. Nunmehr ist „der Stein geworfen“ und man darf gespannt sein, ob er auch „Wellen schlägt“. In diesem Zusammenhang sei nochmals darauf hingewiesen, dass mit der Anfechtbarkeit an sich noch nicht viel gewonnen ist. Sie muss vielmehr, soweit ihr keine aufschiebende Wirkung zukommt, zusammen mit der gerichtlichen Entscheidung im Einklang mit der Frist zur Vorlage des MPU-Gutachtens stehen (siehe hierzu bereits HALECKER/NATHOW, BA 2006, 93, 95). Denn erfolgt die gerichtliche Entscheidung erst nach Ablauf der Vorlagefrist für das Gutachten, so kann die Fahrerlaubnisbehörde zwischenzeitlich gemäß § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und die Fahrerlaubnis entziehen. Ein weiteres Abwarten bis zu der gerichtlichen Entscheidung ließe sich wohl kaum mit dem öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit vereinbaren. Auch erscheint es wenig sinnvoll, wenn die gerichtliche Entscheidung noch innerhalb der Frist für die Gutachtenanordnung ergeht, dem Betroffenen im Falle der Rechtmäßigkeit der Anordnung jedoch keine Zeit mehr verbleibt, das Gutachten fristgemäß vorzulegen.

Im Einzelnen fasste der AK V abschließend folgende Empfehlungen:

1. Die MPU ist ein bewährtes Instrument, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Die von der Projektgruppe „MPU-Reform“ bereits erarbeiteten Maßnahmen – z. B. die Bereitstellung des Infoportals auf der Homepage der BASt und die Informationsblätter – werden begrüßt.
2. Eine frühzeitige und umfassende Information der Betroffenen ist erforderlich. Über Voraussetzungen, Abläufe und Rechtsfolgen der MPU haben bereits die Ermittlungsbehörden frühestmöglich zu informieren.
3. Die Qualifikation von Personen, die zur Vorbereitung auf die MPU tätig sind, bedarf einer gesetzlichen Regelung. So wird es den Betroffenen erleichtert, seriöse Anbieter zu finden.
4. Tonaufzeichnungen der ärztlichen und psychologischen Untersuchungsgespräche können die Transparenz der Fahreignungsbegutachtung erhöhen. Ob sie gesetzlich vorgeschrieben werden sollen, hängt von der Klärung wissenschaftlicher und rechtlicher Fragen ab. Damit soll die Projektgruppe „MPU-Reform“ befasst werden.
5. Zur Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis ist ein bundesweit geltender Fragenkatalog für die wesentlichen Untersuchungsanlässe zu erarbeiten.
6. Obergutachtenstellen sind bundesweit erforderlich, weil dort strittige Fälle geklärt werden können. Für die Stellen sind Qualitätsstandards festzulegen.
7. Die fachlichen Standards der MPU sind auf den Bereich der ärztlichen und fachärztlichen Begutachtungen zu übertragen. Zu fordern sind eine vertiefte verkehrsmedizinische Aus- und Fortbildung und die Sicherung der Gutachtenqualität. Die Fragestellungen und Ergebnisse sind statistisch zu erfassen.
8. Bereits die Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, ist einer unmittelbaren verwaltungsgerichtlichen Kontrolle zu unterwerfen.
9. Qualität hat ihren Preis. Die Durchführung einer MPU muss angemessen vergütet werden. Die rechtlichen Grundlagen hierfür sind zu überprüfen.

Arbeitskreis VI (AK VI)

Auf die Spuren „Rätselhafte[r] Verkehrsunfälle und strafprozessuale[r] Aufklärungspflicht“ begaben sich die Teilnehmer des AK VI unter der Leitung von JÜRGEN CIERNIAK, Richter am Bundesgerichtshof (4. Strafsenat), Karlsruhe. Eine entscheidende Rolle spielten dabei „körperliche und geistige Mängel“ des Fahrzeugführers, auch wenn sie im Vergleich zu anderen Unfallursachen wie bspw. überhöhte Geschwindigkeit oder Fahren unter Einfluss von Alkohol/Drogen nur eine verschwindend kleine Rolle zu spielen scheinen. Denn Ursachen „rätselhafter“ Verkehrsunfälle können nach Ansicht des AK VI insbesondere Anfallsleiden, Schlafapnoe, Stoffwechselstörungen, Herz-/Kreislauferkrankungen sein, die zu akuten Versagenszuständen führen. Die Ärzteschaft wurde deshalb dazu aufgefordert, „verkehrsmedizinische Aspekte bei der Patientenaufklärung sorgfältig zu beachten.“ Dies gelte gleichsam auch für die Wirkungen verordneter Medikamente einschließlich ihrer Neben- und Wechselwirkungen. Insoweit sprach sich der AK VI dafür aus, die Fahrsicherheit beeinträchtigende Medikamente farblich bzw. symbolisch zu kennzeichnen.

Da die Aufklärung körperlicher und geistiger Mängel als Unfallursache im Hinblick auf die ärztliche Schweigepflicht oftmals auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, war ein weiterer Schwerpunkt der Debatte eine verbesserte Beweismittelsicherung. Hier forderte der AK VI die Polizei und Staatsanwaltschaft dazu auf, unter besonderer Einbeziehung technischen und medizinischen Sachverständigen Kataloge geeigneter Ermittlungsmaßnahmen aufzustellen bzw. fortzuentwickeln. Ferner seien die „bereits vorhandenen innerdienstlichen Weisungen zur körperlichen Untersuchung und Asservierung (z.B. Blutprobe) ... auf das Vorliegen körperlicher oder geistiger Mängel auszudehnen und konsequent anzuwenden. Insbesondere darf in derartigen Fällen der Untersuchungsumfang nicht auf Alkohol oder die in der Anlage zu § 24a StVG bezeichneten Drogen beschränkt werden.“ Teilweise wird in diesem Zusammenhang auch in Erwägung gezogen, eine Wohnungsdurchsuchung beim Unfallverursacher zu veranlassen, um ärztliche Unterlagen, Rezepte und Medikamente zu sichern (in diesem Sinne EISENMENGER, NZV 2014, 15, 18; er spricht sich mit Verweis auf die Schweiz auch dafür aus, die Möglichkeit der Einführung einer ärztlichen Meldepflicht zu überprüfen, NZV 2014, 15, 16 ff.).

Soweit fahreignungsrelevante geistige und körperliche Mängel feststehen, sind nach Ansicht des AK VI entsprechende Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die Betroffenen nicht ohne regelmäßige, verpflichtende Kontrolluntersuchungen am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen – Möglichkeiten medizinischer Rehabilitation und technischer Optimierung des Kraftfahrzeuges seien dabei auszuschöpfen.

[Zu der Thematik des AK VI wird voraussichtlich in der nächsten Blutalkohol-Ausgabe noch ein weiterer Beitrag erfolgen]

Arbeitskreise VII (AK VII) und VIII (AK VIII)

Die Thematik des AK VII lässt sich nahtlos an den Plenarvortrag von MATSCHI anknüpfen, denn eng verbunden mit der zunehmenden Integration von Fahrerassistenzsystemen in neuen Fahrzeugmodellen ist die Frage: „Wem gehören die Fahrzeugdaten?“ Unter der Leitung von Dr. WALTER EICHENDORF, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Bonn, diskutierten die Teilnehmer des AK VII unter diesem Gesichtspunkt die Notwendigkeit eines rechtlichen Schutzes von Fahrerdaten einerseits sowie zur Sicherheit der Fahrzeugdaten andererseits, um ihren Missbrauch verhindern und ihrer Manipulation

wirksam begegnen zu können. Ziel müsse sein, Rechts- und Planungssicherheit für alle wirtschaftlichen Akteure zu schaffen, also nicht nur für den Fahrer oder Halter des Fahrzeugs, sondern daneben auch für die Fahrzeughersteller, Werkstätten, Pannenhelfer, Versicherer, Strafverfolgungsbehörden usw. Durchweg einig waren sich die Teilnehmer des AK VII darin, dass der „Austausch von Daten und Informationen aus dem Fahrzeug Regeln unterworfen werden [muss], die das informationelle Selbstbestimmungsrecht durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen (z. B. Fahrzeughalter und Fahrer) sichern.“ Beim Kauf eines Fahrzeuges müsse zudem in dokumentierter Form umfassend und verständlich darüber informiert werden, „welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie welche Daten auf welchen Wegen und zu welchen Zwecken übermittelt werden.“ Schließlich votierte der AK VII dafür, dass Zugriffsrechte von Strafverfolgungsbehörden/Gerichte unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele spezifisch zu regeln sind.

Als mittlerweile „liebgewordene Gewohnheit“ bezeichnete NEHM auf der Pressekonferenz den Umstand, dass im AK VIII stets aktuelle Themen rund um den Bereich der Seeschifffahrt zum Dialog gestellt werden. Unter der bewährten Leitung von Prof. Dr. Dr. h.c. PETER EHLERS, Honorarprofessor und Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a. D., Hamburg, erfolgte diesmal unter den Teilnehmern des AK VIII ein Gedankenaustausch zu Fragen der „Einhaltung von Sicherheits- und Umweltvorschriften auf See“. Hierzu hat der AK VIII klargestellt, dass primär der Reeder für die Erfüllung der geltenden Anforderungen einzustehen hat. Demgegenüber habe die Flaggenstaatverwaltung die Einhaltung der Vorschriften zu kontrollieren. Von der vorrangigen Verantwortung dürfe die Hafenstaatkontrolle die Flaggenstaaten nicht entbinden, auch wenn sie erheblich zur Erhöhung der Schiffssicherheit und zum Meeresumweltschutz beigetragen habe. Darüber hinaus befürwortete der AK VII in seinen Empfehlungen „das Ziel der Bundesregierung, die Flaggenstaatverwaltung und das Schifffahrtsrecht weiter zu modernisieren.“ Als Kriterien stellte er dabei in den Vordergrund: klare und gebündelte Zuständigkeiten, Vereinfachung der Verwaltungsabläufe, Erreichbarkeit entsprechend den Erfordernissen der Schifffahrtspraxis und schnellere Reaktionszeiten.

Die in diesem Beitrag nur auszugsweise wiedergegebenen Empfehlungen der einzelnen AK sind vollständig einsehbar unter

http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/pdf/empfehlungen_52_vgt.pdf.

Seinen Abschluss fand der 52. VGT durch das traditionelle Streitgespräch, diesmal zu der Frage: „Blitzmarathon und ... Sicherheitsgewinn, Disziplinierung oder doch nur Abzocke?“

Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker, Frankfurt (Oder)

Arbeitskreis V: Fahreignung und MPU

MARTINA ALBRECHT

Die Projektgruppe „MPU-Reform“

I. Einführung

Auch wenn die Zahl der Betroffenen relativ klein ist (unter 0,2 % der Fahrerlaubnisinhaber müssen sich im Jahr einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung <MPU> unterziehen), ist die MPU in der medialen Wahrnehmung von erheblicher Bedeutung. Vielen ist nicht klar, dass einer MPU erhebliche Zuwiderhandlungen, oftmals Straftaten, vorausgehen. So entsteht der Eindruck es könne „jedem passieren“, dass die Fahrerlaubnis entzogen und eine MPU für die Wiedererteilung erforderlich wird. Kenntnisse über die tatsächlichen Abläufe zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach einem Entzug sind selten vorhanden. Da die Fahrerlaubnis für die meisten Menschen unentbehrlich und oftmals für die berufliche Existenz erforderlich ist, hat sich auch ein Markt von unseriösen Angeboten entwickelt. Es ist daher notwendig, dass die mit der Entziehung und Wiedererteilung verbundenen Abläufe für Betroffene transparent und nachvollziehbar sind, um unnötige Zeit- und Geldverluste zu vermeiden.

Der Arbeitskreis VI des 48. Verkehrsgerichtstags hat im Jahr 2010 konkrete Empfehlungen für die Weiterentwicklung der MPU ausgesprochen. Basierend auf diesen Empfehlungen beauftragte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Einrichtung einer Projektgruppe zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung und Sicherstellung der Transparenz der MPU.

Die interdisziplinäre Projektgruppe „MPU-Reform“ wird von der BASt (Herrn Dr. SCHULZE, Abteilungsleiter „Verhalten und Sicherheit im Verkehr“) geleitet und setzt sich aus Experten aller relevanten Fachrichtungen und beteiligten Institutionen zusammen. Vertreter der einschlägigen medizinischen und psychologischen Fachgesellschaften, der Obergutachter, der zuständigen Behörden (Anerkennungs- und Fahrerlaubnisbehörden) und der Länder sowie der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) und von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung bringen ihre Expertise ein. Das erste Treffen der Gruppe fand im November 2012 statt, in 2013 haben weitere vier Treffen stattgefunden.

Aufgabe der Projektgruppe ist die Identifikation von Aspekten der MPU, in denen eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung sinnvoll erscheint, die Benennung fachlicher Aspekte, deren wissenschaftliche Klärung oder optimierte Umsetzung in der Begutachtungspraxis eine Weiterentwicklung der MPU erbringen könnte sowie die Benennung struktureller und organisatorischer Voraussetzungen einer Weiterentwicklung der betreffenden Aspekte. Es soll ein „Katalog“ von Handlungsempfehlungen zur wissenschaftlich-fachlichen Weiterentwicklung einschließlich einer Priorisierung der Handlungsfelder erarbeitet werden.

In den bisherigen Sitzungen der Projektgruppe wurden Aspekte identifiziert und priorisiert, die in Unterarbeitsgruppen vertieft ausgearbeitet wurden, um dann in der Projektgruppe abschließend diskutiert und abgestimmt zu werden. Dieses Vorgehen hat sich als äußerst effektiv erwiesen.

II. Bessere Informationsmöglichkeiten für Betroffene

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass mehr als drei Viertel der verkehrsauffälligen Kraftfahrer, die sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis einer MPU unterziehen müssen, nicht rechtzeitig über die Bedingungen, die sie zum Erhalt eines positiven Gutachtens erfüllen müssen, informiert sind.¹⁾ Fast die Hälfte aller Befragten beurteilt die Informationslage als eher schlecht. Dabei hat die frühzeitige Information einen erheblichen Einfluss auf das Begutachtungsergebnis. Fahrer, die rechtzeitig nach dem Führerscheinentzug die entscheidenden Informationen erhalten, bekommen zu über 60 % bereits beim ersten Anlauf ein positives Fahreignungsgutachten.

Seitens Politik und Öffentlichkeit wird häufig eine mangelnde Transparenz der MPU beanstandet. Hintergrund für diese Beschwerden ist dabei weniger eine tatsächlich mangelnde Transparenz der MPU an sich, denn diese ist durch einheitliche fachliche Vorgaben, Qualitätssicherungsmaßnahmen und Überwachung sehr transparent. Vielmehr ist es für Betroffene schwierig, aus der Fülle der Angebote seriöse und kompetente Informationen herauszufiltern und schon früh die richtigen Schritte auf dem Weg zur Neuerteilung einzuleiten.

Für die Akzeptanz des Gesamtsystems ist es deshalb unbedingt erforderlich, die Informationsangebote für Betroffene zu verbessern.

Eine Expertengruppe hat daher unter der Leitung der BASt Inhalte für ein Internetportal erarbeitet und zusammengestellt, die nach Abstimmung mit dem zuständigen Bundesministerium und den Bundesländern seit Sommer 2013 auf der Website der BASt zur Verfügung gestellt werden.²⁾ Die Informationen wurden so allgemeinverständlich wie möglich formuliert, um möglichst vielen Betroffenen die Information auf diesem Wege zu ermöglichen. Von einer Startseite gelangt man auf weitere Seiten, die zur Fahrerlaubnis, der MPU, den Möglichkeiten der Beratung und Vorbereitung, aber auch speziell zu den Schwerpunktthemen Alkohol, Drogen und Punkte informieren. Viele der Informationen wurden als Antworten auf häufig gestellte Fragen formuliert, was das Verständnis erleichtert. Es ist vorgesehen, die Informationen auch in weitere Sprachen, z. B. Russisch oder Türkisch, zu übersetzen.

Die Resonanz auf das Portal ist sehr positiv, viele Behörden und Institutionen verweisen schon darauf. Bereits im November 2013 wurden rund 1200 Aufrufe der Website registriert. Es wurden zudem Informationsbroschüren entwickelt, die Betroffenen so früh wie möglich ausgehändigt werden sollten.

III. Qualität in MPU-Beratung und -vorbereitung

Erheblicher Handlungsbedarf zeigt sich bei der Qualitätssicherung der Beratung und Vorbereitung. Die Orientierung ist für Betroffene angesichts der Fülle von Angeboten im Vorfeld einer MPU sehr schwierig und die Seriosität und Qualität eines Angebots kaum prüfbar.

Führt eine schlechte Beratung oder Vorbereitung zum Misserfolg bei der MPU, geht das zu Lasten der Betroffenen, die erneut Zeit und Geld investieren müssen und weiter unter den teilweise erheblichen beruflichen und sozialen Folgen des Führerscheinverlusts leiden. Es ist daher unbedingt erforderlich, eine Liste seriöser und kompetenter Angebote verfügbar zu machen.

Hier sind verschiedene Möglichkeiten der Ausgestaltung denkbar, von einem Gütesiegel durch private Organisationen (z. B. Fachgesellschaften) über eine staatlich verwaltete Positivliste oder ein Gütesiegel durch eine beliebige Organisation bis hin zur amtlichen Anerkennung nach einem „Verkehrspsychologengesetz“. Die höchste Qualität wäre bei der

amtlichen Anerkennung zu erwarten, da in diesem Fall die Definition der Qualitätsstandards per Gesetz erfolgen würde, eine geschützte Zusatzbezeichnung für seriöse und kompetente Berater zur Verfügung stünde und eine kontinuierliche Qualitätsüberwachung möglich wäre.

Sollte eine Beratung im Vorfeld einer MPU verpflichtend eingeführt werden, wäre eine Form der Anerkennung von Beratern unumgänglich. Dafür sprechen viele Argumente: Hinweise und Beratung zur MPU verbessern nachweislich die Erfolgsaussichten, so dass vielen Betroffenen ein negatives Gutachten und der beschwerliche Weg zur erneuten Begutachtung erspart bliebe. Auch könnten Beschwerden durch gezielte Beratung im Vorfeld reduziert werden, was zu einer Entlastung der Behörden führen würde. Die Kompetenz der Betroffenen würde erhöht, der „graue Markt“ minimiert.

IV. Verknüpfung der Weiterentwicklung der verschiedenen Regelwerke

Regelwerke verschiedener Ebenen sind bei der Beurteilung der Fahreignung zu beachten. Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) setzen die EU-Richtlinie in nationales Recht um. Die FeV füllt die im StVG geschaffenen Ermächtigungen aus. Sie regelt die Voraussetzungen für die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und somit auch die Eignungsvoraussetzungen für das Führen von Kraftfahrzeugen.

Die von der BASt herausgegebenen „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“⁽³⁾ führen die Vorgaben der FeV fachlich aus und dienen als Hilfestellung für die Gutachter. Sie stellen auch für die Fahrerlaubnisbehörden eine Entscheidungsgrundlage bei der Formulierung von Eignungszweifeln dar, und definieren die Eignungsvoraussetzungen für die körperlich-geistige und charakterliche Eignung im Rahmen der FeV. Aufgrund ihres Stellenwerts für das Behördenhandeln sind sie normativ verankert, was mit entsprechenden Abstimmungsprozessen einhergeht. Kurzfristige Änderungen sind daher nicht möglich, auch wenn sie fachlich manchmal wünschenswert erscheinen.

Die von den Fachgesellschaften für Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin herausgegebenen Beurteilungskriterien⁽⁴⁾ dienen in erster Linie der Überprüfung der Eignungsvoraussetzungen. Sie untersetzen fachwissenschaftlich die Ausführungen der Begutachtungsleitlinien. Sie definieren für unterschiedliche Anlassgruppen Anforderungsprofile, die von allen Gutachtern im Rahmen der Untersuchung des Einzelfalls beachtet werden müssen und sichern somit eine einheitliche Urteilsbildung. Als fachliches Grundlagenwerk können sie relativ schnell wissenschaftlichen oder technischen Neuerungen angepasst werden.

In der Vergangenheit gab es Defizite in der Abstimmung bei der Weiterentwicklung der Regelwerke. Die Begutachtungsleitlinien konnten nicht in der fachlich gewünschten Aktualität veröffentlicht werden, weil die Abstimmungsprozesse mit Bund und Ländern nicht geregelt waren. Änderungen der FeV benötigen einen Bezug auf entsprechende fachwissenschaftliche Grundlagen, die den Stand der Wissenschaft und Technik wiedergeben. Dass die Begutachtungsleitlinien in älteren Kapiteln jedoch nicht mehr dem aktuellsten Stand entsprechen, wird bei der Betrachtung der Beurteilungskriterien deutlich (z. B. bei den Laborparametern zur Alkoholabstinenz).

Die Projektgruppe hat einen Entwurf für einen Abstimmungsprozess zwischen den beteiligten Akteuren vorgelegt, der von allen Seiten positiv aufgenommen wurde. Die BASt wird bei fachlich notwendigen Änderungen der Begutachtungsleitlinien immer einen Hinweis bezüglich eventueller Diskrepanzen zur FeV geben und ggf. einen Vorschlag für notwendige Änderungen unterbreiten. In einem einheitlichen jährlich wiederkehrenden

Prozess sollen Änderungen der Begutachtungsleitlinien im Bund-Länder-Fachausschuss „Fahrerlaubnis/Fahrlehrerrecht“ vorgestellt und abgestimmt werden. Ein fachlicher Austausch zwischen den Herausgebern der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien ist vorgesehen.

V. Entwicklung eines einheitlichen Katalogs für anlassbezogene Fragestellungen

Die derzeit existierenden Fragenkataloge, die die Fahrerlaubnisbehörden bei der Anordnung einer Begutachtung der Fahreignung verwenden, basieren auf Rechtsnormen (FeV), Länderelementen und verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung. Dies führt u.a. dazu, dass in den Bundesländern, teilweise auch in verschiedenen Behörden eines Landes, für gleiche Untersuchungsanlässe verschiedene Fragestellungen formuliert werden. Es liegt auf der Hand, dass ein bundeseinheitlicher Fragenkatalog wünschenswert wäre. Dieser wäre als „Katalog von Vorschlägen“ für Fragestellungen zu gestalten, da die Zuständigkeit für das Formulieren der Fragestellungen bei den einzelnen Behörden liegt.

Es ist nicht möglich und auch nicht zielführend, alle bestehenden Erlasse und Urteile als „Rahmen“ für einen Katalog zu berücksichtigen. Vielmehr sollte ein Katalog auf der Basis der normativen Grundlagen und der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse erarbeitet werden, der dann als Grundlage für zukünftige Erlasse und Rechtsprechungen dienen kann. Dabei ist zu beachten, dass sich die Fragestellungen (über den Untersuchungsanlass und die Begründung) aus den Anknüpfungstatsachen ergeben. Diese müssen bei der Erstellung eines Katalogs mit berücksichtigt werden.

Hier ergibt sich jedoch die Schwierigkeit, dass unklare Normen und unbestimmte Rechtsbegriffe eine wesentliche Ursache für die Uneinheitlichkeit der Fragestellungen darstellen. Als Voraussetzung für einheitliche Fragestellungen sollten daher zunächst die rechtlichen Grundlagen in einigen Punkten präzisiert werden, dies gilt insbesondere für den Bereich der Drogenfragestellungen (z. B. die Verwendung der Begriffe „regelmäßig“ und „gelegentlich“ bei Cannabiskonsumenten). Ein Beispiel: Ein Fahrerlaubnisinhaber ist nach der FeV und den Beurteilungskriterien bei Führen eines Fahrzeugs nach Cannabiskonsum nicht abstinentpflichtig, dies wird aber oft gefordert, da das fehlende Trennvermögen als belegt gilt.

Im Rahmen der Projektgruppe werden exemplarische Fragestellungen mit Beispielen für die Ableitung aus den Anknüpfungstatsachen entwickelt, die als Basis für die Erstellung eines einheitlichen Katalogs für die wesentlichen Fragestellungen dienen könnten. Auch sollten Vorgaben für die Auswahl der Arztgruppe nach § 11 FeV gemacht werden, da in der Praxis oft erhebliche Unsicherheiten bestehen (wer zum Beispiel ist zuständig, wenn der Anlass für die Begutachtung ein mehrfaches Beschädigen des nachbarlichen Gartentors ist – Neurologe, Psychiater, Orthopäde, Allgemeinmediziner, Gerontologe oder doch lieber der Arzt in der BfF, denn möglicherweise wird eine Leistungsüberprüfung erforderlich werden?)

VI. Unabhängige Prüfung eingesetzter Verfahren und Maßnahmen

Die medizinisch-psychologische Begutachtung der Fahreignung und die Kurse zur Wiederherstellung der Fahreignung nach § 70 FeV sind eine Entscheidungshilfe für die Fahrerlaubnisbehörden und ziehen Rechtsfolgen nach sich. Daher muss der Nachweis der Qualität und Eignung der Verfahren nach wissenschaftlich definierten Kriterien erbracht werden. Hierzu ist eine unabhängige Prüfung durch eine zugelassene neutrale Stelle erforderlich.

derlich. Dies dient zum Einen der Qualitätssicherung der Maßnahmen nach § 70 FeV, zum Anderen kann auf dieser Basis eine bundeseinheitliche Festlegung von Kriterien für die Zulassung von Verfahren für den Bereich der Fahreignungsbegutachtung erfolgen.

Die Projektgruppe hat Vorschläge für die Aufgaben, Qualifikation und rechtliche Verankerung einer unabhängigen Stelle zur fachlichen Prüfung von bei der MPU eingesetzten psychologischen Verfahren sowie der wissenschaftlichen Grundlage und der Geeignetheit von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung (§ 70 FeV) erarbeitet. Die Vorschläge zu den Anforderungen an die Qualifikation und Unabhängigkeit wurden in den Entwurf der 10. Änderungsverordnung der FeV übernommen.

Die Projektgruppe hat weiterhin Anregungen zu Übergangsfristen für derzeit angewendete Verfahren sowie Fristen für die Gültigkeit einer Zulassung und Abstände für geforderte Neunormierungen gegeben. Auch wird darauf hingewiesen, dass eine Zusammenarbeit mit den Anwendern unerlässlich ist, um insbesondere die Geeignetheit von Kursmodellen beurteilen zu können.

Die Projektgruppe regt eine Überarbeitung der in den Begutachtungsleitlinien bezüglich der psychometrischen Testverfahren definierten Prozenträge und Konstrukte an – so sind z. B. nicht alle Dimensionen der Aufmerksamkeit gleichermaßen sicherheitsrelevant.

VII. Überlegungen zur Einrichtung unabhängiger Beschwerdestellen

Nach einer MPU gibt es Betroffene, die mit Ablauf oder Ergebnis der MPU unzufrieden sind und sich darüber beschweren möchten. Auch besteht manchmal der Wunsch nach einer erneuten oder „höherwertigen“ Begutachtung. Hieraus resultierte die Forderung nach unabhängigen Stellen, an die Betroffenen sich wenden können.

Die Projektgruppe sieht zunächst die Notwendigkeit, Betroffene besser über bereits bestehende Beschwerdemöglichkeiten zu informieren, da diese oftmals nicht bekannt sind. So haben alle Träger der Begutachtung ein Beschwerdemanagement, das bei Beschwerden über die MPU bei diesem Träger tätig wird. Die Anerkennungsbehörden gehen ebenfalls Hinweisen nach, die auf Unregelmäßigkeiten bei Trägern oder Stellen hindeuten. Niedergelassene Berater und Rechtsanwälte können unterstützen und auch die Führerscheinstellen können in diesen Fällen angesprochen werden.

Sollte ein Fall vor Gericht gehen, werden gegebenenfalls Zweitgutachten in Auftrag gegeben, in manchen Bundesländern sind Obergutachtenstellen eingerichtet.

Es wurde bisher noch keine Empfehlung der Projektgruppe ausgesprochen, ob und ggf. welcher Bedarf noch über die bereits vorhandenen Möglichkeiten hinaus besteht. Die Projektgruppe wird sich weiterhin mit dieser Frage befassen.

VIII. Tonaufzeichnungen

Die Forderung nach einer Tonaufzeichnung bei der MPU erwies sich in der Diskussion als erheblich vielschichtiger und komplexer als zunächst angenommen.

Offene Fragen betreffen die Persönlichkeitsrechte, den Datenschutz, aber auch das Arbeits- und Vertragsrecht (denn auch der Persönlichkeitsschutz der Gutachter ist tangiert).

Zunächst ist zu klären, welche Aufzeichnungen und Übertragungen zu fertigen sind. Es kann eine Aufzeichnung auf Wunsch des Begutachteten angeboten werden, denkbar wäre aber auch eine obligatorische Aufzeichnung aller Gespräche. Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob nur die psychologische Exploration aufgezeichnet werden sollte oder auch die ärztliche Anamnese (hier fallen ggf. Widersprüche in den Angaben z. B. zu Trinkmengen auf) oder noch weitere Gespräche im Rahmen der Begutachtung (z. B. die Sachstandmitteilung).

Es müssen Anforderungen definiert werden für die Qualität des Mitschnitts, die Sicherheit und Dauer der Aufbewahrung, die Zugriffsmöglichkeiten, Sicherstellen der Löschung der Daten, Sicherung vor Missbrauch und nachträglicher Veränderung der Aufzeichnung. Die damit verbundenen technischen bzw. rechtlichen Fragen sind sicherlich lösbar.

Wenn aufgezeichnet wird, sollte eine Transkription in die Schriftform erfolgen. Die Transkription könnte auszugsweise oder vollständig im Gutachten wiedergegeben werden. Für die Gutachter könnte diese Aufzeichnung eine Hilfestellung bei der Gutachtenerstellung sein und könnte ggf. von der Doppelaufgabe des Begutachtens und gleichzeitigen Dokumentierens während des Gesprächs entlasten. Durch die Transkription entstehen jedoch Kosten, die von den Betroffenen zu tragen sind. Bei der Überlegung einer obligatorischen Aufzeichnung ist zu bedenken, dass die große Mehrzahl der Begutachteten eine Aufzeichnung nicht benötigt. Die Kosten müssten aber für eine geringe Zahl von Beschwerdeführenden von allen mit getragen werden. Es stellt sich somit die Frage nach der Verhältnismäßigkeit.

Noch unklar ist, wie sich eine Tonaufzeichnung auf die Qualität der Exploration auswirken würde. Einerseits kann vermutet werden, dass das Wissen um die Aufzeichnung die Qualität der Untersuchung weiter verbessern könnte. Andererseits können sowohl auf Seiten des Gutachters als auch des Klienten möglicherweise Hemmnisse bestehen, offen zu sprechen bzw. außerhalb eines strikten Vorgehens nachzufragen. Diesen Fragen sollte aus Sicht der Projektgruppe wissenschaftlich nachgegangen werden.

IX. Ausblick

Der Abschlussbericht der Projektgruppe ist für Ende 2014 vorgesehen. Die Empfehlungen des Arbeitskreises des Verkehrsgerichtstags 2014 werden daher wesentliche Impulse für die weiteren Aktivitäten der PG MPU geben.

Die interdisziplinäre, kollegiale und konstruktive Zusammenarbeit in der Projektgruppe hat bereits jetzt nicht trotz, sondern aufgrund der oftmals sehr unterschiedlichen Sichtweisen der Beteiligten zu allseits akzeptierten und wissenschaftlich fundierten Ergebnissen und Vorschlägen geführt. Allen Beteiligten gebührt dafür Dank.

Fußnoten

- ¹⁾ Glitsch, E., Bornewasser, M & Dünkel, F (2012). Rehabilitationsverlauf bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 196. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- ²⁾ <http://www.bast.de/mpu>
- ³⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115. Carl Schünemann Verlag GmbH Bremen
- ⁴⁾ Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (Hrsg.): Beurteilungskriterien. Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Kirschbaum Verlag Bonn

Anschrift der Verfasserin

Dr. med. Martina Albrecht
Oberregierungsrätin
Referat Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Brüderstraße 53,
51427 Bergisch Gladbach
Email: albrecht@bast.de

WOLFGANG FASTENMEIER

Ist die MPU reformbedürftig?

1. Ausgangslage

Der Titel des AK lautet zwar „MPU und Fahreignung“, aber man musste kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass sich die Diskussion sehr schnell auf die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) verengen würde. Ein Blick zurück auf vergangene VGT erweist die MPU ohnehin als Dauerbrenner, was dann in 2010 in dem sinnigen AK-Titel: [„Idiotentest“ auf dem Prüfstand] kulminierte. Den einen scheint die MPU geradezu Teufelswerk zu sein, es werden Begriffe wie „Schikane“, „Willkür“, „Lotterie“ und „Geldschneiderei“ zitiert und „den“ Psychologen „mummenschanzartiges Verhalten“ angelastet [1]. Den anderen gilt die MPU als unverzichtbares Instrument der Verkehrssicherheit und sogar als deutsches Modell, das vom übrigen Europa doch übernommen werden sollte. In dem folgenden Beitrag soll der Versuch unternommen werden, aus gewissermaßen neutraler psychologischer Perspektive eine Reihe von Gesichtspunkten zum Themenkreis „MPU und Fahreignung“ herauszugreifen, den einen oder anderen Einwand gegen die MPU zu diskutieren und die Frage zu stellen, ob sich das AK-Thema tatsächlich auf die MPU reduzieren lässt. Soviel schon vorweg: der Autor sieht im Wesentlichen andere Handlungsbedarfe. Als grundsätzliches Problem erscheint zudem der staatliche Beschluss, eine an sich staatliche Hoheitsaufgabe („Verkehrssicherheit“) freizugeben und durch die Neuzulassung einer Vielzahl von Trägern bzw. daraus resultierenden Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) einen enormen Konkurrenzdruck geschaffen zu haben bei gleichzeitiger Deckelung durch unangemessen niedrige Gebührensätze. Auch dazu wird eine Reihe von Argumenten folgen.

2. Qualität in der Fahreignungsbegutachtung

Die MPU als bewährtes Instrument der Verkehrssicherheit

Schubert [2] hat auf dem VGT 2010 in umfassender Weise die rechtlichen und wissenschaftlichen Grundlagen der MPU im Überblick beschrieben und bewertet, was eine Replikation bekannter Fakten an dieser Stelle erübrigt. Hervorzuheben und uneingeschränkt zuzustimmen ist Schuberts Grundaussage: Die MPU ist als Instrument der Verkehrssicherheit mit hohen normativen und wissenschaftlich unterlegten Qualitätsstandards etabliert, bewährt und mit einer Fülle von Kontrollmechanismen auf verschiedenen Ebenen versehen. Insofern erscheint es nicht gerechtfertigt, die MPU in den Mittelpunkt von Reformvorschlägen zu stellen, ein Änderungsbedarf betrifft lediglich Details. Zudem liegen wie in kaum einem anderen Bereich die Begutachtungsgrundlagen (siehe Begutachtungsleitlinien) sowie die angewandten fachlichen Kriterien öffentlich zugänglich vor – siehe etwa die neue 3. Auflage der Beurteilungskriterien [6]. Mehr Transparenz geht kaum.

Qualitätssicherung medizinischer Gutachten

Bei der Begutachtung der Fahreignung an den BfF spielen auch andere Formen der Begutachtung eine wesentliche Rolle. Wie jüngst verschiedentlich ausgeführt wurde [3,4], erfolgt in der öffentlichen Diskussion häufig eine unberechtigte Gleichsetzung des Begriffs der Fahreignungsbegutachtung mit der MPU. Dabei bleibt nämlich unberücksichtigt,

„dass zur Überprüfung von Eignungszweifeln nicht nur medizinisch-psychologische Untersuchungen durch die zuständige Fahrerlaubnisbehörde angeordnet werden, sondern auch ärztliche Gutachten nach § 11 FeV. Des Weiteren sind unter dem Begriff der Fahr-eignungsbegutachtung auch medizinische und leistungspsychologische Untersuchungen nach Anlage 5 FeV sowie Untersuchungen des Sehvermögens nach Anlage 6 FeV zu subsumieren“ [3]. Im Gegensatz zur MPU fehlen aber bei der Begutachtung von Berufskraftfahrern, rein ärztlichen Gutachten bis hin zu betriebsmedizinischen Begutachtungen regelmäßige Überprüfungen geschweige denn etablierte Qualitätsstandards. Typische Probleme insbesondere hinsichtlich Anlage 15 zu § 11 FeV werden von Mattern und Schubert folgendermaßen beschrieben [4]: z. B. mangelnde Einhaltung der eigenen Verfahrens- und Arbeitsanweisungen, Regelverletzungen bei der Erhebung psychologischer, medizinischer und toxikologischer Befunde, fehlerhafte Interpretationen psychologischer Testergebnisse durch Nicht-Psychologen (damit mangelnde Fachkunde, da nur die Psychologen über eine ausreichende Ausbildung in Testtheorie und über entsprechende Kenntnisse der einzelnen Verfahren verfügen, um die Aussagekraft der Ergebnisse beurteilen zu können. Dies verhält sich analog beispielsweise zu medizinischen Diagnosemethoden: Nach entsprechender Einarbeitung kann auch ein Laie Blutkörperchen auszählen oder Röntgenbilder anfertigen; nur der ausgebildete und in der Praxis erfahrene Arzt jedoch kann die Daten sinnvoll interpretieren). Dazu kommen möglicherweise Fehlinterpretationen medizinischer Anamnesedaten, körperlicher Symptome sowie toxikologischer Analysen. Weitere Einwände betreffen die Einbeziehung nicht verwertbarer aktenkundiger Vorfälle, Überschreitung des Gutachtauftrags sowie die mangelnde Kenntnis von Gesetzen, Verordnungen, Leitlinien, Beurteilungskriterien und darüber hinaus überhaupt von wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Daher sollte der zukünftige Fokus zur Optimierung der Qualität auf diese genannten Bereiche der Fahr-eignungsbegutachtung gerichtet werden; hier besteht ein ungleich größerer Handlungsbedarf als bei der MPU. Ziel muß also ein der MPU vergleichbares Qualitätsmanagementsystem sein, insbesondere für ärztliche Gutachten innerhalb und außerhalb von Begutachtungsstellen für Fahr-eignung (BfF).

Die psychologische Untersuchung

Immer wieder kommt als Einwand gegen die MPU-Begutachtungspraxis, dass sich die Psychologen regelmäßig weigern würden, mit der Begutachtung zu beginnen, solange kein Vorgutachten vorliege. Der Grund dafür wäre die bloße Vermutung, dass ein Vorgutachten negativ war und man die Begutachtung eines anderen Kollegen nicht aufheben möchte [1]. Solche Einwände erscheinen entweder als völlig abwegige Vorstellung oder missverständliche Wahrnehmung psychologischer Diagnostik, da sie deren Prinzip verkennen. Denn in den letzten Jahrzehnten hat sich die klassische Merkmalsdiagnostik mit ihrem direkten Schluss auf körperliche und geistige Eignung hin zu einer verhaltensbezogenen Prozessdiagnostik entwickelt, um mögliche Verhaltensänderungen zu erfassen. Wie Schubert darstellt, bezieht diese Form der Diagnostik in entlastungs- und ressourcenorientierter Weise u. a. auch Lernprozesse, Einstellungen und alte und neue Gewohnheiten mit ein [2]. Weiter ist zu bedenken: Ein Gutachten, das die Frage nach der Fahr-eignung beantworten soll, ist zunächst nicht per se falsch oder richtig, sondern relativ zu anderen Gutachten zu sehen, denn es gibt eine Prognose über das Verhalten einer Person zu einem anderen Zeitpunkt, also zu einem Verlauf, zu einer Entwicklung. Damit lässt sich auch der

Inhalt einer früheren Prognoseentscheidung nicht von einer Beurteilung in einem aktuellen Gutachten an sich trennen. Die Frage nach der Eignung ist zwar immer „heute“ zu stellen, um Veränderungen, Entwicklungen und nicht zuletzt die Glaubwürdigkeit des Probanden beurteilen zu können. Dazu ist es aber unabdingbar, als weitere wesentliche Informationsquelle vorausgegangene Vorgutachten zu erhalten. In der Zusammenschau früherer Gutachten und aktueller Begutachtung können Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie sich ggfs. Leistungen, Einstellungen und Gewohnheiten des Probanden zwischen Gutachten – also im Verlauf – verändert haben. Erst damit ist aus wissenschaftlicher Sicht ein wirklich belastbares Ergebnis zu erzielen.

Hier kommt unmittelbar auch die psychologische Exploration ins Spiel und die immer wieder gestellte Frage: Warum braucht es überhaupt eine Exploration, warum hat der medizinische Teil nicht mehr Bedeutung, wo es doch so hilfreiche Befunderhebungen wie z. B. Ethylglucuronid (EtG-Marker) gäbe? Die grundlegende Antwort dazu liefert zum einen das „Praxishandbuch der Exploration“ [5]: Das „verbale Erfassen von Informationen ist immer dann als Methode der Datenerhebung geeignet, wenn es darum geht, Informationen für längere Zeiträume zu erfassen, und wenn im interessierenden Zeitraum keine weiteren Aufzeichnungen angefertigt wurden, z. B. weil noch nicht vorhersehbar war, dass diese Informationen einmal benötigt werden. Darüber hinaus können Informationen über Prozesse erhoben werden, die einer direkten Beobachtung nicht zugänglich sind, z. B. gedankliche, intellektuelle Vorgänge und Emotionen“. Die psychologische Exploration bedient sich dabei verschiedener Befragungs- und Gesprächstechniken, die – im Unterschied etwa zur klinischen Anamnese – einen ständigen Wechsel zwischen der Tatsachenebene (was ist geschehen?) und der subjektiven Verarbeitungsebene (wie sieht und erklärt sich der Klient die Zusammenhänge?) notwendig macht[6]. Weiter wird in den aktuellen Beurteilungskriterien⁶) ausgeführt: „Von dem Psychologischen Sachverständigen wird neben der aktiven Lenkung des Untersuchungsgesprächs eine Gesprächsbewertung auf drei Ebenen abverlangt:

- es ist eine Beurteilung der Angaben vor dem Hintergrund des theoriegeleiteten Erfahrungswissens (diagnostische Einordnung einer Problemausprägung) erforderlich,
- es muss eine Prüfung der Realitätsangemessenheit von Klientenaussagen (Bewertung der Verwertbarkeit) vorgenommen werden und schließlich
- hinterfragt der Sachverständige, welche Ursachenattribution der Klient für sein Verhalten vornimmt (Beurteilung der Selbstreflexion)“.

Die Exploration gilt daher auch als „zentrale Methode bei der Fahreignungsuntersuchung“ [7] bzw. „Königsweg“ [2] verkehrspsychologischer Diagnostik zur Person und ihren Verhaltensäußerungen. Das psychologische Explorationsgespräch ist also ein unverzichtbares diagnostisches Instrumentarium, mit dessen Hilfe „Daten und Informationen erhoben werden, deren Kenntnis zur Erstellung des Gutachtens und zur Beantwortung der behördlichen Fragestellung unmittelbar notwendig ist“ [5]. Hier schließt sich wieder der Kreis zum vorhergehenden Abschnitt, denn neben der Kenntnis und Abwägung etwaiger Vorgutachten lässt sich die Frage nach dem künftigen Verhalten auffälliger Kraftfahrer nur dann beantworten, wenn sich die Exploration nicht nur auf die aktuelle Situation richtet, sondern wenn auch der Entwicklungsverlauf des Problemverhaltens klar geworden ist. Somit sollte deutlich geworden sein: Weder EtG-Marker noch andere biochemische Indikatoren ersetzen die Prozesse psychologischer Art, wie sie in der Exploration herausgearbeitet werden.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang weiter – und als Beispiel sei wiederum EtG angeführt: Obwohl EtG sicherlich einen Fortschritt gegenüber früheren Markern darstellt, bleibt dennoch die Frage nach der Reliabilität (wie zuverlässig und störungsfrei wird gemessen?) und Validität (in welchem Maße wird tatsächlich das gemessen, was gemessen werden soll?). Das führt z. B. zu Problemen wie etwa, ob EtG nun eher als „Abstinenznachweis“ taugt oder ob es dazu dienen kann, lediglich stärkeren Alkoholkonsum sicher auszuschließen. Obwohl zu EtG umfangreiche Literatur vorliegt und in der öffentlichen Wahrnehmung beinahe den Charakter einer „Wunderwaffe“ angenommen hat, erscheint die klinische Anwendung im Rahmen der Alkoholproblematiken noch Gegenstand von Diskussionen, die u. a. in der Frage kulminieren, ob EtG-Messungen tatsächlich schon anwendungsreif seien (!) [8]. Andere Autoren diskutieren häufiges „falsch-positiv-Screening“ nach Aufnahme von Ethanol durch Nahrungsmittel, Kosmetika und Pharmaka sowie die Inhalation ethanolhaltiger Desinfektionsmitteldämpfe [9]. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen und sie soll hier auch nicht vertieft werden, denn es geht um eine grundsätzliche Betrachtung. Hilfreich ist in der Frage, wie gut ein Diagnoseinstrument funktioniert, z. B. die Verwendung von Vierfeldertafeln (auch unter der Bezeichnung „Signalmatrix“ bekannt), mit deren Hilfe bei Kenntnis der Rahmendaten die Testgüte sogar berechnet werden könnte. An dieser Stelle soll dies in lediglich beschreibender Form am Beispiel „Alkoholkonsum“ geschehen (vgl. Tabelle 1).

Testergebnis	Alkoholkonsum	
	Ja	Nein
<i>Positiv</i>	Sensitivität: Entdeckte Trinker	Falsch-positiv-Rate: Fälschlicherweise als Trinker eingeordnet
<i>Negativ</i>	Falsch-negativ-Rate: Unentdeckte Trinker	Spezifität: Korrekt als abstinent eingestuft

Tab. 1: Mögliche EtG-Testergebnisse.

Wie Tabelle 1 ausweist, kann ein (EtG-)Test vier Ergebnisse haben: 1. Das Ergebnis ist positiv, der Untersuchte konsumiert (exzessiv) Alkohol. 2. Der Test ist positiv, aber der Untersuchte konsumiert keinen Alkohol. 3. Der Test ist negativ, aber der Untersuchte konsumiert Alkohol. 4. Der Test ist negativ und der Untersuchte konsumiert keinen Alkohol. Wie die schon erwähnte Diskussion in der Literatur zeigt, entsprechen Sensitivität und Spezifität von EtG offenbar noch lange nicht zufriedenstellenden und prognostisch zuverlässigen Werten, sodass schon von EtG als einem „low sensitivity marker“ [10] gesprochen wird.

Grundsätzlich gilt ohnehin: Messergebnisse sind immer mit einer Messunsicherheit (also einem Messfehler) behaftet. Das können technisch bedingte Fehlerquellen sein, Störfaktoren im Blut, zeitlich bedingter Abbau des Analyten, etc. Der „wahre“ Wert eines Messergebnisses liegt immer innerhalb eines Bereiches von „Messwert \pm Messunsicherheit“. Zur Abschätzung des „wahren“ Wertes kann beispielsweise ein Konfidenzintervall (in der Regel 95 %) festgestellt bzw. berechnet werden: ein Maß dafür, dass der Wert einer gemessenen Größe mit 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit im angegebenen Bereich liegt. Das kann bedeuten, dass bei einer bestimmten gemessenen Alkoholkonzentration der tatsächliche Wert beträchtlich um diese Messung streuen kann. Ein Grenzwert wird aber als

harter „Cut-off-Wert“ betrachtet, bezieht sich also auf einen absoluten Messwert ohne Berücksichtigung einer Messunsicherheit. Ein Grenzwert eröffnet demnach prinzipiell ein breites Feld sowohl falsch-negativer als auch falsch-positiver Einschätzungen. Je nach gewähltem Grenzwert kann auch die Sensitivität und Spezifität der Testung verändert werden: Wird ein geringer Grenzwert gewählt, erhöht sich die Sensitivität und nahezu jeder auch nur geringfügige Alkoholkonsum wird entdeckt bei gleichzeitiger hoher falsch-positiv-Rate. Umgekehrtes gilt bei einem hohen Grenzwert. Selbst bei einer äußerst optimistischen (und realiter unrealistischen) Einschätzung zugunsten der EtG-Messung (Sensitivität > 90 %) läßt sich leicht abschätzen, wie enorm die Fehlerquote sein kann mit bekannten Konsequenzen: Probanden werden als Trinker entlarvt, obwohl sie es nicht sind oder umgekehrt als abstinent betrachtet und positiv beurteilt, obwohl sie die geforderte Abstinenz durchbrochen haben. Um einem möglichen Missverständnis vorzubeugen: Damit soll der Wert biochemischer Marker nicht in toto in Frage gestellt werden. Es ist vielmehr der Hinweis darauf, sich Grenzen der Messung bewusst zu machen und den Stellenwert dieser Marker realistisch einzuordnen, nämlich ein Indikator unter anderen Indikatoren zu sein.

Man sieht auch: Die Definition eines Grenzwertes beruht auf wissenschaftlichen Beobachtungen und Erhebungen und bildet einen gewissen wissenschaftlichen Konsens ab, auf den sich eine Mehrheit der wissenschaftlichen Gemeinschaft nach vereinbarten Kriterien und Gesichtspunkten einigt. Ein Grenzwert ist also mit anderen Worten im Grunde nichts anderes als eine wissenschaftliche und im weiteren Sinne auch gesellschaftliche Konvention. Ein Grenzwert ist demnach auch solchen Konventionen unterworfen und kann entsprechend solcher Konventionen einmal höher oder einmal niedriger liegen: es handelt sich also *nicht* um einen *objektiven* Wert. Der Bogen zurück zum Ausgangspunkt ist hier leicht zu schlagen und etwas salopp ließe sich Folgendes formulieren: Weder Naturwissenschaftler noch Richter vermögen es, in die Zukunft zu blicken. Andererseits erscheint angesichts psychologischer Erkenntnisse nichts eine so zuverlässige Basis für die Voraussage zukünftigen Verhaltens eines Menschen zu sein wie das Wissen um sein bisheriges Verhalten.

Aufzeichnung der Exploration

Im Kontext der psychologischen Exploration darf auch die Diskussion um die immer wieder aufgestellte Forderung nach Tonaufzeichnungen des Untersuchungsgesprächs nicht fehlen. Dieses Thema ist unter verschiedenen Gesichtspunkten abzuwägen: Falsch wäre es, sie auf Grundlage eines grundsätzlichen Misstrauens in die mängelfreie Arbeit eines Gutachters zu fordern. Dies wäre unverhältnismäßig und verkennt wiederum das praktizierte Vorgehen. Insofern ist Schuberts Ausführungen auf dem VGT 2010 [2] zu folgen, der das psychologische Untersuchungsgespräch als äußeren Einflüssen gegenüber hochsensibel beschreibt, weshalb dem Vier-Augen-Prinzip absoluter Vorrang zu geben sei. Im Weiteren führt er eine Reihe fachlicher Gründe aus (z. B. Rolle der Vertragspartner zueinander) und leitet daraus ab, warum Tonmitschnitte nicht befürwortet werden.

Nun existieren bekanntlich verschiedene Möglichkeiten, das Explorationsgespräch zu dokumentieren. Dabei liegt es grundsätzlich im Ermessen des Gutachters, welche Methode er vorzieht. Mittlerweile häufige Praxis ist der Einsatz eines Laptops, in den die Aussagen des Probanden direkt vom explorierenden Psychologen eingegeben werden; diese direkte Verfügbarkeit im Computer erscheint *prima facie* auch als größter Vorteil dieser

Vorgehensweise. Laptopmitschriften bei gleichzeitiger Gesprächsführung können allerdings unpersönlich wirken (der hinter dem Bildschirm versteckte Gutachter) und ziehen sicherlich Aufmerksamkeit von der Gesprächsführung ab. Zudem erscheint es fraglich, ob eine computergestützte Mitschrift tatsächlich eine Zeitersparnis darstellt, da der während des Gesprächs eingegebene Text für die Übernahme in das Gutachten sorgfältig überarbeitet werden muss. KIEGELAND [5] weist auf einen weiteren beachtenswerten Aspekt hin: Werden für die Exploration bereits abgespeicherte Frageschemata verwendet, besteht die Gefahr, dass der Gutachter zu rigide agiert und nicht mit der gebotenen Sensibilität und Flexibilität auf den Einzelfall eingeht. Daher wird häufig die altmodische Variante handschriftlicher Aufzeichnungen als kundenfreundlicher betrachtet, da sie mehr Platz für persönlichen Kontakt lässt und eine flexible, individuelle Gestaltung der Exploration ermöglicht – allerdings ist auch hier ein gewisses Aufmerksamkeitsproblem nicht ausgeschlossen.

Eine zu diskutierende Lösung wären sicherlich Tonaufzeichnungen, wie sie z. B. bei Obergutachten standardmäßig zum Einsatz kommen. Damit kann der explorierende Psychologe seine gesamte Aufmerksamkeit und Konzentration auf die Ausführungen des Probanden richten; er wird sich dann vermutlich und sinnfälligerweise lediglich einzelne Stichpunkte während des Gesprächs mitnotieren. Er hat damit z. B. die Möglichkeit, die Antworten des Probanden wörtlich transkribieren zu lassen, mit seinen eigenen Stichpunkten zu vergleichen und dann erst das Gutachten zu erstellen. Zudem würde in möglichen Streitfällen die Tonaufzeichnung als weiterer objektivierbarer Beleg dienen können. Im Sinne einer Erhöhung der Transparenz von Gutachten erscheinen also Tonaufzeichnungen grundsätzlich als hilfreich und würden – spekuliert man weiter – vermutlich sogar dazu beitragen, Gutachten häufig noch klarer negativ ausfallen zu lassen und die Zahl der Beschwerden zu vermindern. Nun ist diese Einschätzung aus der Sicht einer früheren Tätigkeit als Obergutachter beschrieben und es muß die Frage gestellt werden, ob das Gesagte überhaupt auf die Situation in den BfF übertragbar ist. Bei Obergutachten beträgt die für die Exploration zu veranschlagende Zeit in der Regel zwei oder drei Stunden und es erscheint unmittelbar einsichtig, dass die Tonaufzeichnung ein unverzichtbares (technisches) Hilfsmittel darstellt, ohne das diese Zeitspanne gar nicht bewältigt werden könnte. Dieser Fall trifft aber für die Explorationen in den BfF nicht zu, da in wesentlich kürzerer Zeit lediglich eine beschränkte Anzahl konkreter Fragen exploriert wird, die Komplexität und die Freiheitsgrade der Gesprächsgestaltung deutlich geringer sind, sodass nur in wenigen Fällen ein unmittelbarer Nutzen einer Tonaufzeichnung einleuchtet und damit auch die Frage nach der Verhältnismäßigkeit im Raum steht.

Ein weiteres, im Sinne wissenschaftlichen Vorgehens schwerwiegendes Argument ist zudem Folgendes: Es fehlen bis dato wissenschaftlich belegte Argumente für den Nutzen von Tonaufzeichnungen [11]. Auch der standardmäßige Einsatz von Tonaufzeichnungen in den Obergutachtenstellen beruht – unabhängig vom Zeitfaktor – lediglich auf geronnenem Erfahrungswissen. Zudem fehlen m. W. Daten über die Anzahl von Beschwerden, die auf mangelnder Qualität von Explorationsergebnissen beruhen und die den Wunsch nach standardmäßiger Tonaufzeichnung rechtfertigen würde. Vor der Forderung nach einer verpflichtenden Einführung von Tonaufzeichnungen muss also zwingend eine wissenschaftliche Überprüfung stehen, denn trotz der möglichen Vorteile bleibt die „Annahme einer Qualitätsverbesserung der Explorationsauswertungen ohne empirische Überprüfung zu-

nächst spekulativ“ [11]. Zudem wären Durchführungs-, Wiedergabe- und Auswertungsregelungen zu erarbeiten. Nicht zuletzt müsste auch die medizinische Anamnese einbezogen, also ebenfalls aufgezeichnet werden! Und: Dies muss in den Gebührensätzen berücksichtigt und eine Regelung über die zusätzlich anfallenden Kosten getroffen werden. Es ist sicher zu kurz gedacht, die Kosten lediglich an der „billigen“ digitalen Aufnahme festzumachen. Nicht nur die Transkription selbst erfordert Zeit, sondern sie erzeugt auch eine relevante Änderung der Gutachtenerstellung, da die Würdigung der Transkription (die z. B. bei Obergutachten wörtlich im Gutachten auftaucht) mit erhöhtem Zeitbedarf der Gutachtenerstellung vorausgehen muss. Das Fazit aus dem Gesagten: Eine obligatorische Tonaufzeichnung hat vielschichtige Konsequenzen, die in all ihren Vor- und Nachteilen abgewogen werden müssen. Vorschnelle Forderungen nach einer obligatorischen Einführung sind nicht zielführend. Ein optionaler Einsatz von Tonaufzeichnungen wird von den BfF bereits angeboten, müsste allerdings ein Bestandteil der umfassenden Information der Betroffenen sein. Es wird vordringlich eine wissenschaftliche Überprüfung unterschiedlicher Methoden der Explorationsaufzeichnung angeregt. Erst auf Basis belastbarer Ergebnisse sollte dann ggfs. über Regelungen, Folgen für Gebühren etc. nachgedacht werden.

Allen darüber hinaus gehenden Forderungen nach einer Aufzeichnung des Explorationsgesprächs, etwa mit Video, ist grundsätzlich eine klare Absage zu erteilen: Neben grundrechtlichen Bedenken und der fehlenden wissenschaftlichen Grundlage würde hier auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit grob verletzt werden.

3. Die Gebührenordnung

Es wird immer wieder die Forderung erhoben, die Qualität der Begutachtungspraxis in den BfF müsse erhöht werden. Dies erscheint angesichts der Feststellung in 1. größtenteils unangemessen und es ist nicht immer klar, ob hinter solchen Forderungen das Bestreben einer weiteren fachlichen Aufwertung des Begutachtungsprozesses steht oder ob lediglich weitergehende Kontrollmöglichkeiten eröffnet werden sollen, die einem grundsätzlichen – aber de facto unbegründeten – Mißtrauen gegenüber den Gutachtern entspringt. Als schwerwiegendes grundsätzliches Problem erscheint demgegenüber die derzeitige GeböSt, deren Rechtmäßigkeit ohnehin bezweifelt werden kann. Fest steht: Die festgelegten niedrigen Gebührensätze für die verschiedenen Untersuchungsanlässe führen zu einer Reihe negativer Konsequenzen:

- Damit ist für die Träger nicht wirtschaftlich zu arbeiten. Wie sollen bei Gebührensätzen zwischen ca. € 400,- (z. B. Alkohol) und € 760,- (z. B. Alkohol und Drogen) die pro Begutachtungsstelle benötigten zwei bis drei Psychologen zuzüglich einem Mediziner sowie Verwaltungs- und Assistenzpersonal und der notwendigen Infrastruktur (Verwaltung, Testbatterien, Untersuchungszimmer etc.) finanziert werden? Dazu kommen die nicht unerheblichen Kosten der (erstmaligen) Anerkennung als BfF sowie die laufenden und ebenfalls nicht unerheblichen Folgekosten für die alle ein bis zwei Jahre fälligen Überprüfungen durch die Anerkennungsstelle der BAST. Und dies bei stark rückläufigen Zahlen an medizinisch-psychologischen Begutachtungen.
- Die eingesetzten Gutachter, die normativ und wissenschaftlich sehr hohe Anforderungen zu erfüllen haben, werden – da die Träger wirtschaftlich denken (müssen) – deshalb häufig nicht adäquat vergütet. Angesichts dessen ist die (von Ausnahmen abgesehen) insgesamt hohe Qualität der Gutachten ohnehin bemerkenswert.

- Daraus resultiert ein bereits jetzt merklicher Nachwuchsmangel, da niemand mehr bereit ist, unter den gegebenen Bedingungen zu arbeiten. Zusätzlich erschwert wird diese Situation durch die in Anlage 14 FeV formulierte hohe Anforderung – man könnte auch sagen: Hürde – einer einschlägigen zweijährigen Berufserfahrung ehe man als Gutachter tätig werden kann. Grundsätzlich geeignete und interessierte Psychologen und Mediziner wenden sich daher anderen Arbeitsgebieten zu und sind für die Begutachtung „verloren“. Hier könnten definierte Ausbildungsstandards für die Durchführung von Gutachten, Beratungs- und Rehabilitationsmaßnahmen im Rahmen universitärer Ausbildung, die mit berufspraktischer Tätigkeit kombiniert ist, diese starren ministeriellen Vorschriften ablösen. Aber auch und gerade hier müßten Änderungen der Gebührenordnung greifen, um sowohl interessierten Psychologen und Medizinern als auch den BfF diese berufspraktischen Phasen zu ermöglichen (siehe dazu auch Abschnitt 5).

4. Zur Frage von Obergutachten

Obergutachterstellen (OGA) sollten wieder bundesweit installiert werden. Auch dies darf und soll nicht unter dem Gesichtspunkt des Misstrauens in die mängelfreie Arbeit des Gutachters verstanden werden. Aus einer Reihe von Gründen existiert aber ein Bedarf sowohl seitens der Betroffenen als auch seitens der Behörden. Der „klassische“ Ausgangspunkt für OGA-Stellen waren und sind Beschwerden von Betroffenen, die das aus ihrer Sicht nicht zufriedenstellende Ergebnis einer MPU einer unabhängigen Instanz zur Überprüfung vorlegen möchten. Dabei ist zunächst zu berücksichtigen, welche Möglichkeiten für Beschwerden bereits existieren: Manches ließe sich durch bessere (Vor-)Information der Betroffenen vermeiden, das Beschwerdemanagement der BfF könnte greifen, Fahrerlaubnis- und Aufsichtsbehörden könnten angesprochen oder MPU-Berater aufgesucht werden und letztlich verbleibt u. U. der (teure) Klageweg. Unmittelbar deutlich wird, dass sich der Betroffene in den aufgezählten Möglichkeiten zumeist im „erstinstanzlichen“ Bereich bewegt. Daher erscheint es angemessen, wenn den Betroffenen – wie in anderen gesellschaftlichen Bereichen auch – eine unabhängige „Zweitinstanz“ zur Verfügung stünde, die es ihnen ermöglichen würde, statt einer wiederholten, eingegrenzten Erstbegutachtung ein umfassendes Obergutachten erstellen zu lassen. Es ist sowohl für die Betroffenen als auch für die Behörden (die ja mitunter auch im Einzelfall Bedenken über ein Gutachtenergebnis haben) hilfreich, wenn eine autorisierte, qualifizierte und *unabhängige* Stelle angesprochen werden kann: Betroffene, Behörden und Gerichte haben die Möglichkeit, zweifelhafte oder strittige Fälle durch sachverständige, unabhängige Obergutachter prüfen zu lassen; deren Unabhängigkeit schafft Vertrauen für alle Beteiligten. Natürlich müssen bestimmte Kriterien und Anforderungen an Obergutachter gelten: Sie müssen beispielsweise durch besondere Erfahrungen sowie durch eigene Forschungsarbeiten in Verkehrsmedizin oder Verkehrspsychologie legitimiert sein. Neben ihrer besonderen Qualifikation sollten Obergutachter über Untersuchungsverfahren verfügen, die denen der Vorgutachter überlegen sind. Ihre Gutachten sollen darüber hinaus auf einer gegenüber dem Vorgutachter umfassenderen und auch umfangreicheren Untersuchung basieren. Dies schließt selbstverständlich mit ein, dass eine eigene, persönliche Untersuchung durchgeführt wird, damit der Vorteil der institutionellen Rahmenbedingungen (überlegener zeitlicher Umfang, fach-

wissenschaftliche Möglichkeiten) zum Tragen kommt. Nicht zuletzt ist hervorzuheben: Die Psychologische Fahrverhaltensbeobachtung als zentrales Element und „Königsweg“ der Beurteilung der Fahrkompetenz muss zum Standardprogramm von Obergutachterstellen zählen.

Auch wenn der größte Teil der vorgenommenen Begutachtungen in den BfF beanstandungsfrei ist – was selbst Kritiker der MPU konzedieren müssen [1] – also ein quantitativ betrachtet geringes Auftragsaufkommen für OGA wahrscheinlich ist, gebietet es die Einzelfallgerechtigkeit, im Sinne der (mangelnden) „Waffengleichheit“ [12] zwischen Bürger/Betroffenem und der Verkehrsbehörde eine Zweitinstanz zu etablieren. Es empfiehlt sich also die Einschaltung von Gutachterstellen,

- die medizinisch-psychologisch praxisbewährt,
- in Forschung und Lehre durch z.B. universitäre Anbindung besonders qualifiziert und
- durch staatliche Anerkennung als solche ausgewiesen sind.

Welche Verlaufsformen dafür in Frage kommen, wäre noch zu diskutieren. Vermutlich würden wenige zentrale Anlaufstellen genügen (z. B. OGA-Süd-Mitte-Nord).

Ein weiterer Gesichtspunkt, der für OGA-Stellen spricht, beruht auf einer Entwicklung in den letzten Jahren und betrifft eine zunehmende Anzahl von Fällen, die man als Sondergruppen bezeichnen könnte. Dies betrifft z. B. auffällig gewordene ältere Kraftfahrer, aber auch Personengruppen mit seltenen Krankheiten oder Merkmalen (z. B. Autismus, Trisomie 21, Oligophrenien), die eine Fahrerlaubnis begehren und zu Fahreignungsuntersuchungen geschickt werden, die dann nicht immer zur Zufriedenheit der Betroffenen ablaufen. Dies liegt häufig darin begründet, dass die genannten Personengruppen aus dem üblichen „Raster“ einer BfF (also z. B. Alkohol und Drogen) herausfallen, weil eben das standardmäßige Vorgehen nicht ausreicht u./o. weil in den Begutachtungsleitlinien solche Fälle gar nicht vorgesehen sind. Daher ist also den BfF gar kein böser Wille zu unterstellen, sondern in manchen dieser Fälle handelt es sich gewissermaßen um ein systembedingtes Handeln, das zu einer nicht-adäquaten Behandlung dieser Sondergruppen führen kann (ein Katalog typischer Fälle wäre dafür noch zu entwickeln). Hier besitzen OGA-Stellen ungleich bessere Möglichkeiten: Sie können einen wesentlich größeren zeitlichen Aufwand pro Fall bereitstellen sowie eine auf den Einzelfall zugeschnittene und meist erweiterte Diagnostik betreiben. Darüber hinaus fordern die Wahrung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts und weitere Grundrechte eine besonders eingehende und wissenschaftlich orientierte Fahreignungsbegutachtung in (solchen) problematischen Fällen. Konsequenterweiterung würde das allerdings Folgendes bedeuten: Macht man OGA-Stellen zu „Anlaufstellen“ für diese besonderen Fälle, könnten und müssten Obergutachten in diesen Fällen auch Erstbegutachtungen sein! Solche evtl. Weiterungen müssten also noch im Detail diskutiert werden.

Ein abschließender, nicht minder bedeutsamer Grund für OGA-Stellen liegt darin begründet, dass Obergutachter wegen ihrer im Idealfall universitären Anbindung im Gegensatz zu BfF grundsätzlich die Möglichkeit haben, die wissenschaftlichen Grundlagen für die Fahreignungsbeurteilung weiterzuentwickeln. Dies mag zunächst harmlos formuliert klingen, hat aber enorme praktische Brisanz: Da bei den Trägern von BfF im Gegensatz zu früher in erster Linie aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus kaum bzw. keine Forschung mehr betrieben wird, verbleibt neben den wenigen verkehrspsychologischen Lehrstühlen (die sich ohnehin selten mit Fahreignungsdiagnostik befassen) lediglich die Institution der Obergutachterstellen, um die wissenschaftliche Fundierung der verkehrspsychologischen

Begutachtung, Intervention und Prognoseerstellung weiterhin zu gewährleisten. Wenn OGA-Stellen nicht mehr existieren oder den OGA die konkrete Erfahrung mit Gutachtenfällen entzogen wird, muss – um STEPHANS [12] Formulierung zu bemühen – diese „zentrale Quelle der wissenschaftlichen Weiterentwicklung“ von Diagnostik, Beratung und Rehabilitation im Verkehr „austrocknen“.

Forderungen nach sog. Unabhängigen Beschwerdestellen erscheinen demgegenüber nicht zielführend, da dies bedeuten würde, ein Gutachten lediglich formal hinsichtlich der Beschwerde des Betroffenen zu überprüfen und ihm ggf. weitere Möglichkeiten aufzuzeigen. Damit wäre aber kein Fortschritt gegenüber den heute schon existierenden Anlaufstellen für Betroffene ersichtlich.

5. Verankerung einheitlicher Qualitätsstandards in der Ausbildung

Einheitliche Qualitätsstandards einschließlich Qualifikationsanforderungen für die Durchführung von Gutachten, Beratungs- und Rehabilitationsmaßnahmen in allen Bereichen der Fahreignungsbegutachtung sind weiter zu entwickeln. Dies schließt insbesondere die Notwendigkeit der Integration einer dualen, berufsbegleitenden Ausbildung in bereits angebotenen Studiengängen (z.B. Psychologie des Verkehrswesens, Verkehrspsychologie) ein, um Theorie und Praxis in qualifizierter Weise miteinander zu verbinden. Damit ließe sich ein einheitliches Berufsbild für Verkehrspsychologen, aber auch Verkehrsmediziner, schaffen und es würde die schon genannten hohen Anforderungen der erforderlichen zweijährigen Berufspraxis an Gutachter durch Anerkennung von Praxisanteilen des Studiums als Berufserfahrung zumindest abmildern. Analoges gilt für verkehrspsychologische Berater bzw. für im Vorfeld einer MPU tätige Personen und Institutionen. Dies wäre im Rahmen der Berufsfreiheit zu regeln und in der Anlage 14 FeV anzupassen.

6. Zusammenfassende Thesen

a) Grundsätzlich ist die MPU mit hohen normativen und wissenschaftlich unterlegten Qualitätsstandards etabliert und bewährt – im Gegensatz etwa zur Begutachtungspraxis bei Berufskraftfahrern oder rein ärztlichen Gutachten. Insofern erscheint es nicht gerechtfertigt, die MPU in den Mittelpunkt von Reformvorschlägen zu stellen. Demgegenüber sollte der zukünftige Fokus zur Optimierung der Qualität auf die o. g. anderen Bereiche der Fahreignungsbegutachtung gerichtet werden, da hier größerer Handlungsbedarf besteht. Ziel muß also ein der MPU vergleichbares Qualitätsmanagementsystem sein, insbesondere für ärztliche Gutachten innerhalb und außerhalb von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF).

b) Es wird immer wieder die Forderung erhoben, die Qualität der Begutachtungspraxis in den BfF müsse erhöht werden. Dies erscheint angesichts der Feststellung in 1. größtenteils unangemessen. Als schwerwiegendes grundsätzliches Problem erscheint demgegenüber die derzeitige GebOST. Die festgelegten niedrigen Gebührensätze für die verschiedenen Untersuchungsanlässe führen zu einer Reihe negativer Konsequenzen:

- Damit ist für die Träger nicht wirtschaftlich zu arbeiten.
- Die eingesetzten Gutachter, die normativ und wissenschaftlich sehr hohe Anforderungen zu erfüllen haben, werden deshalb nicht adäquat vergütet.

- Ein bereits jetzt merklicher Nachwuchsmangel, da niemand mehr bereit ist, unter den gegebenen Bedingungen zu arbeiten.
- c) Die immer wieder aufgestellte Forderung nach Tonaufzeichnungen der psychologischen Explorationen ist unter verschiedenen Gesichtspunkten abzuwägen: Falsch wäre es, sie auf Grundlage eines grundsätzlichen Misstrauens in die mängelfreie Arbeit eines Gutachters zu fordern. Tonaufzeichnungen sowohl der psychologischen Exploration als auch der ärztlichen Anamnese könnten zu erhöhter Transparenz beitragen und u. U. sogar dazu führen, dass Gutachten häufig noch klarer negativ ausfallen. Da aber bis dato wissenschaftlich belegte Argumente für den Nutzen von Tonaufzeichnungen fehlen, wird eine wissenschaftliche Überprüfung unterschiedlicher Methoden der Explorationsaufzeichnung angeregt. Erst dann sollte über Regelungen, Folgen für Gebühren etc. nachgedacht werden.
- d) Obergutachterstellen (OGA) sollten wieder installiert werden. Es existiert ein Bedarf sowohl seitens der Betroffenen als auch seitens der Behörden:
 - in schwierigen Fällen sowie für Sondergruppen, in denen das standardmäßige Vorgehen in BfF nicht ausreicht;
 - Betroffene, Behörden und Gerichte haben die Möglichkeit, zweifelhafte oder strittige Fälle durch sachverständige, unabhängige Obergutachter prüfen zu lassen;
 - OGA haben die Möglichkeit (bzw. auch Notwendigkeit), einen wesentlich größeren zeitlichen Aufwand pro Fall bereit zu stellen sowie eine auf den Einzelfall zugeschnittene und meist erweiterte Diagnostik (z. B. Fahrverhaltensbeobachtungen) betreiben zu können;
 - da bei den Trägern der BfF kaum noch Forschung betrieben wird, verbleibt neben den wenigen verkehrspsychologischen Lehrstühlen lediglich die Institution der Obergutachterstellen, um die wissenschaftliche Fundierung der verkehrspsychologischen Begutachtung, Intervention und Prognoseerstellung weiterhin zu gewährleisten.
- e) Schaffung einheitlicher Qualitätsstandards einschließlich Qualifikationsanforderungen für die Durchführung von Gutachten, Beratungs- und Rehabilitationsmaßnahmen in allen Bereichen der Fahreignungsbegutachtung. Notwendigkeit der Integration einer dualen, berufsbegleitenden Ausbildung in angebotene Studiengänge (z. B. Psychologie des Verkehrswesens, Verkehrspsychologie), um Theorie und Praxis in qualifizierter Weise miteinander zu verbinden. Dies ist im Rahmen der Berufsfreiheit zu regeln und in der Anlage 14 FeV anzupassen.

Zusammenfassung

Die MPU ist mit hohen normativen und wissenschaftlich unterlegten Qualitätsstandards etabliert und bewährt, ein Änderungsbedarf betrifft lediglich Details. Demgegenüber besteht insbesondere für ärztliche Gutachten innerhalb und außerhalb von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) Handlungsbedarf: Ziel muss hier ein der MPU vergleichbares Qualitätsmanagementsystem sein. Die psychologische Exploration ist die unverzichtbar zentrale Methode bei der Fahreignungsuntersuchung in der verkehrspsychologischen Diagnostik zur Person und ihren Verhaltensäußerungen. Denn neben der Kenntnis und Abwägung etwaiger Vorgutachten lässt sich die Frage nach dem künftigen Verhalten auffälliger Kraftfahrer nur dann beantworten, wenn sich die Aufmerksamkeit nicht nur auf die aktuelle Situation richtet, sondern wenn auch der Entwicklungsverlauf des Problemverhaltens klar geworden ist. Weder EtG-Marker noch andere biochemische Indikatoren ersetzen diese Prozesse psychologischer Art, wie sie in der Exploration herausgearbeitet werden. Die immer wieder aufgestellte Forderung nach Tonaufzeichnungen der psychologischen Explorationen ist unter verschiedenen Gesichtspunkten abzuwägen: Falsch wäre es, sie auf Grundlage eines grundsätzlichen Misstrauens in die mängelfreie Arbeit eines Gutachters zu fordern. Da bis dato wissenschaftlich belegte Argumente für den Nutzen von Tonaufzeichnungen fehlen, wird eine

wissenschaftliche Überprüfung unterschiedlicher Methoden der Explorationsaufzeichnung angeregt. Obergutachterstellen (OGA) sollten wieder installiert werden, um Behörden und Betroffenen unabhängige Hilfestellung in strittigen und besonderen Fällen geben zu können. Zudem wären sie die Institution, die die wissenschaftliche Weiterentwicklung verkehrspsychologischer Begutachtung und Rehabilitation gewährleisten kann. Schließlich sollten Praxisphasen in spezifischen Studiengängen, die definierte Qualifikationsanforderungen erfüllen, als Berufserfahrung anerkannt werden.

Schlüsselwörter

Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Fahreignung – Aufzeichnung der psychologischen Exploration – Qualitätssicherung – Obergutachten – Berufsbegleitende Ausbildung

Abstract

The medical and psychological assessment of driver fitness is maintained with high quality and an approved instrument of road traffic safety. This holds not true as far as medical certificates are concerned. Thus, a similar quality management system should be introduced in this area. Psychological exploration is the most crucial method in driver's fitness assessment regarding the diagnostics of personality and their characteristics. The postulation of an obligatory phonogram of the exploration should not be based on distrust of the supervisors' work, but should take into account that up to now there is no scientific evidence for an advantage of recorded speech over the conventional methods. Thus, the various methods of documentation should be object of a scientific survey. Medico-Psychological-Technical Superior Examination Centres should be re-installed in order to assist both authorities and persons concerned in controversial and exceptional cases. Moreover, they could serve as the ones to ensure the scientific progress in driver fitness assessment and rehabilitation. Finally, extra-occupational formation in the course of studying traffic and transport psychology should be accepted as professional experience.

Keywords

medical and psychological assessment of driver fitness – documentation of explorations – quality management – Medico-Psychological-Technical Superior Examination Centre – extra-occupational formation

Literatur

- [1] Hillmann, F.-R. (2010). Die MPU in der heutigen Form bedarf einer Korrektur! *Blutalkohol*, 47, 105-112
- [2] Schubert, W. (2010). „Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung“ auf dem Prüfstand. *Blutalkohol*, 47, 161-188
- [3] Borgmeier-Lütz, R., Buchstaller, R., DeVol, D., Laub, G., Müller, K., Schubert, W. & Ziegler, H. (2012). Die Fahreignungsbegutachtung als Instrument der Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 58, 213-219
- [4] Mattern, R. & Schubert, W. (Hg.) (2013). „Fehlerkultur“ bei der Begutachtung der Kraftfahreignung. 8. Gemeinsames Symposium der DGVM und der DGVP, 7./8.9.2012 Hamburg, S. 13-20. Bonn: Kirschbaum Verlag
- [5] Kiegeland, P. (2011). *Praxishandbuch der Exploration*. Berlin: Deutscher Psychologen Verlag
- [6] Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) (Hg.) (2013). *Beurteilungskriterien*. 3. Auflage. Bonn: Kirschbaum Verlag
- [7] Kunkel, E. (1989). Die Exploration als zentrale Methode in der Fahreignungsuntersuchung alkoholauffälliger Kraftfahrer. *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 2, 376-380
- [8] Jatlow P. & O'Malley, S.S. (2010). Clinical (nonforensic) application of ethyl glucuronide measurement: are we ready? *Alcohol Clin Exp Res*, 34, 968-975
- [9] Arndt, T., Grüner, J., Schröfel, S. & Stemmerich, K. (2012). Falsch-positives Ethylglucuronid-Screening nach Inhalation von Dämpfen eines propanolbasierten, ethanolfreien Handdesinfizenz. *Toxichem Krimtech*, 79, 147 ff
- [10] Lees, R., Kingston, R., Williams, T.M., Henderson, G., Lingford-Hughes, A. & Hickman, M. (2012). Comparison of Ethyl Glucuronide in Hair with Self-Reported Alcohol Consumption. *Alcohol & Alcoholism*, 47, 267-272

-
- [11] Zöhner, M., Banse, R., Kluck, M.-L. & Schubert, W. (2014). Muss die Dokumentation des Explorationsgespräches in der Fahreignungsbegutachtung reformiert werden? *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 60, 224-230
- [12] Stephan, E. (2012). Zur rechtlichen und fachwissenschaftlichen Bedeutung der Institution Obergutachter/innen. Köln. Unveröffentlichtes Manuskript

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier
Psychologie des Verkehrswesens
Psychologische Hochschule Berlin (PHB)
Am Köllnischen Park 2,
10179 Berlin
Email: w.fastenmeier@psychologische-hochschule.de

FRANK-ROLAND HILLMANN III

Reform der MPU^{*)}**A) Intro:**

1. Die MPU ist ein vollkommen wirksames und daher uneingeschränkt zu bejahendes, bewährtes Instrument der Verkehrssicherheit in Deutschland¹⁾. Sie ist europaweit einzigartig, die Wirksamkeit ist wissenschaftlich erwiesen²⁾. Zu ihr gibt es keine denkbare Alternative. Nur sie ist in der Lage, die Frage der Eignung oder Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zutreffend zu beantworten³⁾.
2. Alle mit Verkehrsrecht befassten Bürger wollen mit allen Kräften verhindern, dass insbesondere charakterlich zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignete Menschen auf unseren Straßen mit Fahrzeugen aller Art unterwegs sind.
3. Wir sind daher auch einhellig Gegner des Führerscheintourismus und werden alle Kräfte einsetzen, so schnell wie möglich durch entsprechende Gesetzesänderungen zu erreichen, dass die zwingend notwendige MPU nicht mehr weiter umgangen werden kann.
4. ABER: Rund um die MPU ist Einiges in wesentlichen Punkten dringend reformbedürftig!

B) Hauptteil:

Welcher Reformbedarf ist aus der Sicht der Anwaltschaft unverändert gegeben?

1. Information des Betroffenen

Solange sich die Verkehrsgerichtstage in der Vergangenheit mit dem Thema „MPU“ befasst haben, wurde stets deren unverändert schlechtes Image in der Bevölkerung beklagt⁴⁾. Grund für dieses Informationsdefizit ist eine verbreitete Unkenntnis der Betroffenen über Voraussetzung, Inhalt und Ablauf einer MPU. Eine Aufklärung insbesondere über die Erforderlichkeit einer MPU erfolgt allenfalls dann, wenn der Proband – z. Zt. mehr oder minder zufällig – gezielt in Informationsveranstaltungen geleitet wird. Deshalb ist eine frühe, umfassende und für den Betroffenen verständliche Information in folgender Weise dringend erforderlich:

- a. Informationserteilung durch die Polizei bzw. die Staatsanwaltschaft, den Strafrichter und den Anwalt
- b. Informationserteilung durch die Fahrerlaubnisbehörde – jeweils durch Merkblatt oder Broschüre –
- c. Informationsveranstaltungen durch die Begutachtungsstellen.

Auch diese Forderungen sind alt⁵⁾, sind aber bislang nur höchst unvollkommen umgesetzt worden. Zwar gibt es vermehrt Informationen seitens der Führerscheinstellen. Die kommen aber regelmäßig viel zu spät. Von Seiten der Polizei, der Staatsanwaltschaften, der Gerichte und leider auch der meisten Anwälte erfolgt aber mangels eigener Kenntnis dieser Materie gar keine, zumindest aber unvollständige oder sogar falsche Information. Wird z. B. ein Betroffener in einem Bußgeldverfahren betreffend einer Geschwindigkeitsüberschreitung von mehr als 25 km/h über die Gefahr eines im Wiederholungsfall zu verhängenden Fahrverbotes schon im Bußgeldbescheid belehrt, fehlt es an einer Belehrung

*) Erweiterte Fassung des auf dem 52. Verkehrsgerichtstag 2014 in Goslar gehaltenen Referats.

bei § 24a-StVG-Tätern im Hinblick auf die dann fällig werdende MPU ausnahmslos. Durch das Internet geistern darüber hinaus oftmals erschreckend falsche Informationen. Die Informationsmöglichkeiten des Betroffenen sind also unverändert schlecht. Bis heute weiß kaum ein Fahrerlaubnisinhaber, was auf ihn zukommt, wenn er z. B. mit mehr als 1,6 Promille Fahrrad fährt oder unter Cannabiseinfluss mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnimmt.

In Betracht käme die Einrichtung staatlicher Informationsstellen, die bei den Führerscheinstellen angesiedelt werden könnten, ferner Pflichtschulungen der Polizeibeamten über das Fahrerlaubnisrecht im Rahmen ihrer Ausbildung, Ähnliches dann für Richter und Staatsanwälte. Für Anwälte bietet sich im Rahmen der FAO eine mindestens zwei bis drei Stunden jährlich umfassende Pflichtfortbildung auf dem Gebiet des Fahrerlaubnisrechts an.

2. Vorbereitung des Betroffenen

Es ist zu beklagen, dass die MPU-Aspiranten in den meisten Fällen gar nicht oder zumindest schlecht vorbereitet in die MPU gehen, erwartungsgemäß dann oft mit negativem Ausgang. Daher ist an die Einführung einer – vielleicht sogar gesetzlich kodifizierten Pflicht- Vorbereitung auf die MPU durch dafür staatlich geprüfte und eingerichtete, ständig qualitätssichernd überprüfte und lizenzierte (private) seriöse und professionelle Institute⁶⁾ zu denken. Selbstredend müssen diese vollkommen unabhängig von den späteren MPU-Begutachtungsstellen sein und es muss sich um erfahrene, examinierte und staatlich anerkannte Verkehrs-Fachpsychologen oder zumindest examinierte Fachleute aus fachnahen Bereichen handeln. Die Teilnahme an dem Vorbereitungskurs ist bei der Vorstellung zur MPU schriftlich nachzuweisen. Dazu bedarf es im Interesse der Wahrung der Seriosität gesetzlicher Regelungen, z. B. in der FeV, die etwa die Lerninhalte, die Anzahl der Stunden und die Art etwaig erforderlicher Abstinenznachweise regeln.

Die gegenwärtige Situation bezüglich der sogenannten „Vorbereiter“ ist nicht nur höchst unerfreulich, oft auch fragwürdig, sondern teilweise ganz einfach eine Katastrophe für die Sache der Verkehrssicherheit. Es sollte nicht länger zugelassen werden, dass sich jeder, der sich dazu berufen fühlt, uneingeschränkt MPU-Vorbereitungskurse anbieten darf, mag er sich auch noch so verdient gemacht haben, auf entsprechende Erfolge verweisen können und mag er auch noch so seriös tätig sein. Wer sich auf diesem Gebiet für befähigt fühlt, muss zur Ausübung seiner Tätigkeit die staatliche Akkreditierung erreichen. Die Preisgestaltung muss überschaubar und sozialverträglich sein. Es ist die Einführung einer einheitlichen Gebührenordnung zu fordern.

Dem auf diesem Gebiet zu beobachtenden Wildwuchs, der Scharlatanerie, den sogar zu beobachtenden kriminellen Machenschaften einiger „Vorbereiter“ muss mit aller Entschiedenheit und sehr umgehend begegnet werden.

Der Betroffene muss also seriös und professionell vorbereitet werden. Eine angenehme Begleiterscheinung wäre es zudem, dass dadurch ganz sicher die Anzahl negativer MPU-Ergebnisse deutlich sinken wird, was endlich wiederum zu einer Verbesserung des Images der MPU führen wird.

3. Fragestellungskatalog

Die Behörde legt in ihrer MPU-Anordnung die Fragen fest, die im Rahmen der Begutachtung beantwortet werden sollen (§ 11 Abs. 6 Satz 1 FeV). Es ist zu beklagen, dass diese

Fragestellungen oft ungenau, oft sogar schlicht falsch, oft auch erforschend sind. Vor allem ist zu beobachten, dass die Fragestellung gegenüber dem Gutachter oft nicht mit derjenigen identisch ist, die dem Betroffenen in der Anordnungsverfügung mitgeteilt wurde. Es ist insbesondere unzulässig, wenn die Behörde eine Begutachtung fordert, um zu klären, ob der Betroffene etwa noch aus einem weiteren Grunde ungeeignet sein könnte⁷⁾.

Deshalb wird immer wieder eine bundeseinheitliche Fragestellung in Form eines vorformulierten Fragenkatalogs, beispielsweise als weitere Anlage zur FeV, gefordert⁸⁾. Sie muss darüber hinaus so konkret sein, dass der Betroffene aus ihr ohne Weiteres entnehmen kann, was die Behörde im Hinblick auf die Fahreignung für klärungsbedürftig hält⁹⁾. Ein vorformulierter Fragenkatalog würde zu deutlich mehr Rechtssicherheit führen, verhindert er doch einen Streit darüber, wie der Wortlaut der Frage aussehen muss. Das würde außerdem auch die Möglichkeiten einer privaten Inauftraggabe einer MPU vereinfachen, da die Fragestellung dann textlich vorgegeben ist und die Fahrerlaubnisbehörde somit später nicht einwenden kann, die Frage hätte aber anders formuliert sein müssen.

Der Einwand, es sei schwierig, auch nur einen halbwegs vollständigen Fragenkatalog zu erstellen¹⁰⁾, greift nicht durch. Mit ein bisschen Mühe und durch anlassbezogene ständige Ergänzungen lässt sich sicherlich innerhalb vertretbarer Zeit ein praktikabler Fragenkatalog erstellen, selbst wenn dazu die entsprechende Anlage zur FeV durch den Verordnungsgeber regelmäßig¹¹⁾ geändert werden müsste.

4. Überprüfung der Gutachten

Seit dem AK III des 44. Verkehrsgerichtstages 2006 stellt sich die Frage nach der Überprüfung der Ordnungsgemäßheit von MPU-Gutachten.

Dürfen die MPU-Prüfer tatsächlich die „letzte Instanz“ sein, deren Beurteilung ebenso ungeprüft bleibt, wie bereits zuvor die Anordnung der Führerscheinstellen z. Zt. nicht justiziabel ist¹²⁾? Denn dann wäre der allseitigen Kritik an dem bisherigen Fahrerlaubnissystem, machtlos der Willkür der Führerscheinstellen ausgeliefert zu sein, als ein weiterer Kritikpunkt hinzuzufügen, dass die möglicherweise schon rechtswidrig angeordnete MPU im weiteren Verfahrensablauf unüberprüfbar auch noch fachlich fehlerhaft ausgeführt wurde. Es ist demnach erwägenswert, in Zweifelsfällen eine fachspezifische Überprüfungsmöglichkeit der MPU-Gutachten einzuführen.

a) Obergutachten

Eine Zertifizierung der Gutachter allein reicht ebenso wenig aus, wie das bloße Überprüfen der fertigen schriftlichen Gutachten durch die BAST. Auf dem VGT 2010 habe ich dazu bereits gesagt: *„Stets dort, wo Menschen etwas zu beurteilen haben, sind Fehler immanent. Frei von subjektiven Gefühlen und Einstellungen ist niemand. Deshalb wird in der Technik jeder wichtige Baustein doppelt ausgelegt, ist ein Flugzeug mit zwei Piloten ausgestattet und der Mensch tut gut daran, nach dem bewährten „Vier-Augen-Prinzip“ zu verfahren. Auch der Prüfer muss daher überprüft werden. Er kann und darf bei der Beurteilung einer so wichtigen Frage, wie der Fahreignung, nicht die einzige und zugleich letzte Instanz sein.“*¹³⁾

Dieses „Vier-Augen-Prinzip“ könnte durch eine weitere Begutachtung gewährleistet werden. Weder das StVG noch die FeV sehen bislang Ober- oder Zweitbegutachtungen vor. Dieses Institut könnte aber bundesweit einheitlich (wieder) eingeführt werden¹⁴⁾. Eine solche weitere Begutachtungsmöglichkeit sollte im Interesse der Rechtsgleichheit und -si-

cherheit wieder – wie früher – sowohl auf Wunsch der Verwaltungsbehörde, als auch des Betroffenen möglich sein. Zwar gebietet es quasi der gegenwärtige Wortlaut des § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV, nur solche Gutachten anzuerkennen, die von einer nach § 66 FeV anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung stammen, mit der Folge, dass Obergutachtenstellen mangels solcher Akkreditierung nicht zur Erstellung maßgeblicher Gutachten befähigt sind¹⁵). Aber was hindert es den Gesetzgeber, dies zu ändern und Ober- oder Zweitbegutachtungsstellen einzuführen, die dann ebenfalls nach § 66 FeV eingerichtet sind und somit dann auch an dem nach § 66 Abs. 2 FeV i. V. m. Anlage 14 vorgesehenen Erfahrungsaustausch teilnehmen? Eine solche Zweitbegutachtung ist sicherlich ein sehr taugliches Instrument zur Qualitätssicherung der Basisgutachten. Immerhin wurde zu der Zeit, als es Obergutachtenstellen gab, ein beachtlicher Teil der MPU-Gutachten im Zuge der Oberbegutachtung anders beurteilt.

Die gegenwärtig einzig gegebene Möglichkeit, sich immer wieder aufs Neue ausschließlich von der gleichen Institution, nämlich einer Begutachtungsstelle für Fahreignung prüfen zu lassen, nährt allenfalls den Vorwurf seitens der Betroffenen, es handele sich doch bloß um „Abzockerei“. So wird die Akzeptanz der MPU-Gutachten nur reduziert. Aus gutem Grund gibt es in unserem Justizsystem stets ein Rechtsmittel gegen erstinstanzliche Entscheidungen, über das ausschließlich durch ein übergeordnetes Gericht entscheiden wird¹⁶).

b) Alternativen

Natürlich kann auch an eine Überprüfung durch die BAST oder an die Einrichtung von Schieds- oder Ombudsstellen gedacht werden¹⁷). Das macht aber erst Sinn, wenn der nachfolgenden Forderung nach pflichtmäßigen Tonmitschnitten der Explorationen gesetzlich nachgekommen wurde. Denn ansonsten kann mangels vorhandener Anknüpfungstatsachen weder die BAST noch ein Ombuds- oder Schiedsmann irgendetwas zu einer Lösung des Problems beitragen. Dann wäre schon eher an die grundsätzliche Einführung einer Zweitbegutachtungsmöglichkeit zu denken, wenngleich die vermutlich in der Regel nicht zu einer abweichenden Einschätzung führen dürfte, werden die MPU-Gutachten innerhalb der gleichen Ebene untereinander sicherlich keine von der Erstbegutachtung abweichende Einschätzung abgeben. Und außerdem wäre dann ein neues Problem eröffnet: Welcher Begutachtung wäre denn dann der Vorzug zu geben? Also doch wieder Obergutachten?

5. Tonaufzeichnungen der Exploration als gesetzlich geregelte Pflichtmaßnahme

Von allen Seiten wird seit vielen Jahren immer wieder mehr Transparenz der MPU-Begutachtung gefordert¹⁸). Der Betroffene hat Anspruch auf ein faires und nachvollziehbares Verfahren. So kann kein Verständnis erwartet werden, wenn es immer wieder mit nicht nachvollziehbaren Argumenten abgelehnt wird, von jeder Exploration ausnahmslos Tonband- und/oder Videomitschnitte anzufertigen. Da werden Datenschutzgründe ins Feld geführt, prüfungspsychologische Argumente bis hin zu Kostengründen. Das alles überzeugt nicht einmal im Ansatz. Im Gegenteil: Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes¹⁹) bedeutet die MPU die „Erhebung höchstpersönlicher Befunde“, die unter den Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts fallen. Dann hat der Betroffene auch das Recht, dass ausschließlich objektiv zutreffende Befunde Verwendung finden, indem ihm die Möglichkeit des Nachweises unkorrekter Datenerhebung eröffnet wird.

Trotz festgelegter Standards bei medizinisch-psychologischen Untersuchungen ist der Untersuchungsablauf nur mangelhaft bis gar nicht nachprüfbar, weil das Gespräch nicht als Video- oder Tonbandprotokoll aufgezeichnet wird. Wenn jedoch solche Aufzeichnungen ausnahmslos zur Verfügung stünden, könnten diese bei Bedarf dann als elektronisch gesichertes Ablaufprotokoll herangezogen werden. Dadurch kann die Qualität der Gutachten zweifelsfrei verbessert werden.

Soweit eingewandt wird, der Mitschnitt sei ja schon derzeit möglich, der Proband könne zu Beginn der Exploration den Wunsch äußern, das Gespräch solle aufgezeichnet werden, löst das aber das Problem nicht: Der Proband weiß zu Beginn der Untersuchung selbstverständlich nicht deren Ergebnis. Erst im Falle eines negativen Begutachtungsergebnisses stellt sich überhaupt nur die Notwendigkeit einer Überprüfung der Begutachtung. Denn nur dann behauptet der Betroffene, die Prüfung habe „nur 5 Minuten gedauert“, die ganze „Art der Befragung sei tendenziös gewesen“ und all das, was dort in dem Gutachten zitiert sei, „habe er niemals gesagt“. Und außerdem hat jeder Proband natürlich Angst davor, einen solchen Mitschnitt zu fordern, offenbart dies doch bereits ein gewisse Skepsis und Zweifel an die Qualität der bevorstehenden Prüfung und die Integrität des Prüfers, somit daher die Sorge davor, von ihm dann von vorneherein als „negativ“ eingestuft zu werden.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit²⁰⁾ des Explorationsgespräches, aber vor allem auch zum eigenen Schutz der Prüfer vor unberechtigten Vorwürfen der Probanden sollte daher ohne jede Ausnahme ein Tonband und/oder Videomitschnitt erfolgen, übrigens eine regelmäßige Forderung von Referenten der Arbeitskreise derjenigen Verkehrsgerichtstage, die sich mit dieser Problematik befasst haben: 1992²¹⁾, 1994²²⁾, 1997²³⁾ und 2003²⁴⁾, bislang jedoch ohne jede Realisierung in der Praxis. Technisch ist das im Zeitalter der Möglichkeit digitaler Aufzeichnung überhaupt kein Problem, der Kostenaufwand ist minimal. Es wird lediglich ein Mikrofon und Speicherplatz benötigt (denn mit einem Laptop arbeitet ohnehin jeder Gutachter) und die Speicherung als Digital-Datei erfordert nur wenige Handgriffe. Ansonsten bleibt es unverändert bei der gewohnten Art der Arbeit der MPU-Prüfer. Es wird auch keine Abschrift benötigt. Der Betroffene soll ausschließlich in die Lage versetzt werden, eine Kopie der Aufzeichnung per E-Mail oder auf CD oder Stick anfordern zu können.

Prüfungspsychologischen Argumenten kann dadurch begegnet werden, dass dem Probanden ein Recht, dem Mitschnitt zu widersprechen, eingeräumt werden könnte. Ein solcher Mitschnitt könnte einer Aufbewahrungsfrist von mindestens 6 bis 12 Monaten unterliegen. Die Kopie sollte – selbstverständlich auf Kosten des Betroffenen - innerhalb dieser Frist jederzeit (ausschließlich) von ihm oder - bei Vorlage einer Schweigepflichtentbindungsurkunde – auch von dem Anwalt angefordert werden können. Nach Ablauf der Frist muss das Band vernichtet bzw. die Datei gelöscht werden.

Derartige Gesprächsmitschnitte helfen dann sicher auch, überflüssige Prozesse zu vermeiden. Wenn der Betroffene seinem Anwalt erzählt, diese und jene Passage in dem Gutachten habe er gar nicht oder zumindest nicht so gesagt, kann diese Behauptung sogleich anhand des Mitschnitts überprüft und ggf. widerlegt werden. Das dient in erheblichem Maße der Rechtsklarheit und -wahrheit. Und sie dient vor allem auch der Rehabilitierung der Prüfer, die sich so von jedem Zweifel an der Qualität ihrer Begutachtung befreien könnten. Es ist unerklärlich, weshalb in dieser Frage bislang kein Konsens erreicht werden kann. Jedenfalls hat dieses Thema nichts mit Begriffen wie „Überwachung“ oder „Kontrolle“ der begutachtenden Psychologen zu tun, sondern lediglich mit „Nachvollziehbarkeit“ und „Transparenz“ deren Gutachten.

6. Beurteilungskriterien

Die Stellung der „Beurteilungskriterien“ sollte vielleicht einmal einer kritischen Betrachtung unterzogen werden. Faktisch handelt es sich dabei um Bestimmungen, die den MPU-Psychologen in einem einseitigen, quasi normschöpferischen Prozess von ein paar Autoren gesetzt wurden. Sie werden in der jeweils neuesten Fassung als „verbindliches Dokument im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung bundesweit angewendet“²⁵).

Die 1. Auflage wurde in einem „Arbeitskreis Beurteilungskriterien“ erstellt und wurden ausdrücklich zum „geistigen Eigentum“ des TÜV bzw. der DEKRA erklärt. Die 2., von den Professoren Schubert und Mattern herausgegebene Auflage umfasste im Jahre 2009 noch 228 Seiten. Die nunmehrige 3. Auflage aus dem Jahre 2013 wird jetzt von der „Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie“ und der „Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin“ herausgegeben, also berufsspezifischen Personenvereinigungen unbekannter personeller Zusammensetzung, nicht etwa von der BASt oder einen anderen staatlichen Institution. Die aktuelle Auflage umfasst nun schon stolze 364 Seiten. Statistisch betrachtet würde die nächste Auflage dann in vier Jahren also etwa 580 Seiten umfassen usw.

Ausschließlich nach diesen selbst gesetzten Normen werden die MPU-Prüfungen durchgeführt. D.h.: Wer diesen Normen nicht entspricht, kann die MPU nicht bestehen. Diese Normen entbehren jedoch jeder gesetzlichen Legitimation. Sie existieren, ohne dass sie je ein Gesetzgebungsorgan passiert hätten oder von einer vom Gesetz- oder Verordnunggeber autorisierten Stelle überprüft wurden. Sie sind auch nicht justiziabel, nicht rechtsmittelfähig, unterliegen keiner verfassungsrechtlichen Überprüfung und sind daher – bei aller zweifelsfrei gegebenen fachlichen Kompetenz – letztlich einseitig. In dem Geleitwort zur 2. Auflage heißt es lediglich, dass die Beurteilungskriterien „Eingang in die Anforderungen der BASt an zu akkreditierende Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung“ finden.

Rechtlich sind die Beurteilungskriterien jedoch nicht weiter als ein bloßes Nullum. Sie sind lediglich eine bloße wissenschaftliche Äußerung im Hinblick auf die Erstellung von MPU-Gutachten. Da man aber niemandem (auch nicht den jeweils wechselnden Autoren) verbieten kann, ein Buch zu veröffentlichen, wird man damit wohl leider so lange leben müssen, wie sich nicht andere Autoren aufraffen, ein „Gegenwerk“ zu verfassen, das praktisch besser zu handhaben ist.

Andere Kriterien gibt es aber zur Zeit nicht, sie sind daher bis auf Weiteres für alle MPU-Prüfer verbindlich. Die Herausgeber haben mit diesem Werk eine unangefochtene Monopolstellung. Jedenfalls spielt sich die ganz MPU – ob man es nun will oder nicht – nach diesen „Spielregeln“ ab. Der Betroffene findet sich in einem Labyrinth von einseitig ohne gesetzlich verankerten Auftrag verordneten fachspezifischen Normen wieder, die allenfalls ein Fachmann verstehen kann.

Es ist zu diskutieren, ob das weiter in dieser Form – quasi Gott gegeben – hingenommen werden sollte, oder ob bei den zukünftigen Ausgaben nicht jedenfalls paritätisch qualifizierte Juristen beteiligt werden sollten, z. B. aus dem Justiz- und Verkehrsministerium, der Anwaltschaft, der Verwaltungsgerichtsbarkeit und aus Verbänden wie z. B. dem ADAC. Das würde zumindest einer breiteren Akzeptanz der Beurteilungskriterien dienlich sein.

7. Abstinenzzeiträume

In den Beurteilungskriterien und Begutachtungsleitlinien sowie in der Anlage 4 zur FeV ist an verschiedenen Stellen die Rede davon, dass bei Drogen- oder Alkoholauffälligkeiten

Abstinenz unterschiedlicher Dauer gefordert wird. Diese Abstinenzzeit muss dann in der zwar dort, aber nirgendwo sonst – z. B. in einem Gesetz – beschriebenen Weise dokumentiert werden. Das hat zur Folge, dass es zu Abstinenzforderungen kommt, deren Erforderlichkeit dem Betroffenen nicht erklärt werden können. Da wird bei „gelegentlichem Cannabiskonsum“ im Zusammenhang mit der Benutzung eines Kfz eine 6-monatige Abstinenz gefordert, obwohl diese fahrerlaubnisrechtlich gar nicht gefordert ist, sondern lediglich „ausreichendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Fahren“. Zudem sind die jeweiligen Zeiträume offenbar rein willkürlich festgelegt worden – sie ändern sich auch von Auflage zu Auflage – ohne Übergangsregelungen und Beachtung des Rückwirkungsverbots und ohne dass diese Frage jemals ein Gesetzgebungsgremium passiert hat. Diese Zeiträume sind ferner ganz und gar starr und offensichtlich unveränderbar. So kann faktisch niemand eine MPU bestehen, der diese Anforderungen nicht zeitgenau erfüllt.

Bei der Frage, ob, wann und wie lange überhaupt Abstinenz zu fordern ist, ist vielmehr eine individuelle Betrachtungsweise zu fordern²⁶). Diese Prognose kann unmöglich ohne umfassende Würdigung der Gesamtpersönlichkeit des Betroffenen und seiner individuellen Verhältnisse erstellt werden²⁷). Eine statistische Rückfallwahrscheinlichkeit kann zwar mit in die Beurteilung einfließen, reicht aber allein keinesfalls aus, die Fahreignung zu verneinen. Die Fahrerlaubnis kann bekanntlich nur dann versagt oder entzogen werden, wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Betroffene mit wesentlich höherer Wahrscheinlichkeit als der normale Kraftfahrer unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen wird²⁸). Und solche Tatsachen sind rein individueller Natur.

8. Praxisprobleme

Immer wieder gibt es Streit angesichts oft willkürlicher Fristsetzungen der Fahrerlaubnisbehörden bezüglich der Beibringung des Gutachtens. Mir ist bekannt, dass Führerscheinstellen teilweise bewusst Vorlagefristen setzen, die der Betroffene gar nicht einhalten kann (z. B. fünf Monate bei bekannter Mindestabstinenzzeit von sechs Monaten), was offenbar sogar gewollt ist. Also ist auch hier der Gesetzgeber gefragt, die Vorlagefristen in Abhängigkeit von den Abstinenzzeiten unter Berücksichtigung der nötigen Zeit zur Erstellung des Gutachtens und unter sicherheitsrechtlichen Aspekten so zu regeln, dass unjustiziable Willkürentscheidungen nicht mehr möglich sind. Dabei hat selbstverständlich der Betroffene seine Antragstellung seinem Abstinenzverhalten anzupassen²⁹) und es ist nicht Aufgabe der Behörde, auf die Einhaltung dieser Fristen Rücksicht zu nehmen. Aber die dann zu setzende Vorlagefrist darf niemals geringer sein, als die zu fordernde Abstinenzzeit plus gewöhnliche Zeit zur Erstellung des Gutachtens (ca. zwei Monate).

Auch in dieser Frage besteht also erheblicher Reformbedarf. Zu fordern sind feste, gesetzlich fixierte Regeln für die jeweiligen konkreten Anlässe.

9. Anfechtbarkeit der Anordnung

Die Anfechtbarkeit der Anordnung der Führerscheinstellenbehörde, ein Gutachten beizubringen, war schon mehrfach Gegenstand der Diskussion auf Verkehrsgerichtstagen³⁰). In der Literatur wird dazu wiederholt die Rechtsansicht vertreten, sie sei vom Rechtscharakter her ein selbständig anfechtbarer Verwaltungsakt³¹). Die Rechtsprechung verneint eine selbständige Anfechtbarkeit³²), ohne sich allerdings jemals erneut diesem Problem gestellt zu haben. Seit 1962 gilt: Es fehle an einem Regelungscharakter einer solchen Anordnung. Die

Anordnung diene lediglich der Vorbereitung eines Verwaltungsaktes, indem der Betroffene an der Beantwortung der Eignungsfrage bzw. der Ausräumung von Einungszweifeln mitwirken solle.

Richtig ist allerdings wohl die Ansicht, dass jedenfalls eine verwaltungsgerichtliche Überprüfung durch § 44a Satz 1 VwGO ausgeschlossen ist³³). Danach können behördliche Verfahrenshandlungen nur gemeinsam mit den gegen die Sachentscheidung zulässigen Rechtsbehelfen angefochten werden. Eine Lösung könnte nun darin bestehen, einen Zusatz im Gesetz dergestalt einzufügen, dass „*Rechtsmittel gegen die Anforderung eines Gutachtens keine aufschiebende Wirkung*“ haben. Damit wäre dann klargestellt, dass es sich um eine vollstreckbare Anordnung handelt. Dann wäre der Weg zu einer isolierten verwaltungsrechtlichen Überprüfung eröffnet³⁴).

Das Problem liegt darin, dass der Betroffene nach der gegenwärtigen Rechtslage keine Möglichkeit hat, eine fehlerhafte oder gar rechtswidrige Anordnung gerichtlich überprüfen zu lassen. Bringt er das Gutachten nicht bei, gilt er nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV als ungeeignet. Voraussetzung ist die Rechtmäßigkeit der Anordnung, die aber erst im Anschluss an den weigerungsbedingten Entzug geprüft werden kann. Das dauert aber seine Zeit und kann daher z. B. für einen Berufskraftfahrer schon die berufliche Existenz kosten. Kommt er aber einer offenkundig rechtswidrigen Anordnung, ein MPU-Gutachten beizubringen, nach und dieses ist dann negativ, stellt das bekanntlich eine „neue Tatsache“ dar, die dann trotz der Rechtswidrigkeit der Anordnung schon allein aus diesem (neuen) Grunde zur Entziehung oder Nichterteilung der Fahrerlaubnis führt.

Da das ein ganz und gar untragbarer, unter Umständen ja sogar existenzvernichtender Zustand ist, muss die Rechtslage so schnell wie möglich geändert werden, sei es dadurch, dass man die Anordnung als Verwaltungsakt ansieht oder der zuvor erwähnte Zusatz gesetzlich hinzugefügt wird. Sicherlich handelt es sich nur um eine sehr geringe Zahl rechtswidriger, weil nämlich nicht gesetzlich vorgeschriebener (z. B. bei 1,6 Promille, 18 Punkte, Drogenkonsum), sondern ermessensabhängiger Anordnungen. Aber es geht um das Prinzip als solches und wenn auch nur ein einziger Bürger durch eine fehlerhafte Behördenentscheidung Rechtsnachteile erleiden muss, ist das System vom Grundsatz her mangelbehaftet und muss geändert werden.

10. Frage der mit dem Fahreignungsnachweis verbundenen Kosten

Dem in diesem Zusammenhang immer wieder geäußerten Einwand, dies alles sei von manchem Betroffenen, z. B. Hartz IV-Empfänger, nicht zu finanzieren, ist zu entgegnen, dass es schon immer einheitliche Rechtsprechung war, wer ein Kfz fahre, müsse auch das entsprechende Geld dafür haben³⁵). Dies ist Folge der Beibringungslast, die § 2 Abs. 8 StVG, §§ 11, 13, 14 FeV dem Betroffenen auferlegen. Schließlich hat sich derjenige, der ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Verkehr führt, von vornherein den Pflichten und den Kosten dieser Verkehrsart unterworfen. Zudem haben Individualinteressen hinter der Sicherheit der Bevölkerung unbestreitbar zurückzustehen. Somit ist es auch überhaupt kein Thema, dass der Betroffene etwaige Mehrkosten, die durch die Pflicht-Tonaufzeichnung, deren Konservierung und Versendung entstehen, die Kosten einer MPU-Vorbereitung und die Kosten der MPU selbst nun einmal zu tragen hat.

C) Fazit:

1. Die MPU ist stets dort einzusetzen, wo sie aus Gründen der Verkehrssicherheit unerlässlich ist.
2. Mit einigen wenigen aber effizienten Änderungen der gegenwärtigen Gegebenheiten im Umfeld der MPU lässt sich eine allseits befriedigende und im Sinne der Verkehrssicherheit notwendige Reform des Fahrerlaubnisrechts und seiner speziellen Ausgestaltungen in der Praxis erreichen.
3. Der Bürger muss aber frühzeitig und umfassend über die Voraussetzungen und Anforderungen der MPU informiert werden.
4. Der Bürger hat ferner einen Anspruch auf effizienten Rechtsschutz, auf Überprüfbarkeit der Begutachtungen und somit auf größtmögliche Gerechtigkeit.
5. Vor Willkür und Selbstherrlichkeit ist er zu schützen.
6. Aber er darf sich auch nicht den Anforderungen der Gesellschaft auf größtmögliche Sicherheit im Straßenverkehr entziehen können.
7. Hintertüren müssen ihm daher ebenso verschlossen werden, wie ihm der Zugang zu einem effektiven Rechtsweg eröffnet werden muss.
8. Und es ist vollkommen unbeachtlich, ob sich der jeweilige Betroffene die Kosten für die als notwendig erachteten Maßnahmen finanziell leisten kann. Wer sich auf unseren Straßen ordentlich und gesetzeskonform verhält, ist nicht der Gefahr ausgesetzt, dass seine Fahreignung infrage gestellt wird. Wer aber meint, sich an diese Grundsätze nicht halten zu müssen, der hat auch uneingeschränkt die mit der Beseitigung von berechtigten Eignungszweifeln oder dem Nachweis seiner Fahreignung verbundenen Unannehmlichkeiten einschließlich der damit verbundenen Kosten zu tragen.
9. Wirtschaftliche Interessen haben hinter dem Gedanken an höchstmögliche Verkehrssicherheit auf unseren Straßen vollkommen zurückzutreten.

Fußnoten

- ¹⁾ Empfehlung 1 des Arbeitskreises VI des VGT 2010.
- ²⁾ Geiger, Aktuelle Entwicklungen bei der medizinisch-psychologischen Untersuchung, SVR 2013, 281 ff.
- ³⁾ Hierzu Geiger, Bedeutung der medizinisch-psychologischen Untersuchung – Entwicklung und Zukunftsperspektiven, in: Deutscher Verkehrsgerichtstag, Festschrift zum 50. Verkehrsgerichtstag, Seite 119 ff.
- ⁴⁾ Hillmann, Veröffentlichung des Referats im AK VI auf dem 48. VGT 2010, 217.
- ⁵⁾ Geiger, a. a. O. S. 282.
- ⁶⁾ Vgl. dazu näher Geiger, a. a. O., S. 282.
- ⁷⁾ BayVGH vom 18.04.2011, SVR 2011, 389.
- ⁸⁾ Geiger a. a. O., S. 283.
- ⁹⁾ Geiger a. a. O., S. 283.
- ¹⁰⁾ Geiger a. a. O., S. 284.
- ¹¹⁾ Geiger a. a. O., S. 284.
- ¹²⁾ Siehe die Ergebnisse des 44. VGT 2006, AK III, Seite 77 ff.
- ¹³⁾ Hillmann, Vortrag auf dem 48. VGT 2010, 217.
- ¹⁴⁾ Hillmann, „Zweifel an der Fahreignung“, DAR 2003, 106; a. A. Geiger, „Überlegungen zur Weiterentwicklung der medizinisch-psychologischen Untersuchung“, DAR 2003, 494.
- ¹⁵⁾ Geiger, a. a. O., S. 284.
- ¹⁶⁾ Hillmann, Referat auf dem 48. VGT 2010, S. 217.
- ¹⁷⁾ Dazu umfassend Geiger a. a. O., S. 284 u. 285.
- ¹⁸⁾ Geiger, a. a. O., S. 285.
- ¹⁹⁾ Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24.06.1993, DAR 1993, 427.
- ²⁰⁾ vgl. hierzu Leverenz, „Das nachvollziehbare Eignungsgutachten“, DAR 1992, 50 ff.

-
- ²¹⁾30. VGT 1992, AKJ IV, Seite 142 ff.
²²⁾32. VGT 1994, AKVI, Seite 234 ff.
²³⁾35. VGT 1997, AKVII, Seite 248 ff.
²⁴⁾41. VGT 2003, AK III, Seite 143 ff.
²⁵⁾Geleitwort zur erweiterten 2. Auflage der Beurteilungskriterien.
²⁶⁾*Geiger* a. a. O., S. 285.
²⁷⁾*Geiger* a. a. O., S. 285, sowie BVerwG vom 20.02.1987, NJW 1987, 2246.
²⁸⁾§ 2 Abs. 8 StVG; § 3 Abs. 2 FeV; § 11 Abs. 2 FeV.
²⁹⁾VG Cottbus, 28.06.2011, BA 2001, 297.
³⁰⁾VGT 2006 AK III, S. 77 ff.
³¹⁾*Hillmann*, Anmerkung zu VG Oldenburg vom 15.06.2012, DAR 2012, 533; *Zwerver*, Referat zum 44. VGT, S. 96 ff; *Mahlberg*, „Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens nach verkehrsrechtlichen/strafrechtlichen Zuwiderhandlungen“, DAR 2011, 669; *Grünning/Ludowisy*, „Die Rechtsnatur der MPU-Anordnung“, DAR 1993, 53.
³²⁾Dazu umfassend *Geiger*, a. a. O., S. 282.
³³⁾*Geiger* a. a. O., S. 283.
³⁴⁾*Geiger* a. a. O., S. 283.
³⁵⁾*Haus*, Das verkehrsrechtliche Mandat, Bd. 3 Verkehrsverwaltungsrecht, 1. Aufl. § 17, Rn. 142 m. w. N.

Anschrift des Verfassers

RA Frank-Roland Hillmann III,
Fachanwalt für Verkehrsrecht,
Gartenstraße 14
26122 Oldenburg
Email: hillmann3@hillmann-partner.de

HANNELORE HOFFMANN-BORN

Optimierung der Fahreignungsbegutachtung – ärztliche Aspekte^{*)}

I. Einführung

Die medizinisch-psychologische Fahreignungsbegutachtung hat sich seit ihren Anfängen in den 60ziger Jahren zu einem effizienten Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt, dessen Wirksamkeit wissenschaftlich erwiesen ist. Im Gegensatz zu der breiten öffentlichen und fachlichen Aufmerksamkeit rund um die MPU finden bisher die ärztlichen und fachärztlichen Fahreignungsbegutachten, die bei gesundheitlichen Problemen, Drogenkonsum oder Alkoholabhängigkeit angeordnet werden, wenn die Verwaltungsbehörden überprüft, ob die Fahreignung noch oder wieder gegeben ist, nur sehr wenig allgemeines Interesse.

Wenngleich der Arbeitskreis III des 50. Verkehrsgerichtstags 2012 bereits Empfehlungen zu ärztlichen Fahreignungsbegutachtung erarbeitet hat, sind sie bisher nicht umgesetzt. Zudem findet diese Art der Begutachtung auch in der Ärzteschaft nur geringe Beachtung im Hinblick auf Aspekte wie Qualität, Vergleichbarkeit und Zuverlässigkeit.¹⁾

Nach wie vor ergibt sich ein Optimierungsbedarf, der deutlich wird aus der Analyse von Problemen der ärztlichen Fahreignungsbegutachtungen und hier besonders durch den Vergleich mit der medizinisch-psychologischen Begutachtung

II. Die Fahreignungsbegutachtungen – MPU

1.) Das 4-Augen-Prinzip der MPU

Das systemimmanente 4-Augen-Prinzip der medizinisch-psychologischen Begutachtung beinhaltet per se einen qualitätsrelevanten Aspekt. Die Integration der medizinischen und psychologischen Befundlage bietet die Möglichkeit der ganzheitlichen Bewertung durch das Zusammenführen aller medizinischen und psychologischen Daten und den fachübergreifenden Austausch mit dem Ziel der Diagnose- und Prognoseabsicherung. Darüber hinaus bietet die Interdisziplinarität die Möglichkeit, Wechselwirkungen und Kompensationsmöglichkeiten fachübergreifend zu erfassen. Die Kombination aus unterschiedlichen Datenquellen und unterschiedlichen Aussagebereichen der medizinischen und psychologischen Experten erhöht die Sicherheit der gutachterlichen Prognose-Aussage.

2.) Qualität und Transparenz durch Einhaltung der Regelwerke

Zur Qualitätssicherung und Verbesserung der medizinisch-psychologischen Gutachten haben in rechtliche Normen eingebettete komplexe Regelungen fachlicher und organisatorischer Art, die von den psychologischen und ärztlichen Gutachtern gleichermaßen beachtet werden müssen, einen erheblichen Anteil. Die Standardisierung der Anforderungen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung trägt ebenso wie die einheitliche Beachtung der wissenschaftlichen Grundlagen wie sie z. B. in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung und den Beurteilungskriterien festgeschrieben sind zur Rechtssicherheit und -gleichheit für den Betroffenen bei.

^{*)} Langfassung des auf dem 52. Verkehrsgerichtstag 2014 in Goslar gehaltenen Referats.

Ein entscheidender Schritt zu Transparenz und Vergleichbarkeit der medizinisch-psychologischen Gutachten ist die konsequente Anwendung der Beurteilungskriterien²⁾ im Begutachtungsprozess. Diese wurden seit ihrer ersten veröffentlichten Auflage im Jahr 2005 ständig aktualisiert und den Erkenntnissen der Wissenschaft angepasst. Diese von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) herausgegebenen Beurteilungskriterien, die den Erkenntnisfortschritt im medizinischen, toxikologischen und psychologischen Bereich aufgenommen haben, sind aktuell in der 3. Auflage erschienen. Eine Neuerung ist der Umstand, dass sich die aktuellen Beurteilungskriterien ausdrücklich auch auf die ärztliche Begutachtung beziehen. Die bundesweite verbindliche Anwendung durch die psychologischen und die ärztlichen Gutachter stellt ein hohes Maß an Vereinheitlichung des Begutachtungsprozesses sicher. Im Kontext mit den von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) herausgegebenen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung³⁾ leistet die praktische Anwendung der Beurteilungskriterien einen wesentlichen Beitrag zur Gleichbehandlung, aber auch zur Einzelfallgerechtigkeit sowohl im Rahmen des Begutachtungsprozesses als auch für die Interpretation der Befundlage bei der Gutachtenerstellung.

3.) Qualitätsmanagementsysteme der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und deren Überprüfung

Weiterhin zählen zu den qualitätssichernden Rahmenbedingungen der medizinisch-psychologischen Begutachtungen die verpflichtende Implementierung von Qualitätsmanagementsystemen für Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) sowie deren externe, neutrale Überprüfungsmaßnahmen, so durch die Einführung der Akkreditierungsprüfungen durch die BASt im Jahr 2000.

Das Verfahren der Qualitätsprüfungen der Träger der BfFs wurde 2010 wegen Veränderung der Akkreditierung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in ein Begutachtungsverfahren umgestellt, wobei die BASt in einem dort entwickelten Verfahren die Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung in regelmäßigen Abständen hinsichtlich der Erfüllung relevanter Anforderungen überprüft und zwar sowohl durch Begutachtung vor Ort als auch durch Überprüfung von Gutachten (im Sinne von Produktaudits). Diese Kontrollmaßnahmen tragen in hohem Maße zur Qualitätssicherung und -Optimierung des Begutachtungsprozesses bei, da Abweichungen sanktioniert werden können und Verbesserungsvorschläge umgesetzt werden.

a) Regelungen zur Aus- und Fortbildung der Gutachter

Darüber hinaus sind unter den qualitätsrelevanten organisatorischen Bedingungen der Begutachtungsstellen für Fahreignung auch die Vorgaben für die in der Begutachtung tätigen Gutachter zu nennen, die in Anlage 14 FeV festgelegt sind. Danach ist die Voraussetzung für eine eigenständige Gutachtertätigkeit der Ärzte und Psychologen erst nach einer mindestens einjährigen Einarbeitungsphase mit mindestens 100 Gutachten unter Supervision in der Begutachtung der Eignung von Kraftfahrern gegeben. Weiterhin wird für beide Berufsgruppen zum Erhalt der Qualifikation der Nachweis von mindestens 3 fachspezifischen Fortbildungstagen pro Jahr gefordert.

b) Auswertung der Ergebnisse der medizinisch-psychologischen Gutachten

Die jährliche Statistik zu Anlässen, Inhalten und Ergebnissen im Bereich der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung, die verpflichtend jährlich bundes-

weit durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erfasst und fortgeschrieben wird, erlaubt eine direkte Erfassung von Daten und deren Evaluation und damit einer geregelten fachlichen Überprüfung und gleichzeitig Qualitätsverbesserung.

Es bleibt festzustellen, dass vor dem Hintergrund der kontinuierlichen Weiterentwicklung der hohen fachlichen Standards die interdisziplinäre Fahreignungsbegutachtung in Deutschland ein international anerkanntes Niveau erreicht hat, das es zu erhalten und weiterhin dem Stand von Wissenschaft und Technik anzupassen gilt.

III. Ärztliche Fahreignungsbegutachtungen – im Vergleich zur MPU

Die ärztliche Fahreignungsbegutachtung und besonderes deren Qualitätsaspekte spielen in der Laiendiskussion eine völlig untergeordnete Rolle im Gegensatz zu der oft kritischen und öffentlichen Auseinandersetzung mit Ergebnissen oder Erfahrungen einer medizinisch-psychologischen Begutachtung. Das erklärt sich zum Teil aus dem im Vergleich zum MPU-Klientel vermutlich kleineren Personenkreis, der sich einer ärztlichen Fahreignungsbegutachtung unterzieht (statistische Zahlen hierzu liegen nicht vor); es gibt zumindest keine Lobby wie sie sich etwa in den MPU-Foren im Internet darstellt. Darüber hinaus genießt die ärztliche Untersuchung und die Ärzteschaft offenkundig einen gewissen Vertrauensvorsprung gegenüber der Institution MPU. Ob sie dies auch verdient, muss zumindest kritisch diskutiert werden.

1.) Qualitätsvarianz

Bei den ärztlichen Fahreignungsbegutachtungen besteht im Vergleich zur medizinisch-psychologischen Begutachtung eine hohe Qualitätsvarianz, wobei in Fachkreisen die häufig unzureichende Qualität beklagt wird. Das erklärt sich aus den sehr inhomogenen fachlichen Standards der begutachtenden Mediziner und wird deutlich an den Rückmeldungen der Mitarbeiter von Verwaltungsbehörden, die sich häufig genug mit problematischen und nicht hinreichend nachvollziehbaren ärztlichen Gutachten allein gelassen fühlen.

Zu Klagen der Verwaltungsbehörden über mangelnde Qualität ärztlicher Fahreignungsgutachten kommt es z.B. wegen Missachtung der fachlichen Anforderungen an die Gutachten, die in der Anlage 15 zur FeV definiert sind. Dies verdeutlicht die Problematik dieser Gutachten, besonders im Hinblick auf deren Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit. So werden Fachbegriffe wie Diagnosen, Befunde etc. in Medizinersprache dargestellt und nicht „übersetzt“ und/oder Daten mit verkehrsmedizinischer Relevanz nicht in das Gutachten übertragen und erläutert, woraus Probleme in der Nachvollziehbarkeit resultieren. Solche Qualitätsmängel erhöhen den Aufwand für die Mitarbeiter der Verkehrsbehörden durch Einholen von ergänzenden Stellungnahmen in hohem Maße.

Als Ursache für den häufig beklagten Qualitätsmangel ärztlicher Fahreignungsgutachten ist die unzureichende Qualifikation der Fachärzte für diese Tätigkeit anzunehmen.

Zurzeit wird ein 16-stündiger Kurs „Verkehrsmedizinische Begutachtung“ bei den Landesärztekammern zur Erlangung einer Qualifikation der künftigen Gutachter als ausreichend erachtet. Da sich das Kursangebot an verschiedenen ärztliche Fachrichtung gleichermaßen richtet, erhält der Facharzt wegen der Themenvielfalt neben Informationen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen aus seinem Fachgebiet nur eine wenige Stunden umfassende verkehrsmedizinische Information. Mit Blick auf die geforderte einjährige Ausbildungszeit der Ärzte in den Begutachtungsstellen für Fahreignung sind Zweifel an einer ausreichenden Erfahrung in der verkehrsmedizinischen Bewertung, besonders in komple-

xen Fällen, erlaubt. Ein zusätzliches Qualitätsproblem kann aus der „Einzelkämpfer-Situation“ der Fachärzte resultieren; sie sind ohne Systemeinbindung, haben keine Verpflichtung zur Weiterbildung und erlangen daher nicht sicher Kenntnisse von Regeländerungen und haben zudem bei seltenen Gutachtenaufträgen keine Möglichkeit, genügend Erfahrung zu erlangen. Dieser Aspekt wirkt sich möglicherweise kritisch aus, weil keine Überprüfung ihrer Gutachtenqualität erfolgt, sieht man von den Rückmeldungen im Sinne erbetener Stellungnahmen durch die Führerscheinstellen ab, was sich allerdings durch verlängerte Zeitverläufe nachteilig für die Betroffenen auswirkt.

Ein weiteres Problem stellt sich durch die Klienten-seitig nicht zu verantwortende Fristüberschreitung. So kommt es – anders als im MPU-Bereich – vor, dass von der Behörde gesetzte Fristen nicht zu wahren sind, weil Ärzte die Akten nicht annehmen oder unerledigt z. B. wegen Arbeitsüberlastung an die Führerscheinstellen zurückleiten, die dann an weitere Anlaufstellen verschickt werden müssen.

Komplikationen und Verwertungsprobleme resultieren zudem aus ärztlichen und fachärztlichen Begutachtungen, wenn der Anlassbezug nicht gewahrt wird, sei es im anamnestischen Bereich durch die Erhebung von nicht durch die Fragestellung gedeckte Befunde oder methodisch durch Anwendung (kostenträchtiger) nicht Anlass-bezogener Untersuchungsmethoden.

Mitunter kommt es auch zur Durchführung von Leistungstest durch den begutachtenden Arzt, ohne dass er für die Anwendung psychometrischer Verfahren die ausreichende Kompetenz in Durchführung und Interpretation besitzt.

Eine besondere Situation stellt sich bei der ärztlichen Begutachtung nach § 14 FeV (Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel). Da die Erfahrung gemacht wird, dass häufig bei fachärztlichen Gutachten zur Klärung des Umgangs mit Betäubungsmitteln eine *lege artis* Anwendung und Bewertung von chemisch-toxikologischen Befunden, wie sie die Beurteilungskriterien vorschreiben, nicht sichergestellt ist, sind die meisten Fahrerlaubnisbehörden dazu übergegangen, in diesen Fällen Ärzte in den Begutachtungsstellen für Fahreignung zu beauftragen, die mit der Materie vertraut sind und die die gültige Fassung der Beurteilungskriterien beachten und umsetzen.

2.) Fehlende Möglichkeit der statischen Auswertungen ärztlicher Gutachten

Wenngleich Auswirkungen für die Betroffenen und Anforderungen an ärztliche und medizinisch-psychologische Fahreignungsbegutachtung nach Anlage 15 zu § 11 Abs. 5, § 66 FeV identisch sind, bleibt festzustellen, dass es bisher keine statistische Erfassung über Anzahl, Anlässe und Ergebnisse von ärztlichen Gutachten gibt.

Wegen fehlender Auswertungsmöglichkeit sind daher auch keine gesicherten Aussagen dazu möglich.

Auch findet – anders als im MPU-Bereich – keine fachliche (verkehrsmedizinische) Überprüfung der Gutachtenqualität statt. Die Kontrolle liegt ausschließlich bei den Mitarbeitern der Verkehrsbehörde, die i. d. R. erst bei deutlicher Unterschreitung der Mindeststandards an Gutachten eine erläuternde Stellungnahme anfordern, welche jedoch auch nicht immer die gewünschte Klärung bringt. Bei wiederholten schweren Mängeln in ärztlichen Gutachten sind viele Behörden dazu übergegangen, die betroffenen Ärzte nicht mehr mit Aufträgen zu betrauen; stattdessen beauftragen sie dann meist Ärzte in den Begutachtungsstellen für Fahreignung.

3.) Sonderfall: Ärztliche Gutachten nach Anlage 5 Nr. 1 FeV

Die periodisch wiederkehrenden ärztlichen Begutachtungen zum Nachweis besonderer Anforderungen der Berufskraftfahrer, die über deren berufliche Zukunft entscheiden können, bilden zurzeit den Fahrsicherheitsgedanken nur unzureichend ab.

Die Untersuchungen werden durch die untersuchenden Ärzte wegen fehlender Standards und Regularien in höchst unterschiedliche Weise im Hinblick auf Anamnesedaten und Untersuchungsmittel durchgeführt. Für einen Teil der Ärzte kann es selbstverständlich sein, eine Blutentnahme zur Bestimmung der Leberwerte durchzuführen, weil sie z. B. davon ausgehen, dass der Frage nach Hinweisen auf Alkoholsucht, die auf dem vorgeschriebenen Muster einer Bescheinigung nach Anlage 5 FeV gestellt ist, durch objektive Parameter zu beantworten sei. Der Hinweis für den untersuchenden Arzt: „... hierfür reicht in der Regel eine orientierende Untersuchung (sog. screening) der im Folgenden genannte Bereiche aus; in Zweifelsfällen ist die Konsultation anderer Ärzte nicht ausgeschlossen“ ist mehrdeutig und provoziert Ungleichbehandlungen der Kraftfahrer. Weiterhin ist kritisch anzumerken, dass die Untersuchung von jedem Arzt – auch dem behandelnden – durchgeführt werden kann und dass sie beliebig oft wiederholbar ist. Das lässt die Möglichkeit zu, verkehrsrelevante Probleme (Bsp. Insulinpflichtiger Diabetes mellitus) in einer zweiten Untersuchung bei einem anderen Arzt nicht anzugeben mit ggf. kritischen Folgen für die Verkehrssicherheit.

IV. Zusammenfassende Feststellungen

Vor dem Hintergrund der Diskussion um eine MPU-Reform ist es geboten, Optimierungen und Reformen auch im Bereich der ärztlichen Fahreignungsgutachten zu etablieren und umzusetzen. So ist es im Sinne der Rechtsgleichheit und Verlässlichkeit geboten, fachliche Standards, die im MPU-Bereich gelten, weitgehend auch auf den Bereich der ärztlichen und fachärztlichen Begutachtungen nach § 11 FeV zu übertragen. Sowohl im Sinne der Verkehrssicherheit als auch im Sinne der Einzelfallgerechtigkeit ist generell die Forderung nach bestmöglicher Gutachtenqualität entsprechend dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik zu stellen.

Regelungsbedarf ergibt sich in folgenden Bereichen:

- Verbesserung der Ausbildung der Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation mit erweitertem Curriculum – z. B. Ausweitung auf 1 Woche und Implementierung in Anlage 14 mit Zielvorstellung: Zusatztitel „Verkehrsmedizin“
- Gleichstellung der fachärztlichen Gutachter mit den Ärzten der BfF hinsichtlich der fachspezifischen verkehrsmedizinischen Fortbildungspflicht – Implementierung in Anlage 14 FeV (= 3 Tage)
- Möglichkeit der Überprüfung ärztlicher Gutachten durch neutrale Stellen (in strittigen Fällen)
- Zur Transparenzsteigerung und differenzierten Auswertung sollten die Träger von BfF freiwillige **statistische** Angaben zu „ärztlichen Gutachten“ erstellen
- Schaffung der Möglichkeit frühzeitiger verkehrsmedizinischer **Informations- und Beratungsangebote** zu Fahreignungsproblemen
- Unter dem Verkehrssicherheitsgedanken sollten die Untersuchungen nach Anlage 5. 1 nur durch die in § 11 FeV genannten Berufsgruppen durchgeführt werden. Die Bescheinigung sollte den Zusatz erhalten, ob bereits eine solche Untersuchung durchgeführt wurde.

- Notwendigkeit der Verbesserung verkehrsmedizinischer Kompetenz aller Ärzte u.a. wegen der demographischen Entwicklung und wegen juristischer Formalismen (Aufklärungs- und Dokumentationspflicht <PatientenrechteG ab 01.01.2013>) durch entsprechende Fortbildungs- und Informationsangebote z.B. durch die Landesärztekammern

Für die wünschenswerte Gleichbehandlung beider Gutachtenformen müssen ausreichende Angebote der verkehrsmedizinischen Aus- und Weiterbildung für Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation geschaffen werden sowie neutrale Stellen zur Qualitätsüberwachung.

Die demographische Entwicklung erfordert verbesserte Informations- und Beratungsangebote an Bürger zum Risiko durch bestimmte Erkrankungen bei der Verkehrsteilnahme, zumal verpflichtende Untersuchungen zur Fahrsicherheit nicht vorgesehen sind. Diese können die Motivation zu präventiven, freiwilligen Gesundheitschecks zur Stärkung der Selbstverantwortung im Straßenverkehr fördern.

In diesem Zusammenhang sollten die in Anlage 14 und 15 FeV getroffenen Regelungen zu Beratungen durch Gutachter der Begutachtungsstelle für Fahreignung (BfF) für den medizinischen Bereich überdacht werden. Erreichbarkeit, verkehrsmedizinische Kompetenz und Neutralität der Ärzte in Begutachtungsstellen für Fahreignung sprechen dafür, ihnen die Möglichkeit zur verkehrsmedizinischen Beratung zu öffnen.

Fußnoten

- ¹⁾ Hilger, N., et al. „EVA-MPU. Zur Legalbewährung alkoholauffälliger Kraftfahrer nach einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung (MPU)/EVA-MPA. Recidivism of DWI drivers after medical-psychological assessment (MPA).“ *Zeitschrift fuer Verkehrssicherheit* 58. Sonderdruck (2012).
- ²⁾ *Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik: Beurteilungskriterien*. Herausgeber: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) Kirschbaum Verlag, 2013, Dritte Auflage
- ³⁾ Gräemann, Nicole, Martina Albrecht. *Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung: Stand: 2. November 2009*. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2010.

Anschrift der Verfasserin

Dr. med. Hannelore Hoffmann-Born
Verkehrsmedizinisches Kompetenz-Centrum
Georg-Speyer-Straße 21
60487 Frankfurt am Main
Email: info@street-ready.de

Zur Information

ETSC: Drink Driving Monitor*) – Auszug –

New US study confirms drink driving unsafe at any level

Drivers who have drunk a small amount of alcohol are more often to blame for fatal car crashes than the sober drivers they collide with, confirms a new study of US data published in the British Medical Journal group's Injury Prevention. The study examined 570,731 fatal collisions, from 1994 to 2011, and found that drivers with BAC 0.01 percent are 46 percent more likely to be officially and solely blamed by accident investigators than the sober drivers they collide with. The authors also found no "threshold effect" – "no sudden transition from blameless to blamed" at the legal limit for drink driving. Instead, blame increases steadily and smoothly from BAC 0.01 to 0.24 percent.

Decline in drink driving in Ireland follows expansion of testing

Figures released in December by the Irish police show a steady decline in the number of drivers testing positive for alcohol as the number of mandatory alcohol testing (MAT) checkpoints has increased.

Sweden looks to expand alco-gates at ports

A pilot project run by a consortium including ETSC's Swedish member MHF successfully piloted an 'alco gate' at the port of Gothenburg over the summer. Drivers entering the country from ferries were required to blow into a breathalyser linked to a gate before being able to enter the country. Traffic flow was unaffected as the automated control process takes only a few seconds for each driver. MHF says alco-gates should be installed in all Swedish ports.

*) ETSC (European Transport Safety Council) Drink Driving Monitor 20 – February 2014.

B.A.D.S.: Crystal Meth bedroht Sicherheit im Straßenverkehr

Neben den schweren gesundheitlichen Folgen für Konsumenten der Droge Crystal Meth besteht auch extrem erhöhte Gefahr für Leib und Leben aller Teilnehmer am Straßenverkehr. Darauf hat der B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) aufmerksam gemacht.

„Wer zur Steigerung seiner Leistungsfähigkeit beispielsweise im Berufsalltag zu Crystal Meth greift und sich zur Fahrt in den Feierabend ans Steuer setzt, kann die Anforderungen des Straßenverkehrs in keinem Fall erfüllen“, sagte der stellvertretende Präsident des B.A.D.S., Prof. Dr. Dr. REINHARD URBAN, heute in Mainz.

Als Begründung nannte URBAN, der das Institut für Rechtsmedizin an der dortigen Johannes Gutenberg-Universität leitet, die hohe Risikobereitschaft, die sich nach dem Konsum einstelle. „Wie bei allen Amphetaminen handelt es sich bei Crystal Meth um ein Derivat, das stark stimuliert. Der Konsument überschätzt sich und dies führt zu einer gefährlichen Sorglosigkeit“, so URBAN. Hervorgerufen werde dies unter anderem durch eine subjektiv empfundene verbesserte Leistungsfähigkeit. „Wer Crystal Meth konsumiert, reagiert stark ich-bezogen. Kombiniert mit den anderen genannten Faktoren wird die Fähigkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen stark eingeschränkt“, sagte der Vizepräsident des B.A.D.S. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sei daher bedroht.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 12. März 2014)

Symposium des B.A.D.S.: Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?

– Ankündigung –

Soll Alkohol am Fahrradlenker ähnlich geahndet werden wie zu viel Promille am Steuer eines Kraftfahrzeuges? In die Diskussion um diese in der Gesellschaft umstrittene Frage setzt der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) auf eine differenzierte Betrachtungsweise.

In einem Symposium im Rahmen der Auto Mobil International (AMI) werden dazu namhafte Experten die Problematik aus unterschiedlichen Gesichtspunkten referieren und diskutieren. Grundlage werden unter anderem ein von dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft bei der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf in Auftrag gegebenes Gutachten und ein vom gerichtmedizinischen Institut der Universität in Mainz initiiertes Forschungsvorhaben sein.

- Termin:** 02. Juni 2014, Beginn: 10 Uhr
- Tagungsort:** Leipziger Messe GmbH
Congress Center Leipzig
Messe-Allee 1
04356 Leipzig
- Moderation:** MANFRED MÖLLER, Ehem. ARD-Rechtsexperte und Leiter der ARD-Fernschredaktion Recht und Justiz, Karlsruhe
- Referenten:** SIEGFRIED BROCKMANN, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer, Berlin
ROLAND HUHN, Rechtsreferent des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), Bremen
KURT RÜDIGER MAATZ, Richter am BGH a. D., Karlsruhe
PROF. DR. DR. REINHARD URBAN, Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz
- Veranstalter:** Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V.
Gemeinnützige Vereinigung
Arnold-Heise-Straße 26
20249 Hamburg
Tel.: 040- 44 07 16
Fax: 040- 410 76 16
Email: zentrale@bads.de

Medienvertreterinnen und -vertreter werden gebeten, sich beim Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr unter der E-Mail-Adresse zu akkreditieren.

Rechtsprechung

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

14. *) 1. Für den hinreichenden Beleg einer konkreten Gefahr für Leib und Leben anderer oder für bedeutende Sachwerte nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB genügt nicht bereits die Feststellung, dass zwei Polizeibeamte mit ihrem Streifenwagen nach rechts ausweichen mussten, um eine Kollision mit dem Fahrzeug des Angeklagten zu vermeiden. Auch wenn diese Verkehrssituation für einen sog. „Beinahe-Unfall“ sprechen mag, müssen die Urteilsgründe ergeben, dass die Handlung des Angeklagten über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen konkreten Vorgang zu einer kritischen Situation geführt hat.

2. Für die Verwirklichung des § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB ist erforderlich, dass das Fahrverhalten gerade auf einer rauschmittelbedingten Leistungsminderung des Angeklagten beruht. Diesem Erfordernis genügt nicht die Feststellung, der Angeklagte setzte seine Flucht mit überhöhter Geschwindigkeit fort, um sich einer polizeilichen Kontrolle und der dabei befürchteten Aufdeckung seiner Rauschgiftgeschäfte zu entziehen. Denn insoweit ist nicht auszuschließen, dass nachfolgende Fahrfehler des Angeklagten auf sein Bemühen zurückzuführen sind, den verfolgenden Streifenwagen zu entkommen.

3. Eine vor Antritt der Fahrt konsumierte erhebliche Drogenmenge und ein ungewöhnlich provozierendes Verhaltens des Angeklagten während einer Fluchtfahrt vor Polizeibeamten können die Annahme rechtfertigen, der Angeklagte habe bedingt vorsätzlich im Sinne von § 316 Abs. 1 StGB gehandelt.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 24. September 2013 – 4 StR 324/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlicher Körperverletzung in drei Fällen, wegen Beleidigung in Tateinheit mit Bedrohung, wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln sowie wegen unerlaubten Handelns mit Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge „unter Beiführung von sonstigen Gegenständen, die ihrer Art nach zur Verletzung von Personen geeignet und bestimmt sind“, in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte und fahrlässiger Körperverletzung unter Einbeziehung der Geldstrafe aus einer anderweitigen Verurteilung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und neun Monaten verurteilt, eine Fahrerlaubnisperre angeordnet

und einen Geldbetrag in Höhe von 8.636,31 € für verfallen erklärt. Die hiergegen gerichtete, auf die Verletzung sachlichen Rechts gestützte Revision des Angeklagten hat den aus der Beschlussformel ersichtlichen Teilerfolg [anstelle von § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB]; im Übrigen ist das Rechtsmittel unbegründet im Sinne des § 349 Absatz 2 StPO.

Aus den Gründen:

[Die] Voraussetzungen der Tateinheitlich erfolgten vorsätzlichen Gefährdung des Straßenverkehrs im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 3 StGB [sind] nicht hinreichend belegt.

Nach den Feststellungen fuhr der Angeklagte am Tattag mit einem Pkw, in dem er etwa 800 Gramm Haschisch und zuvor eingenommene Erlöse aus weiteren BtM-Geschäften in Höhe von 7.000 € mit sich führte, im Bereich der Stadt S., obwohl er wegen des vorherigen Konsums erheblicher Mengen von Amphetamin und Cannabis nicht in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Bedingt durch die eingenommenen Rauschmittel fuhr er mit überhöhter Geschwindigkeit und benutzte teilweise die Gegenfahrbahn, wodurch er einem mit zwei Beamten besetzten Streifenwagen der Polizei auffiel, der dem Angeklagten nach rechts ausweichen musste, um eine „möglicherweise folgenschwere“ Kollision mit dessen Pkw zu vermeiden. Der Angeklagte missachtete die Anhaltezeichen der Polizei, um eine Entdeckung seiner Drogengeschäfte zu verhindern, überholte trotz Gegenverkehrs mehrere Fahrzeuge und setzte seine Fahrt mit überhöhter Geschwindigkeit auch noch fort, nachdem sich ein weiterer Streifenwagen in die Verfolgung eingeschaltet hatte. Kurz darauf rammte der Angeklagte mit seinem Pkw ein (weiteres) vor ihm fahrendes Polizeifahrzeug, das mit dem Zeugen H. besetzt war, bei einem Fahrspurwechsel, wobei er einen Fremdschaden in Höhe von 7.500 € verursachte. Anschließend verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug, überfuhr verschiedene Verkehrseinrichtungen und prallte schließlich gegen einen Ampelmast. Durch umherfliegende Teile wurden ein jugendlicher Passant verletzt und weitere Fahrzeuge beschädigt.

Hinsichtlich der ersten, für eine Strafbarkeit nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB in Betracht kommenden Verkehrssituation, in der die beiden Beamten mit ihrem Streifenwagen nach rechts ausweichen mussten, um eine Kollision mit dem Fahrzeug des Angeklagten zu vermeiden, ist eine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer oder für bedeutende Sachwerte nicht hinreichend belegt. Mag diese Verkehrssituation auch

für einen sog. „Beinahe-Unfall“ sprechen, so ergeben die Urteilsgründe jedoch nicht, dass die Handlung des Angeklagten über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen konkreten Vorgang zu einer kritischen Situation geführt hat. Ob in dieser Situation der Eintritt einer Rechtsgutsverletzung nur noch vom Zufall abhing, kann der Senat daher nicht beurteilen. Einzelheiten zur Art der konkreten Begegnung beider Fahrzeuge sind nicht festgestellt, die vom Landgericht gebrauchte Formulierung, das Ausweichen habe dem Zweck gedient, eine „möglicherweise folgenschwere“ Kollision zu vermeiden, erweist sich daher als bloße Bewertung, die einer hinreichenden Tatsachengrundlage gerade entbehrt.

Was die nachfolgende Fahrt des Angeklagten im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt S., insbesondere das Rammen des Dienstfahrzeugs des Zeugen H. betrifft, ergeben die Feststellungen nicht, dass, wie es für den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB erforderlich ist, das Fahrverhalten gerade auf einer rauschmittelbedingten Leistungsminderung des Angeklagten beruht (st. Rspr.; vgl. schon BGH, Beschluss vom 30. Juni 1955 – 4 StR 127/55, BGHSt 8, 28, 33). Nach den Urteilsgründen setzte der Angeklagte, nachdem er an dem ersten Streifenwagen vorbeigefahren war, seine Flucht mit überhöhter Geschwindigkeit fort, um sich einer polizeilichen Kontrolle und der dabei befürchteten Aufdeckung seiner Rauschgiftgeschäfte zu entziehen. Es ist demnach nicht auszuschließen, dass die nachfolgenden Fahrfehler sowie die Kollision mit dem Fahrzeug des Zeugen H. auf das Bemühen des Angeklagten zurückzuführen sind, den verfolgenden Streifenwagen zu entkommen.

Die Feststellungen des Landgerichts erlauben dem Senat indes die Schuldspruchänderung. § 265 StPO steht der Änderung des Schuldspruchs nicht entgegen, da sich der Angeklagte nicht anders als geschehen hätte verteidigen können. Angesichts der vor Antritt der Fahrt konsumierten erheblichen Drogenmengen, des festgestellten Zustandes des Angeklagten nach Fahrtende sowie seines ungewöhnlich provozierenden Verhaltens während der Fluchtfahrt ist die Annahme gerechtfertigt, der Angeklagte habe bedingt vorsätzlich im Sinne von § 316 Abs. 1 StGB gehandelt.

Der Strafausspruch bleibt von der Schuldspruchänderung unberührt; das Landgericht hat die Strafe zutreffend dem anzuwendenden Strafraumen des § 30a Abs. 3 BtMG entnommen. Der Senat schließt daher aus, dass die Strafkammer bei tateinheitlicher Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr eine geringere Strafe verhängt hätte. Auch die für die Sperrfrist maßgebliche voraussichtliche Dauer der Ungeeignetheit wird von der Schuldspruchänderung nicht berührt.

15 *) Lässt sich nicht ausschließen, dass der alkoholisierte Angeklagte mit seinem PKW in Suizidabsicht gezielt auf die Gegenfahrbahn fuhr, ist mit Blick auf den Zweifelsatz für die Annahme

eines alkoholbedingten Fahrfehlers als eindeutige Ursache für eine spätere Kollision kein Raum.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 19. November 2013 – 4 StR 352/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Körperverletzung in drei rechtlich zusammen treffenden Fällen in Tateinheit mit vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung zu der Freiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt und Maßregeln nach den §§ 69, 69a StGB angeordnet. Hiergegen richtet sich die Revision des Angeklagten mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts. Das Rechtsmittel hat Erfolg.

Aus den Gründen:

Nach den Feststellungen fuhr der alkoholisierte Angeklagte, der eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,27 ‰ aufwies, in M. mit seinem Pkw bei Dunkelheit auf der vierspurigen Bundesstraße ..., deren zwei Fahrbahnen im dortigen Bereich von einem mit Leitplanke versehenen Mittelstreifen getrennt werden. An einer nicht näher festgestellten Stelle im Straßenverlauf – möglicherweise an einer der verschiedenen Kreuzungen oder bei einer 1,7 km vom späteren Kollisionsort entfernt gelegenen Tankstelle – gelangte der Angeklagte auf Grund eines alkoholbedingten Fahrfehlers auf die Gegenfahrbahn der Bundesstraße. Als er die Überholspur der Gegenfahrbahn entgegen der Fahrtrichtung mit einer Geschwindigkeit von etwa 74 km/h mit eingeschaltetem Fernlicht befuhr, kam ihm auf derselben Fahrspur der Geschädigte, der mit seinem Pkw gerade ein anderes Fahrzeug überholt hatte, mit einer Geschwindigkeit von 63 bis 71 km/h entgegen. Beide von ihren Fahrern jeweils noch in Richtung Fahrbahnmitte gelenkten Fahrzeuge stießen ungebremst in der Fahrbahnmitte zusammen. Infolge der Kollision trugen sowohl die drei Insassen des Pkws des Geschädigten als auch der Angeklagte erhebliche Verletzungen davon.

Die Verurteilung wegen vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung in drei tateinheitlichen Fällen hält einer revisionsrechtlichen Prüfung nicht stand, weil die Annahme, der Angeklagte sei auf Grund eines alkoholbedingten Fahrfehlers auf die Gegenfahrbahn gelangt, einer tragfähigen Begründung im Rahmen der Beweiswürdigung entbehrt.

Ausführungen zu den die Annahme eines alkoholbedingten Fahrfehlers in tatsächlicher Hinsicht tragenden Erwägungen des Landgerichts sind den Urteilsgründen nicht zu entnehmen. Die Strafkammer hat die Umstände, unter denen der Angeklagte auf die Gegenfahrbahn geriet, nicht näher aufklären können. Die Möglichkeit, dass er sein Fahrzeug bewusst auf die Gegenfahrbahn steuerte, um in Suizidabsicht einen Zusammenstoß herbeizuführen, hat sie „nicht als zweifelsfrei erwiesen“ angesehen, weil die für eine Suizidabsicht zum Tatzeitpunkt sprechenden Indizien für

eine entsprechende Feststellung nicht ausgereicht hätten. Damit hat die Strafkammer die Möglichkeit eines Suizidversuchs des Angeklagten indes nicht sicher ausgeschlossen. Lässt sich aber nicht ausschließen, dass der Angeklagte gezielt auf die Gegenfahrbahn fuhr, ist mit Blick auf den Zweifelssatz für die Annahme eines auf die alkoholische Beeinflussung zurückzuführenden Fahrfehlers als eindeutige Ursache für die spätere Kollision kein Raum.

Die Sache bedarf daher einer neuen tatrichterlichen Verhandlung und Entscheidung. Sofern in der neuen Hauptverhandlung der zur Kollision führende Geschehensverlauf nicht eindeutig zu klären ist, wird eine Verurteilung auf alternativer Tatsachengrundlage (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 18. August 1983 – 4 StR 142/82, BGHSt 32, 48, 56 f. [= BA 1983, 522]; Urteil vom 10. Februar 2011 – 4 StR 576/10, NStZ 2011, 460) zu prüfen sein.

16.1. Ob die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe durch den zuständigen Ermittlungsrichter nach mündlichem Sachvortrag – mithin „ohne Akte“ – erfolgt, liegt im pflichtgemäßen Ermessen. Das Strafverfahrensrecht steht einer mündlichen Verfahrensweise in einfach gelagerten Fällen nicht entgegen.

2. Lehnt der Ermittlungsrichter eine nähere Sachprüfung „ohne Akte“ schon aus generellen Erwägungen ab, ist bei Gefahr des Beweismittelverlusts die Eilfallkompetenz der Ermittlungsbehörden gemäß § 81a Abs. 2 StPO eröffnet. Ebenso liegt es, wenn wegen unterlassener Dokumentation nicht aufklärbar ist, aus welchen Gründen des Einzelfalls der Ermittlungsrichter eine Entscheidung „ohne Akte“ abgelehnt hat.

Oberlandesgericht Schleswig,
Beschluss vom 13. März 2013 – 2 Ss 3/13 (5/13) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat mit seinem Urteil den Angeklagten zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 20,00 € wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr verurteilt.

Nach den getroffenen Feststellungen führte der Angeklagte am 25. Oktober 2011 gegen 09.10 Uhr als Kapitän das Fährschiff „A.“ über den Nord-Ostsee-Kanal an der Fährstelle B. Nachdem bereits gegen 09.00 Uhr der Angeklagte mit der Fähre zweimal im Abstand von 15 Minuten etwas härter als gewöhnlich angelegt hatte, rief ein namentlich nicht ermittelter Zeuge die Polizei an und äußerte den Verdacht, dass der Kapitän betrunken sei. Der um 09.20 Uhr an der Fähre erschienene PHM C. stellte fest, dass eine der beiden Fähren in Schlangenlinien fuhr und hart anlegte. Im Fahrstand dieser Fähre, zu dem der Zeuge C. und der weitere Zeuge PK D. sich begeben hatten, trafen diese Zeugen auf den Angeklagten. Im Fahrstand roch es nach Alkohol. Eine Geruchsprobe an einem

Trinkbecher des Angeklagten führte den Zeugen C. zu der Annahme, dass sich in dem Becher Rotwein befand. Eine mit Einverständnis des Angeklagten durchgeführte Atemalkoholprobe ergab Werte von 4,02 um 09.36 Uhr und von 3,28 um 09.41 Uhr. Eine später um 10.35 Uhr entnommene Blutprobe enthielt eine Blutalkoholkonzentration von 3,28 ‰.

Diese Blutprobe war den weiteren Feststellungen des Amtsgerichts zufolge allerdings nicht durch einen Richter, sondern durch den OStA E., Staatsanwaltschaft G., angeordnet worden. Ausweislich der glaubhaften Angaben des Zeugen C. sei zwar der Angeklagte mit der Entnahme einer Blutprobe einverstanden gewesen. Man habe aber dieses Einverständnis aufgrund der erheblichen Alkoholisierung nicht für wirksam erachtet und sich um eine richterliche Anordnung bemüht. Über die Leitstelle habe man versucht, den Ermittlungsrichter des Amtsgerichts G. zu erreichen. Dieser habe ausrichten lassen, dass eine Entscheidung über den Antrag ohne Vorlage einer Akte nicht möglich sei. Eine Akte sei zu diesem Zeitpunkt noch nicht angelegt gewesen. Das Anlegen einer solchen Akte hätte einen nicht unerheblichen Zeitaufwand erfordert. Man habe sich dann an die Staatsanwaltschaft beim Landgericht G. gewandt. Der dortige Staatsanwalt habe für den Fall, dass das Amtsgericht G. nur mit Akte entscheiden wolle, die Blutprobenentnahme selbst angeordnet. Ein Ende März 2012 erstellter und in der Hauptverhandlung verlesener Aktenvermerk des Oberstaatsanwalts E. bestätigt diesen Ablauf.

Vor diesem Hintergrund hat das Amtsgericht keine willkürliche Verletzung des in § 81a Abs. 2 StPO enthaltenen Richtervorbehalts ersehen können. Hiergegen wendet sich der Angeklagte im Wege der Sprungrevision sowohl mit der allgemein erhobenen Sachrüge als auch der ausgeführten Verfahrensrüge, die auf Antrag der Staatsanwaltschaft als unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen [war].

Aus den Gründen:

1. Sachlich-rechtliche Fehler lässt das Urteil nicht erkennen. Hierbei mag offen bleiben, ob nicht schon aufgrund der festgestellten Atemalkoholwerte, der offensichtlichen Alkoholisierung des Angeklagten und den ersichtlich nicht mit Witterungseinflüssen (schwerer Seegang u. ä.) in Verbindung zu bringenden Auffälligkeiten in der Schiffsführung – „hartes Anlegen“, „Schlangenlinien“ – schon von hinreichend bewiesener relativer Fahruntüchtigkeit im Sinne des § 316 StGB ausgegangen werden kann. Denn jedenfalls in Ansehung des festgestellten hohen Blutalkoholwerts ist das Amtsgericht trotz noch nicht hinreichend in der Rechtsprechung herausgebildeter Grenzwerte für Schiffsführer ebenso zutreffend von absoluter Fahruntüchtigkeit ausgegangen wie angesichts dieses Umstands und der Begleitumstände davon, dass der Angeklagte die Tat vorsätzlich begangen hatte.

2. Die Ergebnisse der Blutalkoholentnahme durfte das Amtsgericht auch zweifelsfrei verwerten. Die hiergegen gerichtete Verfahrensrüge bleibt ohne Erfolg.

Wiederum kann offen bleiben, ob nicht das bereits nach den Feststellungen des Amtsgerichts vorliegende Einverständnis des Angeklagten mit der Blutprobe trotz dessen Alkoholisierung beachtlich im Sinne des § 81a Abs. 1 Satz 2 StPO gewesen wäre; denn nach der Schutzrichtung des Erfordernisses einer derartigen Einwilligung muss der Beschuldigte weder geschäftsfähig sein noch die strafrechtlichen Folgen einer Blutalkoholmessung überblicken, sondern nur den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken (vgl. Beschluss des OLG Jena vom 06. Oktober 2011 – 1 Ss 82/11 –, bei Juris [= BA 2012, 44], Rn. 12: Im Falle eines Atemalkoholwerts von 4,02 Wirksamkeit der Einwilligung bejaht). In jedem Falle konnte aber die Entnahme einer Blutprobe vorliegend wirksam durch einen Staatsanwalt in Wahrnehmung seiner Eilfallkompetenz gemäß § 81a Abs. 2 StPO angeordnet werden.

a) Die Annahme einer „Gefährdung des Untersuchungserfolges“ im Sinne des § 81a Abs. 2 StPO ist vorliegend deshalb gerechtfertigt, weil – wie die Staatsanwaltschaft beim Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht in ihrer Zuschrift näher ausgeführt hat – sich in der Rechtsprechung für den Schiffsverkehr in der Tat bisher keine festen Grenzwerte herausgebildet haben, bei deren Vorliegen von einer absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen ist. Das vorhandene Meinungsspektrum legt es daher für die Ermittlungsbehörden nahe, bei Verdacht einer Trunkenheitsfahrt im Schiffsverkehr – insoweit unterscheidet sich die Situation von der im Straßenverkehr – die Blutalkoholkonzentration möglichst tatzzeitnah und präzise festzustellen. Dass diese Erwägung weder zeitnah noch später in den Akten dokumentiert worden ist, ist im hier zu entscheidenden Fall unschädlich, weil die Situation evident ist. Ohnehin führt der vorliegend ersichtliche Verstoß gegen Dokumentationspflichten als solcher noch nicht zur mangelnden Verwertbarkeit des erlangten Beweismittels im späteren Strafverfahren (vgl. BVerfG, Beschluss vom 28. Juni 2008 – 2 BvR 784/08 –, bei Juris, NJW 2008, 3053, 3054 [= BA 2008, 386]).

b) Dem steht nicht entgegen, dass nach den Feststellungen des Amtsgerichts der Ermittlungsrichter des gemäß § 162 Abs. 1 StPO zuständigen Amtsgerichts G. eine Entscheidung ohne Akten abgelehnt hatte.

Zwar ist es mit der Schutzfunktion des Richtervorbehalts nicht zu vereinbaren, wenn nach eigenverantwortlicher und ablehnender Prüfung durch den Richter „anstelle“ dessen die Ermittlungsbehörden noch eine Blutentnahme anordnen könnten (so bereits BGH, Urteil vom 28. Juni 2001 – 1 StR 198/01 –, NStZ 2001, 604, 606; BGH, Beschluss vom 11. August 2005 – 5 StR 200/05 –, NStZ 2006, 114, 115). So liegt der Fall indes nicht. Der Senat versteht vielmehr den vom Amtsgericht festgestellten und im Wege des Freibeweises aus der Akte auch ersichtlichen Verfahrensgang dahin, dass der Ermittlungsrichter eine Prüfung ohne Akten bereits vor jeder näheren Beschäftigung mit dem Sachverhalt abgelehnt hatte, mithin eine Sachprüfung gerade nicht durchgeführt hatte.

Bei einem derartigen Verfahrensgang war eine Gefährdung des Untersuchungserfolgs in einer Weise zu befürchten, die gemäß § 81a Abs. 2 StPO der Staatsanwaltschaft selbst die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe erlaubte. Denn dem Strafverfahrensrecht kann das Gebot einer lediglich auf Vorlage schriftlicher Akten und in Form eines schriftlichen Beschlusses ergehenden Anordnung grundrechtsbeeinträchtigender Ermittlungsmaßnahmen gerade nicht entnommen werden (BGH, Beschluss vom 13. Januar 2005 – 1 StR 531/04 –, NJW 2005, 1060, 1061; BGH, Beschluss vom 11. August 2005 – 5 StR 200/05 –, NStZ 2006, 114 f.; Senat, Beschluss vom 23. Dezember 2009 – 2 Ss OWi 153/09 –, bei Juris, StV 2010, 618 f., bei Juris Rn. 16; jedenfalls für Ausnahmefälle auch für zulässig gehalten in BVerfG, Beschluss vom 11. Juni 2010 – 2 BvR 1046/08 –, bei Juris [= BA 2010, 356], Rn. 30). Ob und inwieweit der Ermittlungsrichter aufgrund fernmündlichen Vortrags eine fernmündliche Entscheidung erlässt oder nicht, steht – hierauf weist der Senat in aller Deutlichkeit hin – keinesfalls im freien Belieben des Richters, sondern lediglich in seinem pflichtgemäßen Ermessen. Dies schließt es aber aus, auch in einfach gelagerten Lebenssachverhalten – wie sie für den Vorwurf von Trunkenheitsfahrten typisch sind – von vornherein eine Sachprüfung allein mit dem Hinweis auf das Fehlen eines schriftlichen Vorgangs abzulehnen. Unterschreitet in einem derartigen Fall der Ermittlungsrichter damit seine Kompetenz, so ist die Eilfallkompetenz der Ermittlungsbehörden gemäß § 81a Abs. 2 StPO grundsätzlich eröffnet (BGH, Beschluss vom 11. August 2005 – 5 StR 200/05 –, NStZ 2006, 114 f.). Dass angesichts der Relevanz der Verfahrensgestaltung für die Rechtssphäre des Beschuldigten der Gang und die Ergebnisse des Verfahrens zu dokumentieren sind, ist anerkannt (vgl. nur Senat a. a. O. m. w. Nachw.). Der Senat erweitert dieses Erfordernis nunmehr jedoch auch auf den Fall der Ablehnung der näheren Sachprüfung „ohne Akte“.

Denn aus welchen Gründen welcher Ermittlungsrichter vorliegend tatsächlich eine Sachprüfung abgelehnt hatte, konnte weder nach den Feststellungen des Amtsgerichts noch nach Aktenlage aufgeklärt werden. Dabei wäre die zeitnahe Anfertigung eines Telefonvermerks sowohl für die Ermittlungsbehörden als gegebenenfalls auch für den Ermittlungsrichter zweifelsohne zumutbar gewesen. Unterbleibt eine derartige Dokumentation und verbleiben deshalb Zweifel über den Verfahrensgang, besteht die Folge allerdings nicht in der Unzuständigkeit der ansonsten zuständigen Ermittlungsbehörden. Bei Gefahr des Beweismittelverlusts versteht der Senat das Verhältnis der in § 81a Abs. 2 StPO aufgeführten Anordnungsbefugnisse zueinander in Fortführung der erwähnten Rechtsprechung des BGH (a. a. O.) vielmehr dahin, dass die Eilkompetenz der Ermittlungsbehörden nicht nur bei unterbliebener richterlicher Kompetenzzusicherung ausgelöst wird, sondern auch schon dann, wenn mangels Dokumentation nicht sicher ist, ob die richterliche Kompetenz in der Sache ausgeübt worden ist oder

nicht. Dies gebietet das Ziel einer zwar rechtsstaatlich geordneten, aber auch wirksamen Strafrechtspflege. In eine verfassungsrechtlich fundierte Kompetenzzuweisung wird hierbei schon deshalb nicht eingegriffen, weil § 81a Abs. 1 und Abs. 2 StPO nicht Gebote des Verfassungsrechts konkretisieren, sondern – nur – einfachgesetzliche Qualität haben. Umgekehrt hätten die Ermittlungsbehörden es allerdings hinzunehmen, wenn nach mündlichem Vortrag und sachlicher Prüfung der Erlass der begehrten Anordnung schriftlich oder zunächst mündlich abgelehnt worden ist; hier verbleibt allein das Rechtsmittel der Beschwerde. Ähnlich vermag es nicht zu einer Kompetenzverschiebung zu führen, dass nach mündlichem Vortrag der Ermittlungsrichter noch für eine gewisse Zeit mit der notwendigen Sachprüfung beschäftigt ist. Denn dass bereits durch den gewöhnlichen Ablauf eines Verfahrens in gewissem Sinne Beweismittelverluste drohen, ist die Konsequenz eines rechtsstaatlichen Verfahrens.

c) Ist damit aber für den hier zu beurteilenden Fall von einer gemäß § 81a Abs. 2 StPO zulässigen Anordnung der Blutentnahme durch die Staatsanwaltschaft auszugehen, kommt nur hinzu, dass der Senat vorliegend selbst im Falle fehlerhafter Annahme einer Gefahr im Verzuge keine Bedenken hätte, von der Wertbarkeit der gewonnenen Beweisergebnisse auszugehen. Denn ein Beweisverwertungsverbot kommt dann, aber auch nur dann in Betracht, wenn entweder die Annahme der Gefährdung des Untersuchungserfolges im Sinne des § 81a Abs. 2 StPO auf Willkür beruhen würde oder der Richtervorbehalt bewusst und zielgerichtet umgangen worden wäre (Senat a. a. O.; OLG Bamberg, Beschluss vom 22. März 2011 – 3 Ss 14/11 –, bei Juris, Rn. 63 [= BA 2011, 173]; BVerfG, Beschluss vom 24. Februar 2011 – 2 BvR 1596/10, 2 BvR 2346/10 –, bei Juris, Rn. 10, jeweils m. w. N. [= BA 2011, 170]). Davon kann vorliegend keine Rede sein.

17. Jedenfalls dann, wenn die Dauer einer isolierten Sperrfrist die gesetzliche Mindestsperrfrist deutlich überschreitet (konkret: Sperrfristedauer von 2 Jahren), bedarf die Länge der Sperrfrist einer eingehenden Begründung. Die Dauer der Sperrfrist richtet sich danach, wie lange die aus der Anlasstat sich ergebende Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen voraussichtlich andauern wird.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 29. Juli 2013
– III-1 RVs 52/13, 1 RVs 52/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Hamm hatte den Angeklagten wegen unerlaubter Einfuhr in Tateinheit mit unerlaubtem Handelreiben mit Betäubungsmitteln jeweils in nicht geringer Menge und wegen unerlaubten Handelreibens mit Betäubungsmitteln in Tateinheit mit unerlaubter Einfuhr von Betäubungsmitteln und einem

Verstoß gegen § 52 Abs. 3 Nr. 1 WaffG sowie wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von zwei Jahren und sechs Monaten verurteilt. Von einer Einbeziehung der Strafe aus der Entscheidung des Amtsgerichts Hamm vom 12.04.2012, bei der es sich um eine Verurteilung zu einer „Geldstrafe von 70 Tagessätzen“ wegen unerlaubten Handelreibens mit Betäubungsmitteln handelte, hat es abgesehen. Gleichzeitig hat es eine Sperrfrist von zwei Jahren für die Erteilung einer Fahrerlaubnis festgesetzt und den Verfall von Wertersatz in Höhe von 1.000 Euro angeordnet.

Auf die Berufung des Angeklagten, welche in der Berufungshauptverhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt worden ist, hat das Landgericht das angefochtene Urteil dahingehend abgeändert, dass es die Gesamtfreiheitsstrafe auf zwei Jahre und vier Monate und die Sperrfrist auf noch ein Jahr und sieben Monate reduzierte.

Mit der Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts in allgemeiner Form. Die Generalstaatsanwaltschaft Hamm hat beantragt, die Revision als offensichtlich unbegründet zu verwerfen. Die Revision des Angeklagten hat teilweise Erfolg.

Aus den Gründen:

Soweit gegen den Angeklagten eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach § 69a StGB von einem Jahr und sieben Monaten festgesetzt hat, leidet das Urteil an einem durchgreifenden Rechtsfehler zu Lasten des Angeklagten. Die Begründung zu Anordnung und Dauer der Sperre genügt weder den Begründungsanforderungen des § 267 Abs. 6 StPO noch materiell rechtlichen Begründungsanforderungen. Dies ist auf die Sachrüge hin beachtlich (Meyer-Goßner, StPO, 56. Aufl., § 267 Rdn. 37).

Zur Begründung der Anordnung und Dauer der Sperrfrist führt das Landgericht lediglich aus, dass es „unter Berücksichtigung der für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände und der seit dem amtsgerichtlichen Urteil nun verstrichenen Zeit“ die Sperrfrist mit noch einem Jahr und sieben Monaten bemesse. Daraus ergeben sich keine hinreichenden Gründe für Anordnung und Bemessung der Maßregel, welche dem Revisionsgericht eine rechtliche Überprüfung ermöglichten.

Die Festsetzung einer selbständigen (isolierten) Sperrfrist ist geboten, wenn die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis gegeben sind, der Täter jedoch keine solche besitzt (Geppert in LK-StGB, 12. Aufl., § 69a Rdn. 2). Das bedeutet, dass der Tatrichter darlegen muss, warum er dafürhält, dass sich aus der Tat ergibt, dass der Angeklagte zu Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist (vgl. § 69 Abs. 1 S. 1 StGB). „Aus der Tat“ kann sich die charakterliche Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen für den Strafrichter nur dann ergeben, wenn die Anlasstat selbst tragfähige Rückschlüsse darauf zulässt, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unter-

zuordnen (BGH NStZ 2005, 503, 504 [= BA 2005, 311]). Allerdings liegt ein solcher Rückschluss bei einem Pflichtverstoß nach § 69 Abs. 1 S. 1 3. Alt. StGB regelmäßig nahe (BGH a. a. O.). Ob es hier, angesichts des zweimaligen Verstoßes des Angeklagten gegen § 21 StVG, keiner weiteren Begründung bzgl. des „Obs“ einer Sperrfrist bedurfte hätte, kann der Senat aber dahinstehen lassen. Jedenfalls die Begründung zur Dauer der Sperrfrist ist unzureichend. Nach § 69a Abs. 1 S. 1 StGB beträgt die Sperrfrist zwischen sechs Monaten und fünf Jahren. Für eine erhöhte Mindestsperrfrist i. S. v. § 69a Abs. 3 StGB geben die Urteilsgründe keine Anhaltspunkte. Jedenfalls angesichts der deutlichen Überschreitung der Mindestsperrfrist hätte es hier einer eingehenderen Begründung bedurft. Die Dauer der Sperrfrist richtet sich danach, wie lange die aus der Anlasstat rietweise Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen voraussichtlich andauern wird. Dabei müssen die Umstände des Einzelfalls und die Persönlichkeit des Täters umfassend gewürdigt werden (Geppert a. a. O. § 69a Rdn. 16). Anlasstat war hier das vorsätzliche Fahren ohne Fahrerlaubnis. Auch wenn es sich – ausweislich der Urteilsgründe – insoweit um eine Wiederholungstat handelte, versteht sich die Festsetzung einer Sperre in dieser Höhe nicht von selbst. Das Landgericht hat sich z. B. nicht mit dem Umstand auseinandergesetzt, dass der Angeklagte bei seinen Einfuhrfahrten – jedenfalls auf deutschem Staatsgebiet – nicht selbst Fahrzeugführer gewesen ist und er damit möglicherweise zu erkennen gegeben hat, dass er seine Nichtberechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Grundsatz anerkennt. Auch hat sich das Landgericht nicht damit auseinandergesetzt, dass die Gefährlichkeit der aus der Anlasstat möglicherweise resultierenden Ungeeignetheit wegen bloßen Fahrens ohne Fahrerlaubnis bei Personen, die grundsätzlich in der Lage sind, ein Kraftfahrzeug zu führen, geringer einzustufen ist, als bei Personen, bei denen die Gefahr besteht, dass sie in berauschem Zustand ein Kraftfahrzeug führen.

Da die Möglichkeit besteht, dass der neue Tatrichter eine Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges überhaupt nicht mehr feststellen kann, war die Sperrfristanordnung insgesamt aufzuheben und die Sache insoweit an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Dortmund zurückzuverweisen (§§ 349 Abs. 4, 354 Abs. 2 StPO).

18. 1. Die im Rauschzustand begangene Tat ist bei § 323a StGB eine objektive Bedingung der Strafbarkeit, auf die sich Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Angeklagten nicht beziehen muss.

2. Für eine Verurteilung nach § 323a StGB ist es erforderlich, alle objektiven und subjektiven Merkmale der Rauschtat festzustellen, wobei nur die Schuldunfähigkeit außer Betracht bleibt.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 14. November 2013 – 1 RVs 88/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil hat das Amtsgericht den Angeklagten wegen fahrlässigen Vollrausches zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30 Euro verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von 12 Monaten verhängt. Nach den Feststellungen des Amtsgerichts hatte der Angeklagte am Abend des 27.01.2013 bis 19.30 Uhr etwa eine 2/3-Flasche Wodka (0,7 l) getrunken und sodann eine Schlaftablette mit dem Wirkstoff Zoplicon sowie zwei Tabletten eines Antidepressivums mit dem Wirkstoff Citalopram eingenommen. Gegen 22.06 Uhr befuhr er sodann in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand eine öffentliche Straße in D. und verursachte einen Unfall. Bei der um 23.32 Uhr entnommenen Blutprobe wurde ein BAK-Wert (zum Entnahmezzeitpunkt) von 1,53 Promille festgestellt.

Gegen das Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Revision, mit der er einen Freispruch anstrebt. Er rügt die Verletzung materiellen Rechts und erhebt Verfahrensrügen.

Die Revision des Angeklagten hat auf die Sachrüge hin in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg [Aufhebung des angefochtenen Urteil mit den zugrunde liegenden Feststellungen < mit Ausnahme derer zum objektiven Tatbestand des § 323a StGB > und Zurückverweisung an andere Abteilung des AG Dortmund].

Aus den Gründen:

1. Das Urteil weist einen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

a) Die Feststellungen belegen zwar hinreichend das Vorliegen des objektiven und subjektiven Tatbestands des § 323a StGB. Der Angeklagte hat sich schon durch die Einnahme von knapp einem halben Liter Wodka in vergleichsweise kurzer Zeit am Abend des Tattages bis 19.30 Uhr in einen Rauschzustand versetzt. Ein Rausch liegt vor, wenn der Zustand des Täters nach seinem ganzen Erscheinungsbild als durch den Genuss von Rauschmitteln hervorgerufen anzusehen ist. Dabei muss der Alkohol oder das Rauschmittel nicht die einzige Ursache für diesen Zustand sein, sondern es können auch andere Ursachen mitwirken (BGHSt 26, 363, 364). Ein solcher Zustand war bei dem Angeklagten bei der Fahrt mit dem Pkw gegeben. Zeugen haben ihn als „deutlich alkoholisiert“ beschrieben. Seine Sprache sei verwaschen und lallend gewesen. Ob dieser Zustand allein auf den genossenen Alkohol oder auch auf die eingenommenen Medikamente zurückzuführen ist, ist unerheblich. Dass das Amtsgericht lediglich einen fahrlässigen Vollrausch angenommen hat, obwohl ein Vorsatz bzgl. des objektiven Tatbestandsmerkmals der Herbeiführung eines Rauschzustandes (nur hierauf kommt es insoweit an) bei Konsumierung von rund 0,5 l Wodka in so kurzer Zeit nahe liegt, beschwert den Angeklagten nicht. Nicht zur Erfüllung des Tatbestands des § 323a StGB erforderlich ist es – anders als die Revision meint –, dass der Angeklagte im Hinblick auf die Rauschtat vorsätzlich oder fahrläs-

sig handelte. In der älteren obergerichtlichen und höchstrichterlichen Rechtsprechung wurde dies zwar vereinzelt vertreten (vgl. z. B. BGH NJW 1957, 996). Schon damals wurde aber ausgeführt, dass jedenfalls Fahrlässigkeit bzgl. der Rauschat i. d. R. vorliegen wird und keiner besonderen Urteilsfeststellungen bedürfe (BGH a. a. O.). In der neueren Rechtsprechung wird hingegen Vorsatz oder Fahrlässigkeit bzgl. der Rauschat für die Erfüllung des Tatbestands des § 323a StGB – da es sich bei der Rauschat lediglich um eine objektive Bedingung der Strafbarkeit handelt – zutreffenderweise nicht mehr verlangt (BGHSt 16, 124; OLG Hamm, Beschl. v. 30.09.2010 – III-3 RVs 46/10 – m. w. N.). Es kommt also nicht darauf an, dass der Angeklagte sich nach dem Alkoholgenuß zu Bett begeben hat und insoweit in gewisser Weise zunächst Vorkerungen getroffen hat, um keine Straftaten im Rauschzustand zu begehen (ebenso: OLG Celle NJW 1969, 1588, 1589; a. A. Sternberg-Lieben/Hecker in: Schönke/Schröder, StGB, 28. Aufl., § 323a Rdn. 10).

b) Allerdings belegen die Feststellungen des angefochtenen Urteils nicht vollständig die Tatbestandsmerkmale der Rauschat. Als solche kommt hier ein Delikt nach § 316 StGB (so offenbar – nach der Liste der angewendeten Vorschriften zu urteilen – das Amtsgericht) oder nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 (ggf. i. V. m. Absatz 3) StGB in Betracht.

Hier müssen die objektiven und subjektiven Merkmale der Rauschat festgestellt werden, wobei nur die Schuldfähigkeit außer Betracht bleibt (BGH NJW 1953, 1442; Fischer, StGB, 60. Aufl., § 323a Rdn. 7). Das Amtsgericht hat weder festgestellt, dass der Angeklagte vorsätzlich (im Sinne eines sog. „natürlichen Vorsatzes“) im Rausch den Tatbestand des § 316 StGB oder des § 315 Absatz 1 Nr. 1 StGB verwirklicht hat, noch dass insoweit Fahrlässigkeit bzw. eine Vorsatz-Fahrlässigkeitskombination vorliegt. Bei der Fahrlässigkeit, die hier jedenfalls nicht fern liegt, kommt es insoweit nicht auf die Sorgfaltspflicht des Täters im Rauschzustand an, sondern darauf, dass der Täter die ihm im nüchternen Zustand mögliche Sorgfalt nicht beachtet hat (Fischer a. a. O.; Sternberg-Lieben/Hecker a. a. O. Rdn. 16). Dies versteht sich vor dem Hintergrund, dass die von § 323a StGB zu schließende Strafbarkeitslücke verbliebe, wollte man gerade auf die Sorgfaltspflichten des Täters im Rauschzustand abstellen, die regelmäßig aber eine subjektive Sorgfaltspflichtverletzung gerade ausschließen. Derartige Feststellungen fehlen.

2. Das Urteil beruht auch auf dem aufgezeigten Rechtsfehler. Der Senat vermag letztlich nicht auszuschließen, dass das Amtsgericht bei bewusster Einordnung der Rauschat (nicht des § 323a StGB) als fahrlässig in dem o. g. Sinne begangen, auf eine noch niedrigere Strafe erkannt hätte – zumal dann nicht der vom Amtsgericht angewandte Strafrahmen des §§ 323a Abs. 1 StGB, sondern der der §§ 316 bzw. 315c Abs. 3 StGB i. V. m. § 323a Abs. 2 StGB und ggf. §§ 21, 49 StGB – anzuwenden gewesen wäre. Er vermag auch – obwohl dies äußerst fern liegt – nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen, dass das Amtsge-

richt nicht überhaupt eine Rauschat verneint hätte, weil (etwa in Folge der zusätzlichen Tableteneinnahme) kein willensgesteuertes, sondern nur noch ein reflexhaftes oder unsteuerbares Verhalten vorgelegen haben könnte, was eine Strafbarkeit ebenfalls ausschließen würde (vgl. OLG Hamm NJW 1975, 2252, 2253 [= BA 1975, 399]).

3. Ein Freispruch des Angeklagten durch das Revisionsgericht kam nicht in Betracht, da weitere Feststellungen möglich und erforderlich sind.

19. Wird dem Fahrerlaubnisinhaber im Inland die Fahrerlaubnis rechtskräftig entzogen, ihm jedoch nach Ablauf der zugleich bestimmten Sperrfrist in einem EU-Mitgliedsstaat eine neue Fahrerlaubnis erteilt, so ist diese im Inland ohne förmliches Anerkennungsverfahren grundsätzlich anzuerkennen. Etwas anderes gilt nur, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland hatte.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 10. September 2013
– III-2 RVs 47/13, 2 RVs 47/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Plettenberg hat den Angeklagten, den das Amtsgericht Plettenberg mit Urteil vom 23. Oktober 2008, rechtskräftig seit dem 29. Januar 2009, wegen Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit Nötigung, Nötigung im Straßenverkehr und Beleidigung unter Einbeziehung einer früheren Verurteilung zu einer Geldstrafe von 150 Tagessätzen zu je 10,00 Euro verurteilt und dem es gleichzeitig die Fahrerlaubnis unter Verhängung einer Sperrfrist bis zum 28. Oktober 2009 entzogen hatte, durch Urteil vom 14. Mai 2013 wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 60,00 Euro verurteilt.

In den Urteilsgründen hat das Amtsgericht unter Ziff. II u. a. Folgendes festgestellt:

„[...] Am 16.05.2012 befuhr der Angeklagte mit dem fahrerlaubnispflichtigen Personenkraftwagen ... unter anderem den C-Weg in Q. Der Angeklagte verfügt lediglich über eine tschechische Fahrerlaubnis, welche am 01.08.2011 in N Q ausgestellt wurde. Einen Antrag auf Anerkennung der tschechischen Fahrerlaubnis hatte der Angeklagte zu den Tatzeiten noch nicht gestellt. Auch hat er keine behördlichen Informationen dahingehend eingeholt, ob er mit der tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland fahren darf. Der Angeklagte hat einen Zweitwohnsitz in Tschechien, wo er auch ein Geschäft betreibt. Ferner ist der Angeklagte seit dem Jahr 1998 durchgängig in Plettenberg gemeldet. Bereits am 16.08.2010 (unanfechtbar seit dem

21.09.2010) war dem Angeklagten nach Ablauf der Sperrfrist aus der Verurteilung des Amtsgerichts Plettenberg vom 23.10.2008 die Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde versagt worden.“

Zur Beweiswürdigung ist in dem angefochtenen Urteil u. a. ausgeführt:

„Die Feststellungen beruhen auf dem glaubwürdigen Geständnis des Angeklagten [...]. Der Angeklagte hat eingeräumt, die Fahrzeuge an den fraglichen Tagen geführt zu haben. Auch sei ihm bekannt gewesen, dass im Hinblick auf die Fahrt vom 20.10.2011 ein Ermittlungsverfahren wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gegen ihn läuft und es Probleme mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis gibt. Er sei jedoch davon ausgegangen, dass er mit der tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland fahren dürfe. [...]“

Zur rechtlichen Würdigung des festgestellten Sachverhalts hat das Amtsgericht ausgeführt, dass der Angeklagte den tschechischen Führerschein zwar erst nach Ablauf der Sperrfrist erworben habe, er aber dennoch nicht zum Führen eines Kraftfahrzeugs in Deutschland berechtigt sei, weil sich aus § 28 Abs. 5 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ergebe, dass für das Gebrauchmachen von der tschechischen Fahrerlaubnis die vorherigen Erteilung einer entsprechenden Genehmigung seitens deutscher Behörden erforderlich sei.

Der Angeklagte hat das fristgerecht und zunächst unbestimmt eingelegte Rechtsmittel ebenfalls fristgerecht zur (Sprung-)Revision bestimmt und mit der Verletzung sachlichen Rechts begründet. Hierzu hat er insbesondere angeführt, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) die Anerkennung einer in einem anderen EU-Mitgliedstaat erworbenen Fahrerlaubnis nicht von behördlichen Maßnahmen im Inland abhängig gemacht werden dürfe.

Die Generalstaatsanwaltschaft Hamm hat ebenfalls beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben und den Angeklagten freizusprechen. Die zulässige (Sprung-) Revision hat mit der Rüge der Verletzung sachlichen Rechts einen zumindest vorläufigen Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Urteil ist in materiell-rechtlicher Hinsicht fehlerhaft. Die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen tragen eine Verurteilung wegen (fahrlässigen) Fahrens ohne Fahrerlaubnis nach § 21 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 StVG nicht.

Die Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Deutschland richtet sich nach § 28 FeV, nach dessen Abs. 1 eine in einem Mitgliedstaat erworbene Fahrerlaubnis grundsätzlich ohne Weiteres zum Führen eines Kraftfahrzeugs in Deutschland berechtigt. Abs. 4 der Vorschrift bestimmt sodann Ausnahmen von diesem Grundsatz.

1. Zwar hat das Amtsgericht zutreffend angenommen, dass vorliegend der Ausnahmetatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV nicht gegeben ist, da diese Bestimmung europarechtskonform dahingehend auszulegen ist, dass sie nur den Zeitraum bis zum Ablauf einer inländischen Sperrfrist erfasst (vgl. die Dar-

stellung bei Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 28 FeV, Rn. 40), und der Angeklagte die tschechische Fahrerlaubnis nach Ablauf dieser Sperrfrist erworben hat.

Rechtsirrig ist jedoch die Auffassung des Amtsgerichts, die tschechische Fahrerlaubnis berechtige den Angeklagten zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Inland erst nach Absolvierung eines Zuerkennungsverfahrens gemäß § 28 Abs. 5 FeV.

Allerdings sieht § 28 Abs. 5 i. V. m. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV seinem Wortlaut nach in der Tat vor, dass eine im EU-Ausland erteilte Fahrerlaubnis nicht ohne Weiteres, sondern erst nach Zuerkennung auf Antrag zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Inland berechtigt, wenn dem Inhaber zuvor im Inland die Fahrerlaubnis entzogen worden war.

Bei einer solchen wortlautgetreuen Auslegung widersprächen die vorgenannten Bestimmungen jedoch vorrangigem EU-Recht, nämlich der Richtlinie 2006/126/EG vom 20. Dezember 2006 (sog. 3. Führerscheinnrichtlinie), wie sie – insoweit allein maßgeblich – vom EuGH ausgelegt wird (vgl. ebenso zur 2. Führerscheinnrichtlinie: BVerfG, Beschluss v. 22.09.2011, 2 BvR 947/11, DAR 2012, 14, Rn. 40 [= BA 2012, 30]). Der EuGH hat entschieden, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Führerscheine anderer Mitgliedstaaten ohne jede Formalität anzuerkennen (EuGH, Urteil vom 19.02.2009, C-321/07, DAR 2009, 191, Rn. 75 [= BA 2009, 206]). Frühere Inhaber einer Fahrerlaubnis, die in einem Mitgliedstaat entzogen oder aufgehoben wurde, können nach dieser Rechtsprechung insbesondere nicht verpflichtet werden, bei den zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats zunächst 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 26.06.2008, C-334/06 bis 336/06, DAR 2008, 459, Rn. 59 f.).

2. In Betracht kommt hier jedoch das Vorliegen des Ausnahmetatbestandes des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV.

Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV berechtigt eine im EU-Ausland erteilte Fahrerlaubnis dann nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland, wenn der Inhaber zum Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 FeV im Inland hatte, wobei sich diese Erkenntnis entweder aus dem Führerschein selbst oder aus vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren – d. h. von einer Behörde des Ausstellungsmitgliedstaates stammenden (Dauer, a. a. O., § 7 FeV, Rn. 29 m. Nachw.) – Informationen ergeben muss. Diese Regelung ist europarechtskonform (vgl. EuGH, Urteil v. 26.04.2012, C-419/10, NJW 2012, 1935, Rn. 90 [= BA 2012, 256]).

Ordentlicher Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 FeV ist in Übereinstimmung mit Art. 12 RL 2006/126/EG (3. Führerscheinnrichtlinie) entweder der Ort, an dem der Betroffene an mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr wohnt, oder – bei örtlichem Auseinanderfallen

von beruflichen und persönlichen Bindungen – der Ort der persönlichen Bindungen.

Die hierzu vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen dürften zwar wohl so zu verstehen sein, dass der Angeklagte auch im Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis durch die tschechischen Behörden dort nur einen "Zweitwohnsitz" im Hinblick auf geschäftliche Beziehungen unterhielt, während sein „Hauptwohnsitz“ seit 1998 durchgängig im Inland liegt. Jedoch ist den Urteilsgründen weder etwas darüber zu entnehmen, dass sich diese Feststellungen auf Angaben in dem tschechischen Führerschein oder auf Informationen tschechischer Behörden stützen, noch ist erkennbar, ob das Amtsgericht bei diesen Erwägungen einen zutreffenden Wohnsitzbegriff, also den sog. ordentlichen Wohnsitz im Sinne von § 7 Abs. 1 FeV, Art. 12 RL 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) zugrunde gelegt hat.

Sollten die Feststellungen vielmehr nur auf einer entsprechenden Meldebestätigung einer deutschen Behörde und/oder Aussagen des Angeklagten selbst beruht haben, so genügt dies nicht, begründet allerdings (anders als in dem vom OLG Hamm mit Beschluss v. 26.09.2012, 3 RVs 46/12, NStZ-RR 2013, 113 [= BA 2013, 34], entschiedenen Fall) hinreichende Anhaltspunkte für ein Vorliegen der Voraussetzungen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV, so dass das Tatgericht bei der Neuverhandlung der Sache gehalten sein wird, hierzu Feststellungen zu treffen und – sofern nicht schon auf dem tschechischen Führerschein ein deutscher Wohnsitz angegeben sein sollte – Nachforschungen bei den tschechischen Behörden dazu anzustellen, wo der Angeklagte im Zeitpunkt der Erteilung des tschechischen Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz i. S. v. § 7 Abs. 1 FeV, Art. 12 RL 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) hatte (näher: Dauer, a. a. O., § 28 FeV, Rn. 29 f.). Sollte sich danach ergeben, dass der Angeklagte seinen ordentlichen Wohnsitz im Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis in Deutschland hatte, so weist der Senat vorsorglich darauf hin, dass die Einlassung des Angeklagten, er habe angenommen, aufgrund der ihm in der Tschechischen Republik erteilten Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs in Deutschland berechtigt zu sein, zu einer Auseinandersetzung mit dem Milderungsgrund des § 17 Satz 2 StGB Anlass geben dürfte (vgl. auch OLG Oldenburg, NZV 2010, 305).

Danach war das angefochtene Urteil mit Ausnahme der aufrechterhaltenen Feststellungen, die von der Gesetzesverletzung nicht betroffen sind, aufzuheben, ohne dass jedoch die Voraussetzungen für eine eigene Sachentscheidung des Revisionsgerichts nach § 354 Abs. 1 StPO vorliegen. Vielmehr war die Sache gemäß Abs. 2 der Vorschrift zur Neuverhandlung zurückzuverweisen.

20.1. Eine im EU-Ausland im Wege des Umtauschs erworbene Fahrerlaubnis besitzt jedenfalls dann keine Gültigkeit im Inland, wenn der Inhaber

im Zeitpunkt des Umtauschs keinen Wohnsitz in dem ausstellenden EU-Staat gehabt hat.

***) 2. Im Falle eines Umtauschs an der erstmalige Erteilung eines Führerscheins in einem anderen EU-Land anzuknüpfen, erscheint zwar nach deutschem Fahrerlaubnisrecht, das zwischen dem Verwaltungsakt der Erteilung der Fahrerlaubnis und der Ausstellung des Führerscheindokuments unterscheidet, nahe liegend, es ist jedoch im Hinblick auf den Wortlaut der der FeV zu Grunde liegenden Richtlinie 2006/126/EG (dritte Führerscheinrichtlinie), insbesondere den dort ausgeführten Regelungen in Art. 1, 2, 7 und 11, die allein an den Vorgang der Ausstellung des Führerscheindokuments anknüpfen, nicht europarechtskonform.**

Landgericht Kaiserslautern,

Urteil vom 01. Juli 2013 – 3 Ds 3 Ns 6110 Js 1842/11 –

Zum Sachverhalt:

Die Staatsanwaltschaft hatte dem Angeklagten mit Anklageschrift vom 25. März 2011, die durch Eröffnungsbeschluss vom 06. September 2011 unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen worden war, Vergehen der Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit un-erlaubten Entfernen vom Unfallort in Tateinheit mit Trunkenheit im Straßenverkehr und Fahrens ohne Fahrerlaubnis zur Last gelegt. Mit Anklageschrift vom 03. Mai 2011 wurden dem Angeklagten fünf weitere Vergehen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis im Zeitraum zwischen 13. Dezember und 29. Januar 2011 zur Last gelegt. Diese Anklageschrift wurde mit dem vorgenannten Verfahren verbunden und mit Beschluss vom 06. September 2011 unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen.

Mit Urteil vom 19. September 2012 wurde der Angeklagte von sämtlichen Tatvorwürfen freigesprochen. Hiergegen erhob die Staatsanwaltschaft mit Schriftsatz vom 21. September 2012 Berufung, die zulässigerweise auf die durch die Anklageschrift vom 03. Mai 2011 angeklagten Taten beschränkt wurde.

Aus den Gründen:

II. Die Kammer hat aufgrund der durchgeführten Hauptverhandlung folgende Feststellungen getroffen:

2. Dem Angeklagten wurde zwischen 1992 und 1999 dreimal eine Fahrerlaubnis für Pkw durch die Kreisverwaltung P. erteilt und jeweils anschließend wieder durch Gerichtsentscheidungen entzogen.

Am 13. Januar 2005 stellte die Führerscheinbehörde in M./Tschechische Republik auf den Angeklagten ein EU-Führerscheindokument aus, wonach dieser ab dem genannten Datum zum Führen von Pkw der Klasse B berechtigt war. Das Führerscheindokument wies als Wohnsitz des Angeklagten den Ort B. [Deutschland] aus. Unter der Anschrift ... in B. war der Angeklagte im Zeitraum vom 01. August 2002 bis zum 24. August 2010 ununterbrochen bei den deutschen Behörden gemeldet, bevor zum 24. August 2010 ein Ummeldung unter die nunmehrige Adresse in S. erfolgte.

In der Zeit vom 14. Januar 2009 bis zum 10. März 2009 war der Angeklagte auch in der Slowakischen Republik unter der Anschrift ... in K. gemeldet. Unter dem Datum 16. Januar 2009 stellte die Führerscheinebehörde in K. im Wege der Umschreibung ein slowakisches Führerscheindokument auf den Angeklagten aus, welches die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen B, B1 und AM – Gültigkeitsbeginn 13. Januar 2005 – vorsah.

Mit Bescheid vom 02. August 2010 erließ die Kreisverwaltung D.kreis einen Bescheid, durch den festgestellt wurde, dass die am 22. Januar 2009 erteilte slowakische Fahrerlaubnis der Klassen B nicht zum Führen von Fahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigt und der Beklagte verpflichtet wurde, das Führerscheindokument an die Führerscheinebehörde zwecks Eintragung der Nichtberechtigung vorzulegen. Hiergegen erhob der Angeklagte Widerspruch. Darüber hinaus stellte er im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung gegen den von ihm im Wege des Widerspruches angefochtenen Bescheid der Kreisverwaltung D.kreis. Sein Antrag wurde durch Beschluss des Verwaltungsgerichts Neustadt vom 07. September 2010 negativ verbeschieden. Das hiergegen vorgebrachte Rechtsmittel wurde durch Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz vom 26. Januar 2011 zurückgewiesen. In beiden Gerichtsentscheidungen wird ausgeführt, dass weder die tschechische noch die slowakische Fahrerlaubnis dem Angeklagten die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Fahrzeugklasse B in der Bundesrepublik Deutschland verleihen.

Bereits am 13. Dezember 2010 befuhr der Angeklagte gegen 15:40 Uhr mit einem Transportfahrzeug, welches der Führerscheinklasse B unterfällt, öffentliche Straßen in S., zuletzt die Straße ... zu seinem Anwesen unter der Hausnummer ..., um dort einem Räumungstermin des Gerichtsvollziehers als Gläubiger beizuwohnen (Fall 1). Am gleichen Tag bestieg der Angeklagte nach dem Termin das Fahrzeug und befuhr die gleiche Straße, als er sich von seinem Hausanwesen wieder entfernte (Fall 2).

Am 19. Januar 2011 fuhr der Angeklagte mit dem bereits beschriebenen Kraftfahrzeug ebenfalls auf öffentlichen Straßen in S., um gegen 08:30 Uhr zu seinem Hausanwesen unter der oben genannten Anschrift wegen eines weiteren Räumungstermins des Gerichtsvollziehers zu gelangen (Fall 3).

Auch an diesem Tag setzte sich der Angeklagte nach Durchführung des Termins wieder gegen 10:00 Uhr an das Steuer seines Kraftfahrzeuges und fuhr unter anderem auf der Straße ... in S. (Fall 4). Bei einer polizeilichen Verkehrskontrolle an diesem Tag zeigte der Angeklagte sein slowakisches Führerscheindokument vor.

Um zu dem abschließenden Räumungstermin des Gerichtsvollziehers am 29. Januar 2011 zu gelangen, befuhr der Angeklagte an diesem Tag gegen 10:30 Uhr nochmals die Straße ... in S. mit dem oben beschriebenen Fahrzeug (Fall 5). Bei einer durchgeführten Verkehrskontrolle zeigte der Angeklagte wiederum sein

slowakisches Führerscheindokument vor, das dann zunächst durch die Polizeibeamten beschlagnahmt und der Kreisverwaltung D.berg zugänglich gemacht wurde.

In sämtlichen Fällen wusste der Angeklagte, dass er nicht im Besitz der für das Führen von Kraftfahrzeugen auf deutschen Straßen erforderlichen Fahrerlaubnis gewesen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass sich der Angeklagte für berechtigt hielt, aufgrund des in seinem Besitz befindlichen slowakischen Führerscheindokuments, zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B in der Bundesrepublik berechtigt zu sein.

4. Durch den unter II.2 festgestellten Sachverhalt hat sich der Angeklagte wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in insgesamt fünf tatmehrheitlichen Fällen (§ 54 StGB) gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 StGB strafbar gemacht.

Bei den vom Angeklagten vorgenommenen Fahrten am 13.12.2010, 19.01.2011 und 29.01.2011 mit einem der Führerscheinklasse B unterfallenden Kraftfahrzeug an den festgestellten Tattagen hat sich der Angeklagte nicht im Besitz einer hierzu notwendigen Fahrerlaubnis befunden.

Entgegen des seitens des Verteidigers und des Erstgerichts eingenommenen Rechtsstandpunktes vermittelt das am 16. Januar 2009 erteilte slowakische Führerscheindokument keine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen der genannten Fahrzeugklasse in Deutschland. Dies folgt aus § 28 der Verordnung über die Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse (FeV). Dies gilt sowohl hinsichtlich der bis zum 31. Dezember 2010 gültigen, für die Fälle 1 und 2 einschlägigen Bestimmungen als auch für die seit dem 01. Januar 2011 geltende, für die Taten 3-5 einschlägige Verordnung. Fehl geht dabei das seitens des Verteidigers geäußerte Rechtsverständnis, dass die zitierte Vorschrift wegen Unvereinbarkeit mit dem Europarecht unwirksam sei. Dabei verkennt der Verteidiger offensichtlich, dass zur Aufhebung der vom deutschen Gesetz- und Verordnungsgeber erlassenen Normen ausschließlich dieser selbst sowie das Verfassungsgericht befugt sind und eine solche (Verwerfungs-)Kompetenz weder dem europäischen Richtliniengeber noch dem europäischen Gerichtshof zukommt.

Nach § 28 Abs. 1 FeV dürfen die Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die ihren Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung auch auf den hiesigen Straßen Kraftfahrzeuge führen. Als EU-Fahrerlaubnis im Sinne dieser Verordnung gilt auch ein Führerscheindokument, welches im Wege eines so genannten Umtausches ausgestellt worden ist (Dauer in Hentschel u. a., Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 28 FeV, Rz. 23).

Unzutreffend ist in diesem Zusammenhang der seitens der Staatsanwaltschaft im Berufungsverfahren eingenommene Standpunkt, dass es allein auf die im Wege des Umtausches fortgeschriebene tschechische Fahrerlaubnis aus dem Jahr 2005 ankommen könne. Ein solches Verständnis der Verordnungsvorschriften, das darauf hinausliefe, im Falle eines Umtausches an der erstmaligen Erteilung eines Führerscheins in einem

anderen EU-Land anzuknüpfen, erscheint zwar nach deutschem Fahrerlaubnisrecht, das zwischen dem Verwaltungsakt der Erteilung der Fahrerlaubnis und der Ausstellung des Führerscheindokuments unterscheidet, nahe liegend, ist im Hinblick auf den Wortlaut der der FeV zu Grunde liegenden Richtlinie 2006/126/EG (dritte Führerscheinrichtlinie), insbesondere den dort ausgeführten Regelungen in Art. 1, 2, 7 und 11, die allein an den Vorgang der Ausstellung des Führerscheindokuments anknüpfen, nicht europarechtskonform (vergleiche hierzu BayVwGH, Urteil vom 28. Februar 2013, Aktenzeichen 11 B 11.2981, Rz. 30 m. w. N. nach Juris).

Prüfungsgegenstand ist daher allein im vorliegenden Fall das dem Angeklagten im Januar 2009 erteilte Führerscheindokument der slowakischen Behörden.

Abweichend von § 28 Abs. 1 FeV muss dieses Dokument im vorliegenden Fall nicht anerkannt werden, mit der Folge, dass es hinsichtlich des Angeklagten keine Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen vermittelt. Dies folgt aus § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV. Nach dieser Vorschrift gilt die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht, wenn ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung (des Führerscheindokuments, Anm. des Gerichts) der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland (im Bundesgebiet, Anm. des Gerichts) gehabt hat.

Dabei ist im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass aufgrund von aus dem Ausstellerstaat, hier der Slowakischen Republik, herrührender Informationen feststeht, dass das im Wege des Umtausches ausgestellte Führerscheindokument unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis erteilt worden ist. Wann ein Wohnsitz im Inland vorliegt wird in § 7 Abs. 1 FeV unter anderem dadurch definiert, dass sich der Inhaber der Fahrerlaubnis mindestens 185 Tage im Jahr dort aufhalten muss. Ausweislich der in der Hauptverhandlung verlesenen Auskunft der deutschen Botschaft in B. [Tschechien] hat der Angeklagte lediglich im Zeitraum vom 14. Januar bis zum 10. März 2009 ausweislich des slowakischen Melderegisters eine Meldeanschrift in der Slowakischen Republik gehabt. Für die restliche Zeit ist er, wie sich aus der ebenfalls in der Hauptverhandlung verlesenen Auskunft aus dem Melderegister EWOIS ergibt, ausschließlich an einer Anschrift in der Bundesrepublik Deutschland gemeldet gewesen. Daraus ergibt sich ohne Weiteres, dass die slowakischen Behörden dem Angeklagten ein Führerscheindokument ausgestellt haben, obwohl dieser dort nie einen Wohnsitz begründet hat, er vielmehr durchgehend in der Bundesrepublik Deutschland gewohnt hat (vergleiche für eine entsprechende Feststellung des Wohnsitzes BayVwGH, a. a. O., Rz. 33).

Mit einer solchen Auslegung von § 28 Abs. 4 FeV verstößt das erkennende Gericht auch nicht gegen europäisches Recht. Nach Art. 11 Abs. 1 der Dritten Führerscheinrichtlinie beschränkt sich die Befugnis eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zum Umtausch eines Führerscheins darauf, einem Inhaber

einer Fahrerlaubnis im Wege des Umtausches ein Führerscheindokument auszustellen, der seinen ordentlichen Wohnsitz in diesem Mitgliedstaat hat. Was darunter zu verstehen ist, ist in Art. 12 der Richtlinie geregelt. Danach muss sich der Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen gewöhnlich, d. h. mindestens während 185 Tagen im Kalenderjahr im Ausstellerstaat aufhalten. Auch beim Umtausch eines Führerscheins ist daher vom Ausstellerstaat das Wohnsitzerfordernis ebenso zu prüfen, wie das Vorliegen einer aktuell gültigen Sperrfrist. Dem Aufnahmestaat, hier der Bundesrepublik Deutschland, ist es trotz des Grundsatzes der unbeschränkten Anerkennung von EU-Führerscheinen nicht verwehrt, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen/Führerscheindokumenten abzulehnen, die unter Verstoß gegen die oben genannten Bestimmungen erteilt worden sind. Daher sind die deutschen Gerichte im vorliegenden Fall nicht gehindert, in Anlehnung an die Rechtsprechung des europäischen Gerichtshofs (EuGH NJW 2012, 1341, 1343 [= BA 2012, 154]) der vom Angeklagten mitgeführten slowakischen, im Jahr 2009 unter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis erteilten Fahrerlaubnis die (Inlands-)Gültigkeit auf Grundlage der Bestimmungen der Fahrerlaubnisverordnung zu versagen.

Bei Durchführung der fünf Fahrten (Fälle 1-5), hat der Angeklagte ohne Zweifel vorsätzlich gehandelt. In Anbetracht der ihm spätestens seit 06. August 2010 bekannten Verfügung der Kreisverwaltung D.kreis zur Einziehung des slowakischen Führerscheindokuments zwecks Anbringung eines Sperrvermerks für die Bundesrepublik Deutschland ist ihm bekannt gewesen, dass er sich nicht im Besitz einer zum Führen von erlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen berechtigenden Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befindet. Indem er gleichwohl in der Zeit zwischen dem 13. Dezember 2010 und 29. Januar 2011 Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet geführt hat, hat er ein tatbestandsmäßiges Verhalten im Sinne des § 21 Abs. 1 StVG zumindest für möglich gehalten und billigend in Kauf genommen.

Die Taten des Angeklagten sind rechtswidrig gewesen. Schließlich hat er auch schuldhaft gehandelt. Seine Schuld ist im vorliegenden Fall nicht gemäß § 17 Satz 1 StGB ausgeschlossen. Zwar kann zu Gunsten des Angeklagten nicht ausgeschlossen werden, dass er bei Durchführung der abzuurteilenden fünf Taten in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass er sich im Besitz eines Führerscheindokuments befindet, dass ihn zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigt. Ein solcher Irrtum ist jedoch nicht unvermeidbar im Sinne des § 17 StGB. Vermeidbar ist ein Verbotsirrtum, wenn dem Täter zum Zeitpunkt der Tathandlung sein Vorhaben unter Berücksichtigung seiner Fähigkeiten und Kenntnisse hätte Anlass geben müssen, über dessen mögliche Rechtswidrigkeit nachzudenken oder sich zu erkundigen und er auf diesem Weg zu Unrechtsinsicht gekommen wäre (Fischer, Strafgesetzbuch, 60. Auflage 2013 § 17 StGB, Rz. 7). In Anbetracht der Tatsache

dass der Angeklagte nicht nur durch die Verfügung der Kreisverwaltung D.kreis vom 06. August 2010, sondern auch aufgrund der im einstweiligen Rechtsschutzverfahren ergangenen Entscheidung des Verwaltungsgerichts Neustadt Weinstraße von 07. September 2010 schon vor dem 13. Dezember 2010 hinreichend darüber informiert gewesen ist, dass die in seinem Besitz befindliche slowakische Fahrerlaubnis ihn nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen der Bundesrepublik Deutschland berechtigt, kann von einer Unvermeidbarkeit keine Rede sein (vergleiche zum Verbotsirrtum OLG Zweibrücken, Urteil vom 24. August 2012, Az. 1 Ss 22/12, S. 5).

21. *) 1. Ein Mitgliedstaat ist, wenn er es auf der Grundlage der Richtlinie 91/439 ablehnen kann, die Gültigkeit eines von den Behörden eines anderen Mitgliedstaates ausgestellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B anzuerkennen, ebenfalls berechtigt, die Gültigkeit eines Führerscheins für die Fahrzeuge der Klasse D, der auf der Grundlage des entsprechenden Führerscheins für die Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt wurde, nicht anzuerkennen.

2. Im Zusammenhang mit der Prüfung eines (un-)vermeidbaren Verbotsirrtums bei einem Verstoß gegen § 21 Abs. 1 StVG besteht nach Auffassung der Kammer grundsätzlich eine Verpflichtung des Inhabers einer ausländische (EU-)Fahrerlaubnis, diese zu bestimmten Anlässen überprüfen zu lassen. Jedoch ist dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber als juristischen Laien nicht abzufordern, dass er die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für seine Fahrerlaubnissituation fortlaufend verfolgt und etwa verpflichtet werde, periodisch bei deutschen Führerscheinbehörden nachzufragen.

Landgericht Oldenburg,
Urteil vom 18. Juli 2013 – 12 Ns 291/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Oldenburg – Strafrichter – hat den Angeklagten am 03.04.2013 wegen fahrlässigen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je 30 Euro verurteilt. Zudem wurde ihm die Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik entzogen. Sein Führerschein wurde eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wurde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von noch drei Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Gegen das Urteil hat der Angeklagte Berufung eingelegt, mit der er einen Freispruch erstrebt.

Aus den Gründen:

II. Die Kammer hat in der erneuten Hauptverhandlung folgende Feststellungen getroffen:

1. Die deutsche Fahrerlaubnis des Angeklagten ist ihm durch Verfügung der Stadt O. vom 13.09.1996 entzogen worden. Durch eine Entscheidung des Amtsgerichts Oldenburg ist gegen ihn wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis eine selbstständige Sperrfrist von 12 Monaten bis zum 24.04.2002 verhängt worden. Danach hat der Angeklagte eine deutsche Fahrerlaubnis nicht mehr erlangt, sondern sich vielmehr in Tschechien darum bemüht. Dort ist ihm von der Stadt L. am 22.05.2006 die Fahrerlaubnis der Klassen M, A1, A2, A, B1 und B erteilt worden. Zudem wurde ein Führerschein mit der Nummer ... unter gleichem Datum ausgestellt. Im Führerschein ist unter Ziffer 8 als Wohnsitz O. [Deutschland] vermerkt.

Am 04.07.2006 wurde dem Angeklagten eine weitere Fahrerlaubnis erteilt, und zwar mit den Klassen C1, C und T. Hinsichtlich dieser zweiten Fahrerlaubnis wurde am 04.07.2006 vom Stadamt L. [Tschechien] ein Führerschein mit der Nummer ... ausgestellt, den der Angeklagte aber erst im Jahre 2013 dort abgeholt hat. Dieser Führerschein weist als Wohnsitz unter Ziffer 8 L. [Tschechien] aus.

2. Am 03.07.2010 und am 27.07.2010 befuhr der Angeklagte mit einem PKW die E. Landstraße bzw. die K.straße in O. An beiden Tagen wurde er im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle angehalten, kontrolliert und legte dabei jeweils den tschechischen Führerschein vom 22.05.2006 (...) vor, der – wie schon dargestellt – unter Ziffer 8 als Wohnort O., Bundesrepublik Deutschland auswies. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft erließ das Amtsgericht Oldenburg am 16.10.2010 gegen den Angeklagten ein Strafbefehl wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis, gegen den er rechtzeitig Einspruch eingelegt hat und der bislang nicht rechtskräftig ist. Das Verfahren ist am 02.07.2013 gemäß § 154 Abs. 2 StPO vorläufig eingestellt worden.

3. Am 15.03.2012 befuhr der Angeklagte gegen 10.08 Uhr mit dem Lkw unter anderem die E. Landstraße und die Straße An der F. in O.

4. Mit Beschluss vom 20.09.2012 hat das Amtsgericht Oldenburg dem Angeklagten die Fahrerlaubnis für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vorläufig entzogen und die Beschlagnahme des Führerscheins zur Eintragung eines entsprechenden Sperrvermerks angeordnet. Die Beschlagnahme des Führerscheins ... vom 22.05.2003 konnte nicht erfolgen, da der Führerschein nicht mehr auffindbar war.

Der Führerschein vom 04.07.2006 (...) ist von dem Angeklagten zur Akte gereicht und durch die Staatsanwaltschaft am 10.04.2013 mit einem Sperrvermerk für die Bundesrepublik Deutschland versehen worden.

IV. Die Berufung des Angeklagten hat in vollem Umfange Erfolg. Er hat mit der Fahrt am 15.03.2012 zwar objektiv den Tatbestand des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gemäß § 21 Abs. 1 StVG erfüllt, jedoch nicht schuldhaft gehandelt, weil ein Verbotsirrtum gemäß § 17 StGB vorlag, der für ihn auch unvermeidbar war.

1. Die dem Angeklagten in der Tschechischen Republik durch die Stadt L. erteilten Fahrerlaubnisse vom 22.05.2006 und vom 04.07.2006 haben für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland keine Geltung.

Zwar dürfen gemäß § 28 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung, künftig FeV) Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben, im Umfang ihrer Berechtigung grundsätzlich Kraftfahrzeuge in Deutschland führen.

Jedoch kann gemäß § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV die Anerkennung eines ausländischen Führerscheins dann verweigert werden, wenn der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat hergehörender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland (Deutschland) hatte.

Diese Ausnahme liegt hier vor.

a) Der tschechische Führerschein des Angeklagten vom 22.05.2006 weist unter Ziff. 8 als Wohnsitz O. aus. Nach der „Wiedemann“-Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) vom 26.06.2008 (Aktenzeichen C-329/06 [BA 2008, 255]) kann der Aufnahmemitgliedstaat – hier die Bundesrepublik Deutschland –, es ablehnen, die Fahrerlaubnis anzuerkennen, wenn sich auf der Grundlage von Angaben im Führerschein selbst feststellen lässt, dass die in Artikel 7 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 91/934 aufgestellte Wohnsitzvoraussetzung zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins nicht erfüllt war (Ziffer 72 der vorgenannten Entscheidung des EuGH, zitiert nach Juris). Die Bundesrepublik Deutschland, die 2009 mit § 28 FeV eine der „Wiedemann“-Entscheidung des EuGH entsprechende gesetzliche Regelung in Kraft gesetzt hat, ist mithin berechtigt, der Fahrerlaubnis des Angeklagten vom 22.05.2006 die Anerkennung zu verweigern.

b) Der Umstand, dass der tschechische Führerschein des Angeklagten vom 04.07.2007 als Wohnsitz nunmehr L. in Tschechien ausweist, führt nicht zu einer anderen rechtlichen Beurteilung.

Zwar wäre die Fahrerlaubnis vom 04.07.2006 wegen des Eintrages des tschechischen Wohnsitzes auf der Basis des „Wiedemann“-Urteils des Europäischen Gerichtshofes aus dem Jahre 2008 (Aktenzeichen: C-329/06) für sich genommen in der Bundesrepublik Deutschland anzuerkennen, da die Ausnahmegründe des § 28 Abs. 4 Ziffer 2 FeV nicht gegeben sind.

Allerdings besteht hier ein rechtlicher und tatsächlicher Zusammenhang zwischen den beiden Fahrerlaubnissen und den erstellten Führerscheinen. Gemäß Artikel 5 (1) a) der EU-Richtlinie 439/1991 EU kann ein Führerschein der Klasse C (der des Angeklagten vom 04.07.2006) nur an Fahrzeugführer ausgestellt werden, die bereits zum Führen von Fahrzeugen der Klasse B berechtigt sind. Diese Berechtigung hat der Angeklagte mit der Fahrerlaubnis/dem Führerschein vom 22.05.2006 erhalten.

In dieser Fallgestaltung ist das Heimatland zur Verweigerung des Anerkenntnisses beider Fahrerlaubnisse/Führerscheine des Ausstellerlandes berechtigt, wenn im zur Ausgangsfahrerlaubnis erteilten Führerschein ein nach § 28 Abs. 4 Ziff. 2 FeV relevanter Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis festgestellt wird (EuGH, „Appelt“-Entscheidung vom 13.10.2011, Aktenzeichen: C-224/10 [BA 2012, 27]) Danach ist ein Mitgliedstaat, wenn er es auf der Grundlage der Richtlinie 91/439 ablehnen kann, die Gültigkeit eines von den Behörden eines anderen Mitgliedsstaates ausgestellten Führerscheins für Fahrzeuge der Klasse B anzuerkennen, ebenfalls berechtigt, die Gültigkeit eines Führerscheins für die Fahrzeuge der Klasse D, der auf der Grundlage des entsprechenden Führerscheins für die Fahrzeuge der Klasse B ausgestellt wurde, nicht anzuerkennen (EugH a. a. O., Ziff. 49, zitiert nach Juris).

Mithin ist festzustellen, dass beide Fahrerlaubnisse des Angeklagten, die ihm am 22.05. und 04.07.2006 in Tschechien erteilt und ausgestellt worden sind, gemäß § 28 Abs. 4 Ziffer 2 FeV nicht anerkennungswürdig sind. Der Angeklagte verfügt weder heute noch zum Zeitpunkt der hier fraglichen Fahrt am 15.03.2012 über eine für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland gültige Fahrerlaubnis.

V. Ein schuldhaftes Verhalten des Angeklagten hat die Kammer nicht feststellen können.

1. Der Angeklagte hat behauptet, dass er zum Zeitpunkt der Fahrt davon ausgegangen sei, im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis gewesen sein. Nach den Polizeikontrollen am 03.07.2010 und 22.07.2010 habe er sich bei der für ihn zuständigen Führerscheinstelle in L./Tschechien erkundigt. Dort sei ihm die Auskunft erteilt worden, seine Fahrerlaubnisse seien in Deutschland gültig.

Zudem ist er der Auffassung, dass er nicht verpflichtet sei, sich regelmäßig periodisch bei deutschen Behörden über die Gültigkeit seiner Fahrerlaubnis zu erkundigen. Von der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes aus dem Jahre 2011 habe er keine Kenntnis und deshalb auch keine Veranlassung gehabt, die Gültigkeit seiner Fahrerlaubnis nochmals klären zu lassen.

Mithin habe er sich zum Zeitpunkt der Fahrt im Jahre 2012 in einem Verbotsirrtum befunden, der für ihn auch unvermeidbar gewesen sei.

2. Hinsichtlich der Fahrt des Angeklagten am 15.03.2012 liegen die Voraussetzungen eines unvermeidbaren Verbotsirrtums gem. § 17 StGB vor. Dem Angeklagten war nicht zu widerlegen, dass er keine Kenntnis davon hatte, dass nach der sogenannten „Appelt“-Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes seine beiden Fahrerlaubnisse unwirksam waren.

Vermeidbar ist ein Verbotsirrtum nur dann, wenn dem Täter zum Zeitpunkt der Tathandlung sein Vorhaben unter Berücksichtigung seiner Fähigkeiten und Kenntnis hätte Anlass geben müssen, über dessen mögliche Rechtswidrigkeit nachzudenken oder sich zu erkundigen und er auf diesem Wege zu Unrechtseinsicht gekommen wäre. Er irrt vermeidbar, wenn er sich

nicht informiert oder sich am Recht überhaupt desinteressiert zeigt, es sei denn, er habe für seine Unvorsorgfalt nicht einzustehen (Fischer, StGB, 60. Auflage, § 17 Randnummer 7 mit weiteren Nachweisen).

Auch wenn nach der oben dargestellten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ausländische Fahrerlaubnisse und Führerscheine von den Heimatstaaten nur in ganz begrenzten Ausnahmefällen nicht anerkannt werden dürfen, besteht nach Auffassung der Kammer dennoch grundsätzlich eine Verpflichtung deutscher Staatsbürger, die eine ausländische Fahrerlaubnis innehaben, diese zu bestimmten Anlässen überprüfen zu lassen.

a. Ein erster Anlass war im vorliegenden Fall die Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnisse am 22.05.2006 und 04.07.2006. Nach Erhalt des Führerscheins vom 22.05.2006 hätte sich der Angeklagte unter vollständiger Offenlegung seiner aktuellen Fahrerlaubnis- und Führerscheinsituation bei einer Straßenverkehrsbehörde darüber erkundigen müssen, ob die tschechische Fahrerlaubnis ihn auch tatsächlich berechtigte, in der Bundesrepublik Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen. Eine Erkundigung musste sich schon deshalb aufdrängen, weil der Erwerb der tschechischen Fahrerlaubnis der Umgehung der strengen Voraussetzung für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik nach Ablauf der verhängten Fahrerlaubnissperre dienen sollte. Unter diesen Umständen ist eine Erkundigungspflicht unabweisbar (OLG Koblenz, 2. Strafsenat, 2 Ss 222/10 vom 07.02.2011, Randnummer 15 – zitiert nach Juris).

Eine solche Information hat der Angeklagte – wie er selbst eingeräumt hat – im Jahre 2006 und auch danach bei deutschen Straßenverkehrsbehörden nicht eingeholt.

Nach der vor der Kammer durchgeführten Beweisaufnahme ist allerdings zweifelhaft und deshalb nicht feststellbar, ob dem Angeklagten bei Offenlegung der seiner Fahrerlaubnissituation und Vorlage beider Führerscheine jedenfalls bis zur Veröffentlichung der „Appelt“-Entscheidung des EuGH im Jahr 2011 die verbindliche Auskunft erteilt worden wäre, dass die Fahrerlaubnisse in der Bundesrepublik Deutschland ungültig sind.

Der Zeuge ..., Leiter der Führerscheinstelle beim Landkreis C., hat bekundet, dass bei Vorlage des Führerscheins vom 22.05.2013, aber auch der Vorlage beider Führerscheine der Angeklagte auf das Risiko der Gültigkeit hingewiesen worden wäre, der Landkreis im Übrigen aber zunächst in eine Prüfung eingetreten wäre. Dazu hätte man sich an das Ausstellerland – in diesem Fall Tschechien – gewandt. Der Zeuge ... – der schon jahrelang in der Führerscheinstelle des Kreises C. tätig ist – hat zu solchen Prüfungsbemühungen seiner Behörde ausgeführt, dass nicht in einem einzigen Fall eine offizielle Erklärung einer tschechischen Führerscheinstelle beim Landkreis C. eingegangen wäre, auf deren Basis hin ein Nichtanerkennen einer Fahrerlaubnis gemäß § 28 Abs. 4 Ziffer 3 FeV hätte ausgesprochen werden können. Lediglich in Einzelfällen sei es lediglich gelungen, Antragsunterlagen von

Führerscheinbewerbern zu erhalten, aus denen die Wohnsitzangabe dann hätte entnommen werden können. Der Zeuge hat erläutert, dass auch nach der sogenannten „Wiechmann“-Entscheidung des EuGH aus dem Jahr 2008 seitens des Landkreises C. in gleicher Weise verfahren worden wäre. Es wären Ermittlungen angestellt worden, allerdings hätte der Landkreis C. darauf hingewiesen, dass nach der „Wiechmann“-Entscheidung auch mit der Führerscheinkonstellation des Angeklagten dieser hätte in der Bundesrepublik nicht fahren dürfen. Der Zeuge ... hat aber klargestellt, dass dies die singuläre Auffassung des Landkreises in C. gewesen sei, bereits im Nachbarlandkreis E. sei die Praxis vollständig anders gewesen. Dort seien Führerscheine umgeschrieben worden, er – der Zeuge – gehe davon aus, dass auch der Führerschein bzw. die Führerscheine des Angeklagten auf eine deutsche Fahrerlaubnis umgeschrieben worden wären, wenn der Angeklagte sich an den Landkreis E. gewandt hätte. Bis zur „Appelt“-Entscheidung 2011 sei die Reaktion einer Führerscheinbehörde ein „Lotteriespiel“ gewesen, das von Bundesland zu Bundesland, aber auch in einem Bundesland von Behörde zu Behörde zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen geführt hätte.

Der Zeuge ..., der seit 2011 die Führerscheinstelle der Stadt O. leitet, hat dazu bekundet, dass seine Behörde bei Vorlage beider Fahrerlaubnisse/Führerscheine des Angeklagten bis 2008 die Auffassung vertreten hätte, dass er nur einen Führerschein hätte haben dürfen, man wäre in eine Prüfung mit den Tschechen eingetreten.

2. Nach den zwei Verkehrskontrollen im Jahre 2010 war der Angeklagte erneut gehalten, sich wegen der von der Polizei vertretenen Auffassung, seine Führerscheine seien nicht gültig, bei einer Führerscheinstelle zu erkundigen, ob seine Fahrerlaubnisse weiterhin in der Bundesrepublik Deutschland gültig und anerkannt sind.

Dies hat er nicht getan, allein die Anfrage im Ausstellerland Tschechien reicht dafür nicht aus.

Es ist allerdings auch für den Zeitraum nach 2010 zweifelhaft und deshalb nicht feststellbar, ob dem Angeklagten bei Offenlegung der seiner Fahrerlaubnissituation und Vorlage beider Führerscheine jedenfalls bis zur Veröffentlichung der „Appelt“-Entscheidung des EuGH im Jahr 2011 die verbindliche Auskunft erteilt worden wäre, dass die Fahrerlaubnisse in der Bundesrepublik Deutschland ungültig sind. Auf die Darstellung unter Ziff. V 2 wird verwiesen. Die Praxis der Führerstellen hat sich nach 2008 und vor 2011 nicht wesentlich geändert.

3. Die Kammer vertritt die Auffassung, dass der Angeklagte nicht verpflichtet war, sich in bestimmten periodischen Abständen anlass- und grundlos über die Gültigkeit seiner Fahrerlaubnisse bei deutschen Behörden zu informieren. Auch wenn ihm als Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis eine gegenüber Verkehrsteilnehmern mit inländischem Führerschein gesteigerte Sorgfaltspflicht obliegt, bestand kein Anlass für ihn, sich nach 2010 erneut um die Gültigkeit der Fahrerlaubnisse zu kümmern.

Zwar war durch die „Appelt“-Entscheidung des EuGH im Jahr 2011 seine Fahrerlaubnis- und Führerscheinsituation eindeutig geklärt und bei einer Nachfrage bei einer Führerscheinstelle nach 2011 wäre der Angeklagte zweifelsfrei auf die Unwirksamkeit seiner Fahrerlaubnisse hingewiesen worden. Jedoch war ihm als juristischen Laien nicht abzufordern, dass er die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für seine Fahrerlaubnissituation fortlaufend verfolgt und etwa verpflichtet werde, periodisch bei deutschen Führerscheinbehörden nachzufragen.

22 *) 1. Der Umstand, dass das Arbeitsverhältnis des Betroffenen innerhalb der Probezeit möglicherweise aufgrund der Fahrerlaubnisentziehung gekündigt wird und er für andere von ihm dargelegte Bewerbungen einen Führerschein braucht, stellt von vornherein keinen Grund dar, der zur Rechtswidrigkeit der Fahrerlaubnisentziehung führt.

2. Der Entziehung einer Fahrerlaubnis wegen Drogenkonsums steht nicht entgegen, dass der Betroffene wegen zu kurzem Haupthaar das grundsätzlich geeignete Mittel der Abgabe einer Haarprobe zur Ausräumung der Eignungszweifel nicht vorlegen konnte.

Verwaltungsgerichtshof Hessen,

Beschluss vom 09. Oktober 2013 – 2 B 1917/13 –

Aus den Gründen:

Entgegen der Auffassung der Beschwerde stellt der Umstand, dass das Arbeitsverhältnis des Antragstellers innerhalb der Probezeit möglicherweise aufgrund der Fahrerlaubnisentziehung gekündigt wurde und er für andere von ihm dargelegte Bewerbungen einen Führerschein braucht, von vornherein keinen Grund dar, der zur Rechtswidrigkeit der Fahrerlaubnisentziehung führen könnte. Zutreffend hat das Verwaltungsgericht hierzu unter Bezugnahme auf die ständige Rechtsprechung des Senats darauf abgestellt, dass bei Personen, die derzeit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen sind, das öffentliche Interesse an der Vermeidung einer Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern das private Interesse am Erhalt eines Arbeitsplatzes überwiegt.

Das Verwaltungsgericht hat auch seine Feststellung, dass der Antragsteller derzeit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, auf einer zutreffenden tatsächlichen Grundlage getroffen und die vom Antragsteller geltend gemachten Umstände hinreichend gewürdigt. Es hat hierzu ausgeführt, die Feststellung der unzureichenden Stabilität des angegebene Drogenverzichts sei in dem Gutachten des Life-Service des TÜV H. in sich schlüssig und nachvollziehbar begründet worden. Auch wenn sich der Antragsteller von der Gruppe um Herrn W. gelöst haben sollte, schließe dies nicht hinreichend sicher aus, dass er bei einem erneuten Kontakt zu entsprechenden

Kreisen wieder Drogen konsumieren werde. Dies gelte umso mehr, als er ausweislich des Gutachtens des TÜV angegeben habe, dass ihm die bewusstseinsweiternde Wirkung des Amphetamins gefallen habe und die angegebene Beendigung des Drogenkonsums im Wesentlichen mit der polizeilichen Hausdurchsuchung begründet habe.

Zur Bestätigung dieser Würdigung kann der Senat ergänzend noch darauf hinweisen, dass die Angaben des Antragstellers im Untersuchungsgespräch beim TÜV H. in Widerspruch stehen zu seinen Angaben im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren, was die Annahme einer deutlichen Verharmlosungs- und Beschönigungstendenz bestärkt. Während der Antragsteller im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren noch eingestanden hat, Amphetamin in Dosen von 1 g konsumiert zu haben, hat er beim TÜV verharmlosend angegeben, die Konsummenge habe jeweils „unter einem halben Gramm“ gelegen. Ferner hat er den bei der polizeilichen Vernehmung eingestandenen Konsumbeginn nicht erst im Jahr 2011, sondern bereits im Sommer 2010 („seit letztem Jahr im Sommer“) beim Untersuchungsgespräch des TÜV in Abrede gestellt. Dieses Aussageverhalten des Antragstellers bestätigt die Wertung des TÜV, der angegebene Drogenverzicht könne nicht als ausreichend stabil angesehen werden, da die Drogenvorgeschichte nicht dem Problem angemessen aufgearbeitet worden sei. Hieraus ergibt sich wiederum, dass entgegen der Auffassung der Beschwerde die Gefahr eines erneuten Drogenkonsums und eine damit einhergehende Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer weiterhin schlüssig belegt ist.

Das Vorbringen der Beschwerde kann auch nicht zum Erfolg führen, soweit gerügt wird, die Unmöglichkeit, eine Probe vom Haupthaar des Antragstellers zu nehmen, dürfe nicht zu seinen Lasten gehen. Entscheidend ist vielmehr, dass das Fehlen einer positiven Feststellung der Eignung für das Führen von Kraftfahrzeugen aus dem Drogenkonsum des Antragstellers zumindest bis November 2011 hergeleitet wird und der Antragsteller das grundsätzlich geeignete Mittel der Abgabe einer Haarprobe zur Ausräumung der Eignungszweifel nicht vorlegen konnte. Dem Antragsteller wird die Fahrerlaubnis also nicht entzogen, weil er zu kurzes Haupthaar hat, sondern weil er illegale Drogen konsumiert hat und zuverlässige Drogenfreiheit nicht nachweisen kann. Im Übrigen hat der Antragsteller seine Ankündigung, er habe auf eigene Kosten einen privaten Drogentest bei einem anerkannten Institut durchführen lassen und werde die Ergebnisse in Kürze mitteilen, bis zur Entscheidung des Senats nicht wahr gemacht.

23. 1. Hat ein Verkehrsverstoß zu einer registerpflichtigen Ahndung geführt, richtet sich dessen Fahreignungsrelevanz in aller Regel ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen. Ist der anlassgebende Sachverhalt danach noch verwertbar, ist für

eine zusätzliche einzelfallbezogene Prüfung, ob die gegebenen Verdachtsmomente unter dem zeitlichen Aspekt noch Anlass für eine weitere Aufklärung bieten, grundsätzlich kein Raum mehr.

2. Die in § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG angeordnete Bindungswirkung der Fahrerlaubnisbehörde gilt nicht, wenn in den schriftlichen Urteilsgründen unklar bleibt, ob das Strafgericht die Fahreignung eigenständig beurteilt hat.

3. Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage kommt in den Fällen einer aller Wahrscheinlichkeit nach rechtmäßigen Fahrerlaubnisentziehung grundsätzlich nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass der betroffene Fahrerlaubnisinhaber die Fahreignung zum Zeitpunkt der gerichtlichen Eilentscheidung bereits mit hoher Wahrscheinlichkeit zurückerlangt hat.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 27. November 2013 – 16 B 1031/13 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 14. Juni 2013 mit der Begründung abgelehnt, das öffentliche Vollzugsinteresse überwiege das Suspensivinteresse des Antragstellers. Die angefochtene Fahrerlaubnisentziehung sei offensichtlich rechtmäßig. Der Antragsgegner habe nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen dürfen, da dieser das auf der Grundlage von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zu Recht angeforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beigebracht habe. Angesichts der von ungeeigneten Kraftfahrern ausgehenden erheblichen Gefahren für den Straßenverkehr sei es dringlich, den Antragsteller vorläufig von der weiteren Verkehrsteilnahme fernzuhalten.

Die Richtigkeit dieser Erwägungen wird durch das für die Prüfung durch das Oberverwaltungsgericht maßgebliche Beschwerdevorbringen (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) nicht durchgreifend in Frage gestellt.

Der Antragsteller macht geltend, der Antragsgegner habe aus der Nichtbeibringung des Gutachtens nicht auf seine Ungeeignetheit schließen dürfen, da ein solches nicht zu verlangen gewesen sei. Dem ist nicht zu folgen. Dass die Voraussetzungen, unter denen die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen hat, für sich betrachtet vorliegen, ist zwischen den Beteiligten unstreitig und unterliegt auch im Übrigen keinen Zweifeln. Soweit der Antragsteller hingegen meint, schon mit Blick auf den Zeitablauf von drei Jahren seit der rechtskräftig geahndeten Trunkenheitsfahrt vom Februar 2010 (BAK: 1,75 Promille) sei kein Raum mehr für eine Begutachtungsanordnung gewesen, trifft dies nicht zu. Bereits das Verwaltungsgericht hat zutreffend darauf

abgestellt, dass dann, wenn ein Verkehrsverstoß zu einer registerpflichtigen Ahndung geführt hat, sich dessen Fahreignungsrelevanz in aller Regel ausschließlich nach den für dieses Register geltenden Tilgungs- und Verwertungsbestimmungen richtet. Ist der anlassgebende Sachverhalt danach – wie hier – noch verwertbar, ist für eine zusätzliche einzelfallbezogene Prüfung, ob die gegebenen Verdachtsmomente unter dem zeitlichen Aspekt noch Anlass für eine weitere Aufklärung bieten, grundsätzlich kein Raum mehr. Anderenfalls würden die vom Gesetzgeber selbst festgelegten Fristen unterlaufen, innerhalb derer den alkohol- oder drogenbedingten Verkehrszuwerhandlungen typischerweise eigenen Wiederholungsgefahren durch Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens begegnet werden muss (vgl. OVG NRW, Urteil vom 22. Februar 2012 – 16 A 1529/09 –, juris, Rdnr. 20 f. = VRS 123 <2012>, 187, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005 – 3 C 21.04 –, juris, Rdnr. 25 f. und 33 = NJW 2005, 3440 [= BA 2006, 52]).

Anhaltspunkte dafür, dass dies vorliegend ausnahmsweise anders zu sehen sein könnte, sind weder dargetan noch sonst erkennbar.

Unzutreffend ist ferner die Auffassung des Antragstellers, die Begutachtungsanordnung sei willkürlich und verstoße gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz, da der Antragsgegner erst im Zusammenhang mit einem eingestellten Ermittlungsverfahren wegen Beleidigung zufällig auf die Trunkenheitsfahrt vom Februar 2010 aufmerksam geworden sei. Es versteht sich von selbst, dass die Fahrerlaubnisbehörde nur tätig werden kann, wenn sie von konkreten Umständen Kenntnis erlangt hat, die Zweifel an der Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers begründen. Dass das behördliche Einschreiten insoweit von Zufälligkeiten abhängen kann, ist unvermeidbar und hat mit Willkür nichts zu tun. Einer erkannten Eignungsproblematik nachzugehen, entspricht dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren staatlichen Auftrag zum Schutz von Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer. Damit nicht zu vereinbaren wäre es, wenn die Fahrerlaubnisbehörde in den Fällen eines hinreichenden Gefahrenverdachts sehenden Auges nur deshalb untätig bleiben müsste, weil sie von dem verdachtsbegründenden Vorgang gleichsam nebenbei erfahren hat.

Entgegen der Ansicht der Beschwerde entfaltet das Strafurteil des Amtsgerichts Wesel vom 07. September 2010, mit dem der Antragsteller wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt wurde, auch keine eignungsbezogene Bindungswirkung nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG.

Will die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung u. a. der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Dabei gilt die in

§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVG angeordnete Bindungswirkung nicht nur für die Maßnahme der Entziehung selbst, sondern nach ihrem Sinn und Zweck für das gesamte Entziehungsverfahren unter Einschluss der vorbereitenden Maßnahmen, sodass in derartigen Fällen die Behörde schon die Beibringung eines Gutachtens nicht anordnen darf. Mit dieser Vorschrift soll die sowohl dem Strafrichter (vgl. § 69 StGB) als auch der Verwaltungsbehörde (vgl. § 3 Abs. 1 StVG) eingeräumte Befugnis, bei fehlender Kraftfahreignung die Fahrerlaubnis zu entziehen, so aufeinander abgestimmt werden, dass Doppelprüfungen unterbleiben und die Gefahr widersprechender Entscheidungen ausgeschaltet wird. Der Vorrang der strafrichterlichen vor der behördlichen Entscheidung findet seine innere Rechtfertigung darin, dass auch die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter als Maßregel der Besserung und Sicherung keine Nebenstrafe, sondern eine in die Zukunft gerichtete, aufgrund der Sachlage zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung zu treffende Entscheidung über die Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr ist. Insofern deckt sich die dem Strafrichter übertragene Befugnis mit der Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde. Allerdings ist die Verwaltungsbehörde an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn die Behörde von demselben und nicht von einem anderen, umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat. Die Bindungswirkung lässt sich nur rechtfertigen, wenn die Verwaltungsbehörde den schriftlichen Urteilsgründen sicher entnehmen kann, dass überhaupt und mit welchem Ergebnis das Strafgericht die Fahreignung beurteilt hat. Deshalb entfällt die Bindungswirkung, wenn das Strafurteil überhaupt keine Ausführungen zur Kraftfahreignung enthält oder wenn jedenfalls in den schriftlichen Urteilsgründen unklar bleibt, ob das Strafgericht die Fahreignung eigenständig beurteilt hat (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 46.87 –, juris, Rdnr. 10 bis 15 = BVerwGE 80, 43, sowie Beschluss vom 20. Dezember 1988 – 7 B 199.88 –, juris Rdnr. 5 = NJW 1989, 1622; OVG NRW, Beschluss vom 25. Juni 2012 – 16 B 711/12 –, juris, Rdnr. 3 = Blutalkohol 50 <2013>, 40; VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 03. Mai 2010 – 10 S 256/10 –, juris, Rdnr. 3 = DAR 2010, 412 [= BA 2010, 310]).

Ausgehend von diesen Grundsätzen stand hier der Anordnung, ein Gutachten beizubringen, die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG nicht entgegen. Das Strafurteil vom 07. September 2010 enthält keine die Verwaltungsbehörde bindende Eignungsfeststellung. Auf Seite 2 des nach § 267 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 StPO abgekürzten Urteils heißt es:

„Im Hinblick auf den persönlichen Eindruck des Angeklagten erschien der Entzug der Fahrerlaubnis mit Sperrfrist gem. §§ 69, 69a StGB nicht angezeigt und statt dessen ein Fahrverbot gem. § 44 StGB ausreichend.“

Insoweit hat das Strafgericht zwar ausdrücklich von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen. Die gewählte Begründung gibt jedoch nicht hinreichend zu erkennen, ob dem eine eigenständige Eignungsbeurteilung in dem von § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG vorausgesetzten Sinn zugrunde lag. Die Formulierung, dass der Entzug der Fahrerlaubnis mit Sperrfristsetzung „nicht angezeigt“ und dafür ein Fahrverbot „ausreichend erschien“, lässt im Ergebnis offen, ob das Strafgericht den Antragsteller (noch oder wieder) für geeignet gehalten hat, oder ob es von der weiteren Entziehung der Fahrerlaubnis und der Verhängung einer Sperrfrist aus anderen Erwägungen Abstand genommen hat. Eine explizite Feststellung der Eignung bzw. Verneinung der Ungeeignetheit fehlt. Dass der Strafrichter die Kraftfahreignung eigenständig geprüft und – positiv – bewertet hat, ist auch der Bezugnahme auf den persönlichen Eindruck des Angeklagten nicht zu entnehmen. Das Verwaltungsgericht hat in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hingewiesen, dass in den Urteilsgründen nicht näher erläutert ist, wodurch sich der persönliche Eindruck des Antragstellers in der damaligen Hauptverhandlung aus Sicht des Strafrichters ausgezeichnet hat. Dementsprechend bleibt unklar und kann allenfalls Gegenstand von Mutmaßungen sein, inwiefern damit auf fahreignungsrelevante Umstände rekurriert wird.

Anders als die Beschwerde meint, folgt aus dem Umstand, dass Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot sich grundsätzlich ausschließen, weil § 44 StGB voraussetzt, dass der Täter sich nicht als ungeeignet im Sinn von § 69 StGB erwiesen hat, nichts Abweichendes. Allein hieraus kann nicht geschlossen werden, dass das Strafgericht in allen Fällen, in denen es von einer Fahrerlaubnisentziehung absieht und nur ein Fahrverbot ausspricht, zuvor auch tatsächlich in der gebotenen Weise die Eignungsfrage geprüft und bejaht hat. Dies ist vielmehr nur dann anzunehmen, wenn das Strafurteil selbst in der erforderlichen Klarheit und Deutlichkeit (vgl. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO) ausweist, dass bei dem Angeklagten zum maßgeblichen Urteilszeitpunkt ein Eignungsmangel nicht (mehr) bestand.

Ist nach alledem weiterhin von der Rechtmäßigkeit der angegriffenen Entziehungsverfügung auszugehen, ist schließlich auch die vom Verwaltungsgericht auf dieser Grundlage getroffene Interessenabwägung nicht zu beanstanden. In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers und seiner Familie gravierend beeinflussen. Derartige Folgen muss der Betroffene jedoch wegen des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs hinnehmen (vgl. BVerfG, Beschluss vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, juris, Rdnr. 4 = NJW 2001, 357 [= BA 2001, 122]), zur

vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO).

Die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kommt daher in Fällen einer aller Wahrscheinlichkeit nach rechtmäßigen Entziehungsverfügung grundsätzlich nur unter der Voraussetzung in Betracht, dass der betroffene Fahrerlaubnisinhaber die Fahreignung zum Zeitpunkt der gerichtlichen Eilentscheidung bereits mit hoher Wahrscheinlichkeit zurückerlangt hat. Denn nur dann würde es an dem erforderlichen, über die Rechtmäßigkeit der in der Hauptsache angegriffenen Verfügung hinausgehenden besonderen öffentlichen Vollzugsinteresse fehlen. Das ist vorliegend aber nicht feststellbar, weil es hierzu nach dem Willen des Verordnungsgebers zwingend einer vorherigen medizinisch-psychologischen Begutachtung bedürfte, der sich der Antragsteller gerade nicht unterzogen hat.

24. *) 1. Personen, die bei einer Trunkenheitsfahrt einen BAK-Wert von 2,33 Promille aufweisen, gehören zu denjenigen, für die das Bundesverwaltungsgericht und der beschließende Senat auf der Grundlage entsprechender wissenschaftlicher Erkenntnisse und in Übereinstimmung mit der Wertung des Verordnungsgebers (vgl. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV) deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit annehmen. Werden diese Personen in einer solchen Lage im Straßenverkehr angetroffen, ist regelmäßig ernsthaft zu besorgen, dass sie zukünftig im alkoholisierten Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzusehen, weshalb die bei offenen Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung zu ihrem Nachteil ausfällt.

2. Zur Anordnung einer MPU ohne vorherige Einholung eines ärztlichen Gutachtens (§ 13 S. 1 Nr. 1 FeV) zur Abklärung des Verdachts der Alkoholabhängigkeit.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 29. November 2013 – 12 ME 187/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung versehene Entziehung seiner Fahrerlaubnis u.a. der Klasse CE.

Im Rahmen präventiver behördlicher Zusammenarbeit wies die Polizeiinspektion D. den Antragsgegner unter dem 10. Juli 2009 auf eine zurückliegende Alkoholabhängigkeit des Antragstellers hin. Am 18. Mai 2012 teilte die Polizeiinspektion D. dem Antragsgegner mit, nach vorliegenden Erkenntnissen bestehe der Verdacht, dass der – bei der Polizei verbeamtete – Antragsteller nach zurückliegender Alkoholabhängigkeit rückfällig geworden sei. Er habe sich 2006 und 2009 einer stationären Entwöhnungstherapie unterzogen, vom 15. März bis 11. April 2012 habe eine präventive

klinische Behandlung stattgefunden. Am 24. April 2012 sei der Antragsteller vom Dienststellenleiter der Polizeistation und einem Suchtberater aufgesucht worden, er habe augenscheinlich sehr stark unter dem Einfluss alkoholischer Getränke gestanden. Vom 30. April bis 10. Mai 2012 habe sich der Antragsteller zur Entgiftung in einer Klinik aufgehalten. Am 16. Mai 2012 sei er stark alkoholisiert in eine weitere Klinik eingeliefert und in der Nacht zum 17. Mai 2012 ebenfalls stark alkoholisiert in E. angetroffen worden. Mit Schreiben vom 19. Oktober 2012 forderte der Antragsgegner den Antragsteller zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf. Das am 05. Februar 2013 beim Antragsgegner eingegangene Gutachten des TÜV N. vom 28. Januar 2013 gelangt zu der Einschätzung, es sei zu erwarten, dass der Antragsteller zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Ihm wurde geraten, den von ihm bereits praktizierten Alkoholverzicht fortzusetzen und zu stabilisieren.

Nach Anhörung entzog der Antragsgegner dem Antragsteller mit Bescheid vom 11. Juli 2013 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung mit der Begründung die Fahrerlaubnis, die Eignungsbedenken seien durch das Untersuchungsergebnis nicht ausgeräumt worden. Den Antrag des Antragstellers, ihm vorläufigen Rechtsschutz zu gewähren, hat das Verwaltungsgericht mit dem angegriffenen Beschluss abgelehnt. Die dagegen gerichtete Beschwerde des Antragstellers ist nicht begründet.

Aus den Gründen:

Nach der hier allein möglichen summarischen Prüfung spricht Überwiegendes dafür, dass der Antragsgegner und – ihm folgend – das Verwaltungsgericht zu Recht vom Vorliegen einer Fahreignetheit im Sinne des § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 8.3 der Anlage 4, also einer Alkoholabhängigkeit, ausgegangen sind. Zwar ist dem Antragsteller zuzugestehen, dass zur Abklärung einer Alkoholabhängigkeit grundsätzlich ein ärztliches Gutachten nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV erforderlich und ein solches hier nicht eingeholt worden ist. Gleichwohl deuten hier nach Aktenlage gewichtige Umstände darauf hin, dass beim Antragsteller tatsächlich eine Alkoholabhängigkeit vorliegt. Hierfür sprechen zunächst die Mitteilungen der Polizeiinspektion D. vom 10. Juli 2009 und vom 18. Mai 2012. Die im letztgenannten Schreiben enthaltenen Angaben, er habe sich 2006 und 2009 einer stationären Entwöhnungstherapie und vom 15. März bis 11. April 2012 einer präventiven klinischen Behandlung unterzogen, am 24. April 2012 sei er vom Dienststellenleiter der Polizeistation und einem Suchtberater aufgesucht worden, er habe augenscheinlich sehr stark unter dem Einfluss alkoholischer Getränke gestanden, vom 30. April bis 10. Mai 2012 habe er sich zur Entgiftung in einer Klinik aufgehalten, hat der Antragsteller im Rahmen der Untersuchung aus Anlass der Erstellung des medizinisch-psychologischen Gutachtens des TÜV N. vom 28. Januar 2013 bestätigt und ergänzend mitgeteilt, er habe am 18. Mai 2012 unter Alko-

holeinfluss einen Suizidversuch unternommen. Er sei danach stationär aufgenommen und es seien u. a. die Diagnosen einer psychischen und Verhaltensstörung durch Alkohol/Abhängigkeitssyndrom erstellt worden.

Der Senat verkennt nicht, dass sich eine gutachterliche Prüfung, ob beim Antragsteller mindestens drei von sechs Kriterien einer Alkoholabhängigkeit gemäß ICD (International Classification of Diseases = Internationale Klassifikation psychischer Störung: süchtiges Verlangen, Kontrollminderung, Entzugssymptomatik, Toleranzbildung, Interesseneinengung, anhaltender Konsum trotz Folgeschäden; vgl. zu diesen Kriterien: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Komm., herausgegeben von Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Anm. 2.1 zu Kapitel 3.11.2) vorliegen, nicht bei den Akten befindet. Im medizinisch-psychologisch Gutachten des TÜV N. vom 28. Januar 2013 werden jedoch die dort nachträglich angeforderten Entlassungsberichte betreffend die stationären Krankenhausaufenthalte des Antragstellers vom 16. bis 27. Mai 2006, 30. April bis 11. Mai 2012 sowie vom 23. Mai bis 15. Juni 2012 referiert. Danach seien jeweils übereinstimmend die Diagnosen einer psychischen und Verhaltensstörung durch Alkohol/Abhängigkeitssyndrom erstellt worden. In dem Entlassungsbericht betreffend den Zeitraum 30. April bis 11. Mai 2012 heißt es zusätzlich: Entzugssyndrom. Es deutet Überwiegendes darauf hin, dass die Prüfung einer Alkoholabhängigkeit gemäß ICD anhand der angeführten Kriterien jedenfalls im Rahmen der stationären Krankenhausaufenthalte des Antragstellers stattgefunden hat und dort bejaht worden ist. Ist danach jedenfalls nach summarischer Prüfung im Eilverfahren von einer Alkoholabhängigkeit auszugehen, hat das Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit Nr. 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zutreffend den Nachweis einer einjährigen Alkoholabstinenz nach Abschluss der Entwöhnungsbehandlung gefordert. Vor dem Hintergrund der Angaben des Antragstellers im Rahmen der medizinisch-psychologischen Untersuchung ist eine solche Abstinenz zu Recht verneint worden. Wie aus den Mitteilungen der Polizeistation F. vom 23. Oktober und 13. November 2013 betreffend eine Fahrt des Antragstellers mit einem Fahrrad am 22. Oktober 2013 mit einer BAK von 2,33 Promille folgt, kann von einer Abstinenz auch derzeit nicht ausgegangen werden.

Wollte man – ungeachtet der dargestellten, nach Aktenlage bestehenden gewichtigen, auf eine Alkoholabhängigkeit des Antragstellers hindeutenden Umstände – von offenen Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens ausgehen, fielen vor dem dargestellten Hintergrund die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung zum Nachteil des Antragstellers aus. Liegen – wie hier – konkrete Anhaltspunkte vor, dass die Fahrereignung nicht (mehr oder wieder) besteht, so dass die Teilnahme des Fahrzeugführers am Straßenverkehr eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer sehr wahrscheinlich macht, verdient das öffentliche Inter-

esse daran, dass der Fahrerlaubnisinhaber gehindert wird, von seiner Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, Vorrang. Der Antragsteller gehört mit dem bei ihm bei der Trunkenheitsfahrt vom 22. Oktober 2013 festgestellten Promille-Wert von 2,33 zu den Personen, für die das Bundesverwaltungsgericht (s. etwa BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 –, BVerwGE 131, 163, juris Rdn. 15 ff. m.w.N. [= BA 2008, 410]) und der beschließende Senat (s. etwa Beschl. v. 26.10.2011 – 12 ME 181/11 –, DAR 2011, 716, juris [= BA 2012, 120]) auf der Grundlage entsprechender wissenschaftlicher Erkenntnisse und in Übereinstimmung mit der Wertung des Verordnungsgebers (vgl. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV) deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit annehmen. Werden diese Personen in einer solchen Lage im Straßenverkehr angetroffen, ist regelmäßig ernsthaft zu besorgen, dass sie zukünftig im alkoholisierten Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzusehen.

25. 1. Eine partielle Vorwegnahme der Hauptsache durch einstweilige Verpflichtung zur Erteilung einer Fahrerlaubnis scheidet jedenfalls aus, wenn zur Beurteilung der Fahrereignung noch eine medizinisch-psychologische Untersuchung geboten ist. Dies gilt auch dann, wenn die von der Fahrerlaubnisbehörde erlassene Gutachtensanordnung rechtsfehlerhaft ist und deshalb im Hauptsacheverfahren ein Neubescheidungsanspruch in Betracht kommt.

2. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss löst für ein Wiedererteilungsverfahren ohne weiteres die Notwendigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung aus (Fortführung der Senatsrechtsprechung, vgl. Urteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 –, VBIBW 2013,19).

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig, jedoch nicht begründet.

Der geltend gemachte Anspruch auf (Wieder-)Erteilung der Fahrerlaubnis setzt gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 4 Satz 1 StVG und § 11 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 20 Abs. 1 FeV die – im Zweifelsfall vom Antragsteller nachzuweisende – Fahrereignung voraus. Einen solchen hier erforderlichen Nachweis hat der Antragsteller nicht geführt, weil er ein notwendiges medizinisch-psychologisches Gutachten mit entsprechendem positivem Ergebnis nicht beigebracht hat.

Allerdings zieht der Antragsteller wohl zu Recht in Zweifel, dass der vom Antragsgegner und vom Verwaltungsgericht herangezogene § 2a Abs. 4 Satz 1 2. Halbsatz StVG eine taugliche Rechtsgrundlage für die Gutachtensanordnung vom 17.05.2013 darstellt. Diese Vorschrift dürfte nach Wortlaut und systemati-

schem Zusammenhang insbesondere mit dem 1. Halbsatz sowie in Abgrenzung zu § 2a Abs. 5 StVG nur das Entziehungsverfahren betreffen, nicht das (Wieder-) Erteilungsverfahren. Diese Frage bedarf hier aber keiner abschließenden Beantwortung. Denn die Notwendigkeit der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens folgt – ohne Ermessensspielraum für die Fahrerlaubnisbehörde – ohne Weiteres aus § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV. Nach dieser Vorschrift ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war. Letzteres ist hier der Fall. Durch Strafbefehl des Amtsgerichts Schopfheim vom 15.05.2012 wurde der Antragsteller wegen einer Trunkenheitsfahrt mit 1,20 Promille nach § 316 StGB verurteilt und ihm die Fahrerlaubnis mit einer Sperrfrist für eine Neuerteilung von sieben Monaten entzogen mit der Begründung, der Antragsteller habe sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen.

Dass die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ebenso erfasst wird wie eine behördliche Entziehung der Fahrerlaubnis, ist in der Rechtsprechung des Senats und des Bundesverwaltungsgerichts, auf die der Antragsteller hingewiesen worden ist, geklärt (vgl. Senatsurteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 –, VBIBW 2013, 19; bestätigt durch Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 24.06.2013 – 3 B 71.12 –, NJW 2013, 3670 [= BA 2013, 252]). Dies zieht auch der Antragsteller nicht in Zweifel.

Des Weiteren hat der Senat in dem Urteil vom 18.06.2012 dargelegt, das die tatbestandliche Voraussetzung einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis „aus den Gründen der Buchstaben a bis c“ im Sinne einer Tatbestandswirkung nur an die den genannten Buchstaben zugrunde liegenden Sachgründe anknüpft, ohne dass auch die Tatbestandsvoraussetzungen der jeweiligen Bestimmungen für eine Gutachtensanordnung vorliegen und geprüft werden müssten. So genügt bei Anknüpfung an Buchstabe a insoweit die Feststellung, dass die frühere (verwaltungsbehördliche oder strafgerichtliche) Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs erfolgt ist. Dass dieser Fall hier vorliegt, ist entgegen der Auffassung des Antragstellers dem Strafbefehl des Amtsgerichts Schopfheim sehr wohl zu entnehmen. Der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis lag zugrunde, dass der Antragsteller am 03.03.2012 mit dem Pkw fuhr, obwohl er infolge des vorangegangenen Alkoholgenusses fahruntüchtig war. Diese Tat belegt einen Alkoholmissbrauch, da der Antragsteller erwiesenermaßen nicht zwischen einem die Fahrerngung ausschließenden Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs getrennt hat (vgl. die Legaldefinition des Alkoholmissbrauchs in Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung: „Das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum kann nicht hinreichend sicher getrennt werden“). Der Sache nach hat die strafrichterliche Ent-

ziehung der Fahrerlaubnis mit der gegebenen Begründung, dass der Antragsteller sich durch die Tat – das Fahren im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit – als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe, zugleich die Bedeutung einer Feststellung, dass im Sinne der von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV erfassten Fallgruppe Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Das strafgerichtliche Erkenntnis ersetzt bzw. erübrigt insoweit eine bei isolierter Anwendung der Vorschrift erforderliche originäre Prüfung.

Hiernach war der Antragsgegner nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig zu machen, und der Antragsteller kann nur auf diesem Wege den Nachweis der Wiedererlangung der Fahrerngung führen. Da er ein solches Gutachten nicht beigebracht hat, scheidet schon deshalb die Annahme eines Anordnungsanspruchs aus, ohne dass es im Einzelnen auf die Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung vom 17.05.2013 ankommt. Selbst bei Unterstellung ihrer Rechtswidrigkeit könnte der Antragsteller im Hauptsacheverfahren nur einen Anspruch auf Neubescheidung durchsetzen (vgl. Senatsurteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 –, VBIBW 2013, 19, juris Rn. 66). Dieser Neubescheidung hätte wiederum eine ordnungsgemäße, auf die zutreffende Rechtsgrundlage gestützte Gutachtensanordnung vorauszugehen. Da das Gutachtensergebnis nicht prognostizierbar ist, könnte mithin auch bei Unterstellung der Rechtswidrigkeit der Gutachtensanordnung vom 17.05.2013 eine überwiegende Wahrscheinlichkeit des Bestehens des geltend gemachten Anordnungsanspruchs nicht festgestellt werden. Hiernach kann im vorliegenden Fall auch auf sich beruhen, ob bereits die Angabe einer unzutreffenden Rechtsgrundlage für eine Gutachtensanordnung zu deren Rechtswidrigkeit führt, obwohl sie von einer anderen Rechtsgrundlage gedeckt ist.

Bei dieser rechtlichen Ausgangslage, die durch das Fehlen eines hinreichend wahrscheinlichen Anordnungsanspruchs gekennzeichnet ist, ist auch eine partielle – zeitlich nur bis zur rechtskräftigen Entscheidung in der Hauptsache sich erstreckende – Vorwegnahme der Hauptsache nicht gerechtfertigt. Solange die durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu klärenden Zweifel an der Fahrerngung des Antragstellers nicht ausgeräumt sind, kommt eine auch nur vorübergehende Erteilung der Fahrerlaubnis nicht in Betracht. Im Hinblick auf die großen Gefahren für hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, die von einem ungeeigneten Kraftfahrer ausgehen, sind die persönlichen und beruflichen Nachteile hinzunehmen, die der Antragsteller erleidet, wenn die einstweilige Anordnung nicht ergeht. Diese Nachteile halten sich, da die vom Antragsteller befürchtete Kündigung seines Arbeitsverhältnisses bislang nicht erfolgt ist, in Grenzen.

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

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

HANS-GÜNTER KOLLRA¹⁾, AXEL HEINEMANN²⁾, PAUL BRIELER^{1,3)}

Zur Problematik des Resorptionsdefizits bei der Berechnung der Blutalkoholkonzentration

Problems with the Absorption Deficit in the Calculation of Blood Ethanol Concentration

1. Einführung

Bei der in der forensischen Praxis üblichen Berechnungsmethode der Blutalkoholkonzentration (BAK) zum Tatzeitpunkt wird die Widmark-Formel verwendet [17]. Diese Rückrechnung geht zunächst von zwei Voraussetzungen aus:

1. Tatzeitpunkt und Zeitpunkt der Blutentnahme befinden sich in dem Bereich der Blutalkoholkurve, der einen linearen Abfall aufweist.

2. Die gesamte aufgenommene Alkoholdosis wird ohne Zeitverzögerung resorbiert.

Wie ein Vergleich zwischen oral und intravenös verabreichtem Alkohol zeigt, wird der oral aufgenommene Alkohol aber nur unter bestimmten Bedingungen, z. B. wenn die Alkoholaufnahme auf leeren Magen erfolgt, fast vollständig im Blut aufgenommen. Wird hingegen während oder vor dem Alkoholkonsum Nahrung aufgenommen, liegt das beobachtete Maximum der Blutalkoholkonzentration unter dem erwarteten, es entsteht offenbar ein Defizit ([25]; [17]).

Während man bei der Widmark-Formel seit langer Zeit Vorschläge zur individuellen Optimierung kennt, die sich im Reduktionsfaktor r wiederfinden, bei dem Geschlecht, Körpergewicht und -länge, ja sogar das Lebensalter Berücksichtigung finden (z. B. [2]; [56]; [55]; [63]), fehlen bislang Vorschläge zur weiteren Annäherung an das Phänomen des Resorptionsdefizits. Hier wird nur lapidar – oft mit Bezug auf zahlreiche Untersuchungen, die aber nicht genannt werden – festgestellt, dass dieses Defizit im Allgemeinen 10 bis 30 %, in Einzelfällen aber auch 50 % oder gar 70 % betragen könne, bzw. maximal eine bestimmte Größe annehme ([17], S. 559), wenn es überhaupt real vorhanden sei und nicht bloß ein Problem des Widmarkschen Modells abbilde, wie es GILG mit der Formulierung ‚so genanntes Resorptionsdefizit‘ andeutet (ebd., S. 558).

Wünschenswert erscheint eine genaue Analyse aller Faktoren, die das Resorptionsdefizit verursachen und beeinflussen. Das Review soll eine Bestandsaufnahme der vorliegenden Befunde und Erkenntnisse liefern.

2. Berechnung des Promillewerts zur Tatzeit aus der gemessenen Blutalkoholkonzentration

Die ursprüngliche Widmark-Formel erfuhr durch verschiedene Autoren Korrekturen. Zur Bestimmung des Reduktionsfaktors r , der von Widmark selbst mit 0,68 für Männer und 0,55 für Frauen ermittelt wurde [64], gibt es verschiedene neuere Ansätze.

WATSON et al. [63] berechneten aus der Körperlänge und dem Körpergewicht, bei Männern zusätzlich noch aus dem Lebensalter, den Anteil des Körperwassers. Aus diesem lässt

sich dann über die Gleichung $r = \text{Anteil des Körperwassers} / \text{Anteil des Wassers im Blut}$ ein individueller Widmark-Faktor berechnen. Die Watson-Gleichungen lauten:

$$\text{Körperwasser (Männer)} = 2,447 - 0,09516 * \text{Alter} + 0,1074 * \text{Körperlänge} \\ + 0,2262 * \text{Gewicht},$$

$$\text{Körperwasser (Frauen)} = - 2,097 + 0,1069 * \text{Körperlänge} + 0,2466 * \text{Gewicht}.$$

FORREST [11] schlug 1986 vor, aus dem Body-Mass-Index der Probanden den prozentualen Fettanteil am Körpergewicht zu schätzen. Zieht man diesen Fettanteil vom Körpergewicht ab, ergibt sich über einen Faktor der Anteil des Körperwassers, woraus wieder der Faktor r zu berechnen sei.

BARBOUR [5] präsentiert Tabellen, die nach der Forrest-Methode errechnet wurden, und aus denen man den r -Wert aus dem Body-Mass-Index direkt ablesen kann.

Die Forschungsgruppe um ALT und SEIDL ([2]; [55]; [56]) hat einen individuellen Reduktionsfaktor r wie folgt ermittelt:

$$r \text{ für Frauen: } r = 0,31223 - 0,0006446 * \text{Gewicht} + 0,004466 * \text{Körperlänge},$$

$$r \text{ für Männer: } r = 0,31608 - 0,004821 * \text{Gewicht} + 0,004632 * \text{Körperlänge}.$$

ULRICH [61] ermittelte für Männer:

$$r = 0,715 - 0,00462 * \text{Gewicht} + 0,0022 * \text{Körperlänge}.$$

Alle diese Berechnungen gehen davon aus, dass der Alkoholkonsum auf leeren Magen erfolgt.

POSEY u. MOZAYANI [44] verglichen die verschiedenen Berechnungsmethoden. Sie stellen fest, dass mittels der ursprünglichen Widmark-Formel die BAK überschätzt wird, die neueren Berechnungsmethoden dagegen relativ dicht an der tatsächlichen BAK liegen.

Es ist zunächst bemerkenswert, dass diese durchaus evidenzbasiert gewonnenen Präzisionen der Widmark-Berechnungsmethode bislang nicht umfassenden Eingang in die Praxis der forensischen Tatzeitwertberechnung gefunden bzw. sich als gerichtsfester Standard etabliert haben. Noch immer wird in der Sachverständigenpraxis häufig mit dem pauschalen, von WIDMARK (1932) abgeleiteten Ansatz $r = 0,7$ für Männer und $r = 0,6$ für Frauen argumentiert.

POSEY u. MOZAYANI [44], aber auch GULLBERG [18], weisen darauf hin, dass neben dem Widmark-Faktor noch andere Variablen bei der Berechnung der Blutalkoholkurve eine Rolle spielen, wie die Menge und Art der Nahrung, Nahrungsaufnahme vor oder während der Alkoholaufnahme, der First-pass-Metabolismus und die Alkoholabbaurate.

ZIMMER u. a. [69] berichten von Computerprogrammen zur Berechnung der BAK, die die Magenfüllung berücksichtigen.

3. Das ‚so genannte‘ Resorptionsdefizit

Der Begriff ‚Resorptionsdefizit‘ wird in zwei Bedeutungen verwendet. Zum einen bezeichnet man damit die Differenz zwischen der mit der Widmark-Formel errechneten und der tatsächlich im Blut gemessenen Ethanolkonzentration [17]. Die tatsächlich erreichten

Blutalkoholkonzentrationen sollen etwa 10 bis 30 % niedriger als die nach der Widmark-Formel berechneten sein ([17]; [31]; [68]); gefundene größere Differenzen werden eher als Ausnahmen hingestellt [17]. Zweitens ist damit die Differenz zwischen der BAK bei Alkoholkonsum auf nüchternen Magen und Alkoholkonsum nach einer Mahlzeit gemeint ([7]; [9]; [64]). Sinngemäß gehört dazu drittens auch die Differenz zwischen der BAK bei intravenös und oral zugeführtem Alkohol, die zwar in der neueren, meist englischsprachigen Literatur – die diesbezügliche Forschung findet hauptsächlich in den USA, aber auch weltweit statt – nicht als ‚Resorptionsdefizit‘ bezeichnet wird, sondern als ‚presystemic elimination‘ oder als ‚first-pass-metabolism‘ ([3]; [4]). Die Ursachen für das Resorptionsdefizit in der ersten Bedeutung lassen sich einem unzureichenden mathematischen Modell zuordnen, eine solche Begründung kann die Differenz nach den anderen Bedeutungen jedoch nicht erklären, wenn auch die exakte Berechnung des FPM umstritten ist.

Bereits WIDMARK war aufgefallen, das sich das gleichzeitige Verzehren von Nahrung und Alkohol senkend auf den Blutalkoholgehalt auswirkt: „Wird der Alkohol im Zusammenhang mit einer Mahlzeit eingenommen, so wird die Blutalkoholkonzentration in erster Linie durch die verlangsamte Resorption beeinflusst (...) Während der Digestion selbst macht sich indessen ein anderer Einfluss geltend, der darin resultiert, dass ein gewisses kleineres Quantum des konsumierten Alkohols überhaupt nicht resorbiert wird“ ([64], S. 68). Er erklärt diesen Umstand damit, dass bei der Verdauung Aminosäuren freigesetzt werden, die mit dem Alkohol eine Bindung eingehen würden ([65], S. 135 ff). Ähnliche Überlegungen finden sich bei ACHINGER u. MALLACH [1]. WIDMARK unterschied bereits zwischen ‚Resorptionsverzögerung‘ (oder ‚-verlangsamung‘) und ‚Resorptionsdefizit‘.

ELBEL u. SCHLEYER [9] beschreiben 1956 unter Bezug auf Arbeiten zahlreicher Autoren (wie MILES, WIDMARK, GOLDBERG) eine deutliche Abflachung der Blutalkoholkurve nach Nahrungsaufnahme vor dem Alkoholkonsum. Sie berichten aber auch, dass selbst bei leerem Magen der Alkohol nicht vollständig resorbiert werde, dass „schon im Nüchternversuch ein gewisser Verlust an Alkohol eintritt, ein Defizit“ ([9], S. 18).

BRETTEL spricht von einem Resorptionsdefizit, wenn sich „ein Teil des peroral aufgenommenen Alkohols dem Nachweis im Organismus entzieht“ ([7], S. 217). Der Resorptionsverlust sei umso größer, je langsamer die Resorption erfolge. BRETTEL räumt aber ein, dass es eine zwingende, experimentell einwandfrei belegte Erklärung für dieses Defizit bisher nicht gebe.

HEIFER u. WEHNER [23] gaben in ihrem Gutachten für das vormalige Bayerische Oberste Landesgericht mit der Fragestellung: „Gibt es wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse darüber, wie hoch das Resorptionsdefizit der Alkoholaufnahme höchstens sein kann? Besteht ein wissenschaftlich anerkannter Erfahrungssatz des Inhalts, dass ein Resorptionsdefizit von 40 % überhaupt nicht oder nur unter ganz bestimmten (welchen?) Voraussetzungen möglich ist?“ einen Überblick über den damaligen Forschungsstand und befassen sich mit 3 Hypothesen von ACHINGER u. MALLACH [1] zur Erklärung des Defizits. Die Autoren kommen zu der Feststellung, dass zwar „die Annahme eines Resorptionsdefizits denkgesetzlich möglich ist“, dass es aber „trotz zahlreicher qualitativer Erklärungsversuche nicht gelungen ist, die Hypothese eines Resorptionsdefizits auf naturwissenschaftlicher Basis exakt zu beweisen oder durch experimentelle Messungen zu belegen“ ([23], S. 303).

4. Grundlegendes zur Alkoholresorption und -elimination

NORBERG et al. [41] geben einen Überblick über die Alkoholforschung seit 1990. Bei der Resorption des Alkohols handelt es sich nicht um eine aktive Resorption, sondern sie geschieht durch passive Diffusion. Bei oraler Aufnahme diffundiert der größte Teil des Alkohols durch die Wände des Zwölffingerdarms und des Dünndarms (ca. 80 %), ein kleinerer Teil durch die Wand des Magens (ca. 20 %), auch durch die Mund- und Speiseröhrenschleimhaut diffundiert ein geringer Anteil. Der Alkohol wird zunächst in der Pfortader zur Leber geführt. Die Leerung des Mageninhalts in den Zwölffingerdarm durch den Pylorusmuskel scheint eine entscheidende Rolle für die Resorptionsrate des Alkohols zu spielen. Inter- und intraindividuelle Unterschiede der Leerungsrate des Magens haben einen großen Einfluss auf den Resorptionsverlauf.

Ein wichtiger Faktor für die Resorption ist, ob das Getränk auf einen leeren Magen getrunken wird oder ob es zusammen mit oder nach einer Mahlzeit konsumiert wird ([13]; [49]). Faktoren, die die Magenleerung beeinflussen, sind die Menge und die Zusammensetzung der Mahlzeit, die täglichen Wechsel in der Blutglukose-Konzentration, das Rauchen von Zigaretten oder auch die Einnahme von Arzneimitteln [26]. Weiter spielen die Menge und Konzentration sowie die Art des konsumierten Alkohols, aber auch die Trinkgeschwindigkeit eine Rolle ([47]; [48]; [49]).

Die Elimination des Alkohols findet primär durch Abbau des Alkohols statt. Nur ein kleiner Teil des Alkohols wird über die Lunge (1 bis 5 %) und über andere Wege (1 bis 5 %) wie Urin, Schweiß und Tränenflüssigkeit ausgeschieden. Der weitaus größte Anteil des Alkohols wird durch verschiedene Enzyme zu CO_2 und H_2O oxidiert und auf diese Weise aus dem Körper entfernt [25].

Die Leber hat hierbei mit 92 bis 95 % den Hauptanteil durch die ADH (Alkoholdehydrogenase), das MEOS (das mikrosomale ethanoxidierende System) und durch die Katalase (da Wasserstoffperoxid notwendig ist für die Oxidation von Alkohol, spielt die Katalase in vivo keine relevante Rolle). Der erste Abbau in der Leber, bevor der Alkohol den Körperkreislauf erreicht, wird als hepatischer First-pass-Abbau bezeichnet. Die hepatische ADH liegt in fünf Formen vor, die unterschiedliche V_{\max} und K_m -Werte haben, darüber hinaus gibt es mindestens fünf weitere ADH-Unterformen beim Menschen. Diese Werte wären für den Abbau des Alkohols nach der Michaelis-Menten-Gleichung zu berücksichtigen. Ein Teil des Alkohols wird schon im Magen ebenfalls von ADH-Enzymen abgebaut im Sinne eines gastrischen First-pass-Abbaus.

Alkohol wird durch Oxidation mittels der ADH zuerst zu Acetaldehyd umgewandelt. Als Koenzym fungiert das NAD^+ -System. Der Acetaldehyd wird anschließend durch eine ALDH (Aldehyddehydrogenase) zu Acetat oxidiert. Als Endprodukte entstehen im Zitronensäure-Zyklus aus Acetat Kohlendioxid und Wasser. Bei höheren Blutalkoholkonzentrationen kann der Alkohol auch durch das MEOS zu Acetaldehyd oxidiert werden, katalysiert durch das Enzym Cytochrom-P-450 in den Mikrosomen der Leberzellen. SEITZ et al. ([57]; [58]) beschreiben als gastrointestinale Faktoren beim Alkoholabbau die Aktivität der Enzyme in der Magen- und Darmschleimhaut sowie die Geschwindigkeit der Magenleerung. Bei den Enzymen finden sich genetische Unterschiede wie eine atypische ADH-Variante bei bis zu 90 % der Ostasiaten. Auch Geschlecht und Lebensalter spielen hierbei eine Rolle. Die ADH-Aktivität ist z. B. bei jungen Frauen geringer als bei jungen Männern [20], bei älteren Männern nimmt sie ebenfalls ab [57]. Höhere Alkoholkonzentrationen

führen zu einem gesteigerten Alkoholabbau. JELSKI et al. [27] beschreiben vier Klassen von ADH-Isoenzymen in der menschlichen Magenschleimhaut.

Der Alkoholabbau ist enzymabhängig und unterliegt bei bestimmten Alkoholkonzentrationen einer unterschiedlichen Sättigungskinetik. Die Arbeit der ADH unter Sättigungsbedingungen versteht man als Eliminationskinetik 0. Ordnung. Daraus entsteht ein Verlauf der Blutalkoholkurve, die im absteigenden Teil im Bereich forensisch bedeutsamer Alkoholkonzentrationen auch bei einer Michaelis-Menten-Kinetik einen quasilinearen Verlauf aufweist. Erst bei geringen Alkoholkonzentrationen folgt der Alkoholabbau einer Eliminationskinetik 1. Ordnung und die Blutalkoholkonzentration nimmt exponentiell ab [70].

5. Der First-pass-Metabolismus (FPM)

Der FPM liefert eine durch wissenschaftliche Experimente abgesicherte Erklärung für zumindest einen Teil des sog. Resorptionsdefizits. Es wird in den gastrischen und den hepatischen FPM unterschieden, wobei der gastrische eher umstritten ist als der hepatische.

Der Begriff wird bereits 1977 von BRETTEL [7] verwendet. Er spricht vom First-pass-Alkohol. Gemeint ist die erste Leber-Passage des Alkohols, da zum damaligen Zeitpunkt alkoholabbauende Enzyme in der Magenschleimhaut noch nicht bekannt waren.

Das Ausmaß des First-pass-Abbaus des Alkohols wird von etlichen Autoren (z. B. [3]; [42]) durch Vergleich der Blutalkoholkurve bei intravenöser Verabreichung mit der Kurve bei oraler Aufnahme des Alkohols bestimmt, indem die Fläche unter beiden Kurven berechnet wird. Die Kurve bei der oralen Alkoholaufnahme liegt oft deutlich unter der Kurve der intravenösen Verabreichung von Alkohol, und die Differenz der beiden Kurvenflächen wird als Maß für den First-pass-Effekt genommen. Dieses Vorgehen wird allerdings von LEVITT u. LEVITT [34] kritisiert. Sie berechnen aufgrund ihres Resorptionsmodells, das für die Leber und das Körperwasser unterschiedliche Alkoholkonzentrationen vorsieht, eine geringere Alkohol-Abbaurrate in der Leber und damit einen geringeren FPM.

Wo findet der FPM statt? AMMON et al. [3] versuchten dies herauszufinden, indem ihre Testpersonen Alkohol auf 3 verschiedene Weisen einnahmen (intravenöse Infusion, orale Gabe, Infusion in das Duodenum). Die Autoren konnten zeigen, dass ein größerer Teil des insgesamt geringen FPM durch den Magen bewirkt wurde.

Auch LIM et al. [35] vertreten die Meinung, dass der FPM vorwiegend im Magen stattfindet. Desgleichen berichtet BARAONA [4]: In Versuchen mit Ratten wurde die Pfortader blockiert, um den hepatischen FPM auszuschalten. Es gab einen FPM, praktisch also nur einen gastrischen. Um dagegen den gastrischen FPM auszuschalten, wurde die gleiche Alkoholdosis direkt in den Dünndarm infundiert, was den FPM praktisch zum Erliegen brachte.

Ebenso verweisen GENTRY et al. [15] darauf, dass bei Menschen, denen der Magen entfernt wurde, ein FPM fehlt. Die Autoren erklären auch, warum der hepatische FPM trotz der reicheren Enzymausstattung geringer ausfällt als der gastrische: Die metabolische Kapazität der Leber werde bereits durch den im Körper vorhandenen Alkohol (bei längerem Trinken) in Anspruch genommen, deshalb fehlten in der Leber die Enzyme für den Abbau neu einströmenden Alkohols. Der gastrische FPM sei von etlichen Faktoren abhängig, so von der Füllung des Magens mit Nahrung oder der Konzentration des Alkohols. Wenn gefastet wird oder bei niedrigen Alkoholkonzentrationen sei der FPM geringer, da eine schnellere Magenpassage den Kontakt der Alkoholmoleküle mit den Enzymen in der Magenschleimhaut verringere; ebenfalls werde dieser Kontakt verringert, wenn die Alkohol-

moleküle sich in einer stark verdünnten Lösung befänden. Nach SEITZ u. PÖSCHEL [58] führen Verletzungen der Schleimhäute wie bei einer Gastritis zu einer Abnahme der ADH-Aktivität. Eine langsamere Magenentleerung, so nach einer Mahlzeit, führe zu einem gesteigerten FPM. Dies berichteten auch ONETA et al. [42].

Ein geringer First-pass-Effekt fand sich bei Personen, denen ein Bypass gelegt wurde ([3]; [15]; [35]). Eine andere Meinung vertreten LEE et al. [32], die verschiedene Enzyme aus der ADH-Familie sowie ihre Verbreitung bei verschiedenen Völkern untersuchten. Da die Enzymkapazität der Leber bedeutend größer sei als die des Magens, sei auch der Anteil der Leber am FPM größer. Daran schließt sich GILG [17] an und begründet seine Skepsis auch damit, dass sich bisherige Untersuchungen sämtlich auf niedrige Alkoholbelastungen (0,15 bis 0,3 g Alkohol/kg Körpergewicht) beziehen würden.

Auch JULKUNEN et al. [29] legen dar, dass der gastrische FPM hauptsächlich bei geringen Alkoholmengen auftritt.

LEVITT u. LEVITT [33] vertreten die Ansicht, dass der gastrische FPM zu vernachlässigen sei. Sie begründen dies mit falschen Schlüssen bei der Favorisierung des gastrischen FPM. Hauptkritikpunkt dabei ist wiederum die fehlende Berücksichtigung der Michaelis-Menten-Kinetik.

Einen weiteren Hinweis auf eine Lokalisation des FPM in der Leber lieferten PARLESAK et al. [43], die die Wirkung von Fructose auf den Alkoholabbau untersuchten. Nach SCHOLZ et al. [54] stimuliert Fructose den Alkoholabbau und damit den FPM durch eine gesteigerte Oxidation der reduzierten Form von NAD^+ in der Leber. NAD^+ dient als Koenzym beim Abbau des Alkohols mittels der ADH. Beim Menschen wirkt die Fructose allerdings nur, wenn sie intravenös verabreicht wird. Da Fructose im Wesentlichen aber nur in der Leber metabolisiert werde, sei dieser Befund ein Hinweis auf die Lokalisation des FPM in der Leber.

Erklärt der FPM das sog. Resorptionsdefizit? Nur zum Teil. Der FPM betrifft nur kleine Alkoholmengen. LEVITT u. LEVITT [34] berichten von einem FPM von 50 bis 66 % bei einer Alkoholdosis von 0,15 g/kg, wenn beim Alkoholkonsum gleichzeitig Nahrung aufgenommen wird; dieser Anteil fällt aber auf 3 % bei Alkoholkonsum ohne Nahrungsaufnahme. Mit steigender Alkoholdosis und gleichzeitiger Nahrungsaufnahme sinkt der Anteil des FPM, und bei Dosen über 0,4 g/kg (ungefähr 2 Flaschen Bier á 0,33 l bei 70 kg Körpergewicht) ist er vernachlässigbar. Auch AMMON et al. [4] beschreiben, dass der FPM größer ist bei geringen Alkoholmengen und bei gefülltem Magen; sie geben allerdings für maßvolle Alkoholmengen (soziales Trinken) von 0,3 g/kg nach einem Essen lediglich einen geringen FPM von 5 % bis 14 % an.

FREZZA et al. [14] dagegen fanden bei einer kleinen Gruppe von 12 Männern einen durchschnittlichen FPM von 39,1 %, bei einer Gruppe von 15 Frauen dagegen einen bedeutend geringeren durchschnittlichen FPM von nur 9,4 %. Die Versuchspersonen hatten 0,3 g Alkohol/kg Körpergewicht nach einem umfangreichen Frühstück getrunken (die Prozentzahlen wurden von uns nach Angaben der Autoren berechnet, die die Blutalkoholkurven bei intravenöser und oraler Alkoholzufuhr verglichen haben).

Ethnische Unterschiede beim FPM: DOHMEN et al. [8] untersuchten an jeweils 10 Männern, ob die Unterschiede in der Enzymaktivität zwischen Ostasiaten und Europäern bzw. Amerikanern (Kaukasiern) den First-pass-Metabolismus beeinflussen. Die menschliche Magenschleimhaut enthält 3 Klassen von ADH-Isoenzymen mit einer unterschiedlichen

Affinität zu Alkohol. In der Leber und im Magen kommen ähnliche ADH-Isoenzyme vor. Eine spezielle ADH, die σ -ADH, kommt jedoch nur im Verdauungstrakt (der Magen eingeschlossen) vor, nicht aber in der Leber. Sie hat jedoch eine wesentlich höhere Aktivität beim Ethanolabbau als die hepatischen ADH-Isoenzyme.

Während alle kaukasischen Versuchspersonen einen deutlichen First-pass-Metabolismus zeigten, war dieser nur bei 2 von 10 Japanern, und bei diesen in einem geringeren Ausmaß als bei den Kaukasiern, festzustellen. Der Alkohol wurde bei den Japanern in der Tendenz etwas langsamer als bei den Kaukasiern resorbiert. Bei einer intravenösen Alkoholfuhr zeigten die Japaner dagegen einen schnelleren Alkoholabbau als die Kaukasier, was mit dem häufigen Vorkommen des atypischen ADH-Isoenzym in der Leber von Ostasiaten begründet wurde. Unter den Leber-Isoenzymen hat dieses Enzym die höchste V_{\max} und eine höhere K_m als die Enzym-Variante, die bei den meisten Kaukasiern vorkommt.

Die Unterschiede zwischen Japanern und Kaukasiern entfallen allerdings, wenn das alkoholische Getränk eine höhere Konzentration aufwies (40 %). Das legt den Schluss nahe, dass dann andere Isoenzyme der ADH am Alkoholabbau beteiligt sind, die bei beiden Rassen ähnlich sind.

6. Einfluss der Nahrung auf die Alkoholresorption und -elimination

Auswirkungen von Mahlzeiten auf Blutalkoholkonzentrationen wurden bereits vor WIDMARK beschrieben [9]. SCHMIDT u. OEHMICHEN ([51]; [52]) konnten zeigen, dass sich bei Nahrungszufuhr die Eliminationsraten erhöhten. Es kam auch zu einer Verminderung der Blutalkoholkonzentration um 20 bis 25 %, wobei diese nur geringe Unterschiede zwischen eher kohlenhydrat- bzw. eiweiß-/fettreichen Mahlzeiten feststellten. Als mögliche Erklärung wird eine Aktivierung der ADH durch die Nahrung genannt, was dann zu einer Erhöhung der Abbaurate führe. ROGERS et al. [46] fanden dagegen, dass Kohlenhydrate einen bedeutenden Anstieg der Abbaurate bewirkten, hingegen Fett und Proteine keine Wirkung zeigten. Der Effekt der Kohlenhydrate war etwa 1 Stunde nach der Nahrungsaufnahme am größten. ROGERS erklärt den fehlenden Einfluss der Art der Mahlzeit bei SCHMIDT u. OEHMICHEN damit, dass deren protein- bzw. fettreiche Mahlzeiten auch Kohlenhydrate enthalten hätten.

SCHMIDT et al. [53] berichten, dass Fasten die Elimination von Alkohol vermindere, während sie durch Nahrungszufuhr beschleunigt werde. Es konnte sogar eine Beschleunigung der Elimination bei parenteraler Alkoholfuhr nachgewiesen werden. Die Autoren weisen auf zahlreiche Berichte über die Bedeutung der Nahrungszusammensetzung für den Alkoholabbau hin. Eiweißreiche Nahrung und fettreiche Nahrung führten zu höheren Alkohol-Eliminationsraten, aber auch Mischkost. Durch orale, aber auch durch parenterale Gaben von Glucose lasse sich die Alkoholelimination beschleunigen – wenn auch nur durch relativ große Glucosemengen.

MAGHELI [37] hat sich mit dem Einfluss einer Standardmahlzeit auf die Resorption und Elimination von Alkohol befasst. Seine ‚Standardmahlzeit‘ bestand aus Roastbeef, Margarine, Kartoffeln, einer Zwiebel und Dosenspargel (insgesamt 996 Kcal). Die Versuchspersonen tranken 0,8 g Alkohol (40 Vol%)/kg Körpergewicht, eine Kontrollgruppe trank diese Menge auf nüchternen Magen. Im Ergebnis war die Maximalkonzentration beim Blutalkohol deutlich geringer als bei der Kontrollgruppe, auch die gesamte Blutalkohol-Verlaufskurve lag unter derjenigen der Kontrollgruppe. Das ‚Resorptionsdefizit‘ lag zwischen 13 und 17 %. Als Erklärung bietet MAGHELI den gastrischen und den hepatischen

First-pass-Effekt an, bezweifelt dies aber auch wieder, weil ein erwarteter Mehrverbrauch von Sauerstoff nicht nachweisbar gewesen sei.

Eine neuere Arbeit von SADLER u. FOX [50] untersucht den Einfluss zweier Mahlzeiten auf die Alkoholresorption: alternativ entweder ein Chicken-Sandwich und eine große Portion Pommes frites, oder eine sehr kleine Mahlzeit in Form von 25 g Kartoffel-Chips; eine dritte Gruppe hatte 6 Stunden gefastet. Die größere Mahlzeit führte mit 34 % bei Frauen bzw. 29 % bei Männern zu einem bedeutend höheren Resorptionsverlust als bei den anderen beiden Gruppen. Als mögliche Erklärung wird ein Zwei-Phasen-Modell beschrieben, nach dem zunächst nur ein Teil des Alkohols sofort resorbiert werde, der andere Teil sei an die Nahrungspartikel gebunden und werde langsamer resorbiert. Ein bedeutender Teil des Alkoholabbaus wird auch hier dem First-pass-Metabolismus zugeschrieben. Die Nahrung im Magen verzögere die Entleerung und verlängere den Alkoholabbau in der Magenschleimhaut. Dabei sei die Zusammensetzung der Nahrung von geringerer Bedeutung.

Auch nach GENTRY [16], MCFARLANE et al. [40] sowie SIDERY et al. [59] ist der wichtigste Einfluss der Nahrung auf die Resorption von Alkohol dessen verlängerter Aufenthalt im Magen, der besonders lang bei fetten Speisen sei. Nach einer Mahlzeit werde auch der FPM angeregt.

Hingegen führen JONES et al. [28] sowie RAMCHANDANI et al. [45] an, dass die Einflüsse verschiedener Nahrungsbestandteile sich nicht signifikant unterscheiden. Getestet wurden bei JONES et al. allerdings nur geringe Alkoholmengen (0,3 g/kg Körpergewicht). Die Mahlzeiten (ein Frühstück von 700 kcal) wurden in 15 Minuten gegessen und das alkoholische Getränk (ein Orangensaft-Alkohol-Cocktail mit 20 Vol%) wurde einige Minuten später getrunken. Mahlzeit und Alkohol führten zu einer deutlich geringeren Blutalkoholkonzentration als bei der Kontrollgruppe ohne Mahlzeit. RAMCHANDANI et al. nehmen als wahrscheinliche Mechanismen eine Beschleunigung des hepatischen Blutflusses und eine Aktivitätssteigerung der Alkohol abbauenden Enzyme an.

KALANT [30] beschreibt Effekte, die die Nahrungsaufnahme auf den Magen hat, wie z. B. auf die Muskulatur des Magens: Essen verzögert die Leerung des Magens durch Erzeugen einer anfänglichen ‚Lag‘-Phase sowie durch Verzögerung der Magenbewegungen, speziell des Antrums. Das erzeuge Unterschiede zwischen den Geschlechtern: bei Frauen werde diese Region stärker beeinflusst.

HOROWITZ et al. [26] untersuchten die Geschwindigkeit der Magenentleerung mit radioaktiven Isotopen. Ähnlich wie KALANT [30] fanden sie das Auftreten einer ‚Lag-Phase‘ nach einer festen Mahlzeit und dann eine Leerungsphase, die ein lineares Muster aufwies. Wurde eine flüssige Mahlzeit eingenommen, erfolgte die Magenleerung schneller, die Leerungskurve verlief exponentiell. Den größten Einfluss auf die Alkoholkurve habe eine Magenfüllung, wenn der Alkohol erst 90 Minuten nach der Mahlzeit konsumiert würde.

HAHN et al. [22] konnten zeigen, dass Nahrung den Alkoholabbau sogar dann steigert, wenn der Alkohol intravenös zugeführt wird.

URITA [62] beschreibt, dass auch flüssige Nahrung die BAK absenkt, sogar dann, wenn diese einige Minuten nach der Alkoholaufnahme aufgenommen wird.

7. Einfluss der Alkoholsorte / Wechselwirkung mit der Nahrung

Werden die Getränke auf nüchternen Magen konsumiert, ist die Resorptionsrate bei hochprozentigen Getränken (ab 40 Vol%) wie Whiskey, Wodka oder Korn wesentlich höher als bei Wein oder Bier ([38]; [66]; [48]).

MALLACH [38] verglich die Blutalkoholkurven von Bier und Wodka. Wie zu erwarten stieg die Bierkurve verhaltener an, der Gipfelpunkt fiel niedriger aus und wurde später erreicht, auch die Senkung des Alkoholspiegels erfolgte zunächst verhaltener, dann aber rascher als bei der Wodkakurve. Die Bierkurven zeigen eine geringere Streuung als die des Wodkaversuchs.

WOJAHN [66] verglich die Blutalkoholkurven von Bier, Wein und Korn. Die Kurve des hochprozentigeren Getränks stieg am steilsten an, gefolgt von der Weinkurve und der Bierkurve, welche den flachsten Anstieg zeigte. Die Maxima waren ebenfalls unterschiedlich. Korn erzielte das größte Maximum, gefolgt von Wein und Bier.

Diese Kurvenverläufe gelten nur für die Alkoholaufnahme in nüchternem Zustand. ROINE et al. [48] legen dar, dass sich nach einer Mahlzeit die Verhältnisse umkehren. Bei einer Alkoholmenge von 0,3 g/kg Körpergewicht, die nach einer Mahlzeit getrunken wurde, waren die durchschnittliche Fläche unter der Blutalkoholkurve und der Gipfel der Blutalkoholkonzentration bei einer konzentrierten alkoholischen Lösung von 40 % signifikant niedriger als bei einer Lösung von 4 %. Ähnliche Verhältnisse wurden bei Tierexperimenten gefunden. Diese Ergebnisse konnten allerdings in einem Experiment von VAN HAAREN et al. [19] nicht bestätigt werden.

FRANKE et al. [12] legten dar, dass alkoholische Getränke die Magenentleerung verzögern. So führten Bier und Rotwein zu einer Hemmung der Magenentleerung, wobei der inhibitorische Effekt des Rotweins stärker ausfiel als der einer vergleichbar hohen alkoholischen Lösung anderer Provenienz. Für diese stärkere Wirkung seien spezifische Begleitstoffe des Rotweins verantwortlich. Auch Whiskey verzögerte die Magenentleerung.

8. Einfluss großer Trinkmengen auf die Alkoholabsorption und -elimination / SIAM („swift increase in alcohol metabolism“)

ZINK u. REINHARDT [71] beschrieben Trinkversuche mit größeren Trinkmengen (3 bis 5,7 g Alkohol/kg Körpergewicht). Die Alkoholaufnahme erfolgte unter ‚lebensnahen‘ Umständen am Abend mit Fernsehen, Radiomusik, Kartenspiel sowie anwesenden Partnerinnen. Die Probanden, die alkoholnüchtern zum Versuch erscheinen mussten, waren in besonderem Maße alkoholgewöhnt. Die gemessene Alkoholkonzentration lag unterhalb der nach WIDMARK zu erwartenden. Die Autoren sind aber der Ansicht, dass ein Resorptionsdefizit diese Differenz nicht erkläre, sondern sie ziehen eine zeitlich begrenzte Steigerung des Ethanolstoffwechsels in Betracht. Diese Steigerung wird auch als ‚swift increase in alcohol metabolism‘ (SIAM) bezeichnet. Sie setzt bei Versuchen an Ratten wenige Stunden nach der Ethanolgabe ein und dauert einige Stunden an. In dieser Zeit scheint der Ethanolumsatz zwei- bis dreimal schneller als sonst.

THURMAN et al. [60], BRADFORD u. RUSYN [6] sowie YUKI u. THURMAN [67] haben diesen Mechanismus genauer untersucht (u. a. an Lebergewebe von Ratten). Sie fanden heraus, dass es bei einer größeren Dosis Alkohol einen erhöhten Sauerstoffbedarf der Leberzellen gab und dass der Alkoholabbau nahezu verdoppelt war. Beteiligt sind die Mitochondrien der Leberzellen, die einen Co-Faktor der ADH zur Verfügung stellen:

NADH wird reoxidiert und nimmt den Wasserstoff des Alkohols auf, der zu Acetaldehyd oxidiert wird.

FORMAN et al. [10] beschreiben, dass bestimmte glykogenolytische Hormone an diesem ‚swift increase‘ beteiligt seien, die unter dem Einfluss des Alkohols freigesetzt und ihrerseits die Alkoholabbaurate steigern würden.

9. Inter- und intraindividuelle Variabilität bei der Alkoholresorption und -elimination

FRASER et al. [13] haben sich mit den Unterschieden der Alkoholkonzentrationskurven bei verschiedenen Versuchspersonen (interindividuelle Variabilität) und den unterschiedlichen Messwerten zu verschiedenen Zeitpunkten bei ein- und derselben Versuchsperson (intraindividuelle Variabilität) befasst.

Die intraindividuelle Variabilität ist wahrscheinlich bestimmt durch die tageszeitlichen Änderungen der gastrointestinalen Funktion, die unterschiedlichen Zeiten bei der Magen- und Darmpassage und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Blutflusses zur Leber. Schon kleine Variationen in der Komposition der Mahlzeit können interindividuell zu bedeutenden Effekten bei der Alkoholresorption führen, auch bei der Magenentleerung gibt es große Unterschiede, bei gefülltem Magen waren die Unterschiede zwischen den Personen größer als bei leerem Magen, wenn auch nicht statistisch signifikant.

Über Auswirkungen der Tageszeit berichten auch LOTTERLE et al. [36].

Mit dem Einfluss des Lebensalters befassten sich HEIN u. VOCK [24]. Sie berichten von Trinkversuchen mit Männern, die älter als 60 Jahre waren, fanden aber bei der gleichen Trinkmenge weder bei der maximalen BAK noch bei den Abbauraten Unterschiede im Vergleich mit jüngeren Männern.

SEITZ et al. [57] untersuchten die Effekte von Geschlecht und Lebensalter bei der gastrischen ADH-Aktivität. Diese waren geringer bei jüngeren Frauen und bei älteren Männern.

FREZZA et al. [14] fanden wie schon beschrieben deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen bei der Größe des FPM. Frauen hatten einen deutlich kleineren FPM. Als Ursache wurde die geringere ADH-Aktivität in der Magenschleimhaut genannt. Andere Autoren ([42]; [3]) fanden dagegen keine signifikanten Unterschiede beim FPM zwischen den Geschlechtern.

Neben den Unterschieden bei der Alkoholresorption gibt es auch interindividuelle Unterschiede beim Abbau des Alkohols. Dazu gehören unterschiedliche Enzymausstattungen bei verschiedenen Völkern (z. B. die Unterschiede zwischen Europäern und Ostasiaten, s. o.), aber auch verschiedene Eliminationsraten. So sind die Abbauraten bei Menschen mit häufig hohem Alkoholkonsum höher als bei Menschen, die weniger und seltener Alkohol konsumieren ([20]; [21]); das liegt an der Enzyminduktion im MEOS-System.

10. Fazit: Zusammenfassung der Erklärungsansätze zum Resorptionsdefizit

1. Ein sog. Resorptionsdefizit als Differenz zwischen oral aufgenommener und im Organismus verteilter Alkoholmenge ist regelmäßig und ausnahmslos festzustellen; dies wird überwiegend auf 10 bis 30 % geschätzt. Eine verlängerte Magenverweildauer von Alkohol-Nahrungs-Mischungen geht immer mit einem höheren sog. Resorptionsdefizit einher.

Der First-pass-Effekt ist die gängige Erklärung für das Phänomen. Es wird von einem auch gastrisch bedingten First-pass-Effekt ausgegangen, vor allem bei gefülltem Magen, verlangsamer Magenpassage und bei geringen Alkoholmengen.

2. Auch der schon länger beschriebene hepatische First-pass-Effekt ist vor allem bei geringeren Alkoholmengen und bei gefülltem Magen wirksam, da es zu einer Verlangsamung der Alkoholresorption und Vergrößerung der Abbauraten durch Mahlzeiten vor oder während der Alkoholaufnahme komme.

3. Eine Steigerung der Alkoholdehydrogenase-Aktivität und der Aktivität des MEOS-Systems nach Mahlzeiten vor Trinkbeginn oder bei größeren Alkoholmengen mit Erhöhung der Eliminationsrate wird vor allem bei Probanden mit größerer Trinkenerfahrung beobachtet. Bei den trinkgewohnten Probanden kann man von ‚Enzyminduktion‘ sprechen, d. h. Aktivitätssteigerung und/oder Konzentrationserhöhung der Enzyme.

4. Daneben gibt es die zeitlich begrenzte Aktivitätssteigerung von Enzymen, der ‚swift increase in alcohol metabolism‘, der insbesondere bei größeren Alkoholmengen ausgelöst wird.

5. Zudem ist möglicherweise von einer Resorptionsverzögerung durch Bindung der Alkoholmoleküle an Nahrungspartikel auszugehen.

6. Verschiedene Alkoholsorten führen zu unterschiedlichen Resorptionsdefiziten. Bei leerem Magen führen hochprozentige zu geringeren Defiziten als niedrigprozentige, bei gefülltem Magen kehrt sich dies jedoch um.

7. Während der First-Pass-Effekt Resorptionsdefizite bei geringen Alkoholmengen z. T. erklären kann und das MEOS-System und der SIAM-Mechanismus den schnelleren Abbau größerer Trinkmengen, fehlt eine schlüssige Erklärung für Defizite bei mittleren Alkoholmengen (ab 0,4 g/kg Körpergewicht) mit Ausnahme der Hypothese einer Bindung der Alkoholmoleküle an Nahrungspartikel.

11. Offene Fragen

In den einschlägigen Handbüchern zu Alkoholverstoffwechslung bzw. Alkoholwirkung findet sich der Begriff ‚Resorptionsdefizit‘, wenn auch teilweise relativierend von einem ‚so genannten Resorptionsdefizit‘ die Rede ist. In den Originalpublikationen der letzten 20 Jahre erscheint der Begriff nicht mehr, sondern wird durch die mittlerweile weit vertretene biochemische Erklärung des First-pass-Metabolismus ersetzt.

Dass es sich bei dem Phänomen nur um einen Berechnungsfehler handeln könnte, da angesichts einer Kinetik höheren Grades doch zumeist nur quasilinear zurückgerechnet werde, bleibt weiter Spekulation.

Die interessante Frage lautet: Wäre mit einer durchdachten Planung von groß angelegten Trinktests beim Menschen unter besonderer Berücksichtigung von Art, Mischungsverhältnis, Menge, Alkoholanteil und Dauer der Magenfüllung sowie der individuellen Enzymausstattung eine weitere Annäherung an das Phänomen des ‚sog. Resorptionsdefizits‘ möglich, die individuellere Berechnungen als die derzeitigen Schätzungen von 10 bis 30 % ermöglichen würde?

Es gibt hierzu derzeit keine konkrete Perspektive. Es fehlt eine Standardisierung von Trinkexperimenten, auch in Zukunft können Versuche mit höherer Alkoholbelastung schon aus ethischen Gründen immer nur eine Ausnahme mit wenigen Probanden sein. Dennoch wäre zu fordern, dass der Thematik wieder vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird, da ganz offensichtlich seit Jahrzehnten kaum noch Ergebnisse von Trinktests publiziert werden. Es sollte einen Versuch wert sein, unter standardisierten Bedingungen multizentrisch definierte alltagstypische Rahmenbedingungen zu schaffen, die bei bestimmten klar definierten Alkohol-Mahlzeiten-Kombinationen Streubreiten von First-

pass-Defiziten ermitteln könnten, um die Wahrscheinlichkeit für eine Schätzung des Faktors bei der Berechnung von Tatzeitwerten aus Trinkangaben zumindest erhöhen zu können – wobei von vornherein klargestellt sein muss, dass solchen Studien letztlich nicht zugängliche intraindividuelle Unterschiede (allein die aktuelle Durchblutungssituation der gastrointestinalen Schleimhäute!) und individuelle Einzelfaktoren wie Erkrankungen des Gastrointestinaltraktes und pharmakologische Eigenschaften bestimmter Medikationen, Extremformen der Alkoholaufnahme und das stets in Trinktests kaum abbildbare protrahierte Trinken weiterhin eine gewisse Spannbreite möglicher Verluste des Alkohols auf seinem Weg in den Körperkreislauf aufzeigen werden. Das Resorptionsdefizit als weitgehend spekulative Variable wird von daher auch weiterhin in foro etwa bei der Frage der Schuldfähigkeit nur durch wahrscheinlich teils extreme Zugunstenbetrachtungen zu operationalisieren sein.

Zusammenfassung

Bei der Berechnung der Blutalkoholkonzentration nach Widmark ist der errechnete Wert im Allgemeinen größer als der tatsächlich gemessene. Die Differenz wird als ‚Resorptionsdefizit‘ bezeichnet. Nicht nur der Begriff ist umstritten, seine Größe wird auch meistens nur geschätzt und nicht berechnet. Das Review gibt eine Darstellung der Grundlagen der Alkoholresorption und des Alkoholabbaus sowie möglicher Erklärungsansätze zum sog. Resorptionsdefizit. Diskutiert werden zum einen der First-pass-Metabolismus, zum anderen der Einfluss der Magenfüllung, der Alkoholsorte und deren Wechselwirkung mit der Nahrung sowie der Einfluss großer Trinkmengen, die zum SIAM (‚swift increase in alcohol metabolism‘) führen können. Weiter befasst sich der Artikel mit der inter- und intraindividuellen Variabilität der Alkoholresorption. Die Notwendigkeit weiterer Forschung ist evident.

Schlüsselwörter

Alkoholresorption – Resorptionsdefizit – First-Pass-Metabolismus – Widmark-Formel

Summary

When blood ethanol concentration is calculated after Widmark, the calculated data is generally higher than the one measured. The difference is called ‘absorption deficit’. Not only is the word disputed; also, its measure is mostly estimated, not calculated. The review presents the basic facts of ethanol absorption and of ethanol dissolution, and it offers ways to explain the absorption deficit. First-pass-metabolism is explained as well as the impact of stomach contents, sort of alcoholic beverage, its interference with food, and the impact of large amounts of alcohol, which can lead to SIAM (Swift Increase of Alcohol Metabolism). Further, the article refers to the variability of ethanol absorption within individuals or between different individuals, respectively. Evidently, further research is necessary.

Keywords

ethanol absorption – absorption deficit – first-pass-metabolism – Widmark-formula

Literatur

- [1] Achinger R, Mallach HJ (1973) Bemerkungen über das „Resorptionsdefizit“ von Äthylalkohol. Beitr. z. gerichtl. Medizin 30: 1-6
- [2] Alt A, Jensen U, Seidl S (1998) Berechnung der Blutalkoholkonzentration aus Trinkmengenangaben unter Berücksichtigung individueller Parameter bei Frauen. Blutalkohol 35: 275-304
- [3] Ammon E, Schäfer C, Hofmann U, Klotz U (1996) Disposition and first-pass metabolism of ethanol in humans: Is it gastric or hepatic and does it depend on gender? Clin. Pharmacol. Ther. 59: 503-513

- [4] Baraona E (2000) Site and Quantitative Importance of Alcohol First-Pass Metabolism. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 24: 405-406
- [5] Barbour A (2001) Simplified estimation of Widmark "r" values by the method of Forrest. *Science & Justice* 41: 53-54
- [6] Bradford BU, Rusyn I (2005) Swift increase in alcohol metabolism (SIAM): understanding the phenomenon of hyper metabolism in liver (Review article). *Alcohol* 35: 13-17
- [7] Brettel H-F (1977) Die Rolle der Leber beim sog. Resorptionsdefizit. *Ergebnisse tier-experimenteller Untersuchungen. Z. f. Rechtsmedizin* 79: 217-223
- [8] Dohmen K, Baraona E, Ishibashi H, Pozzato G, Moretti M, Matsunaga C, Fujir K, Lieber C (1996) Ethnic Differences in Gastric Sigma-Alcohol Dehydrogenase Activity and Ethanol First-Pass Metabolism. *Alcoholism. Clinical Experimental Research* 20: 1569-1576
- [9] Elbel H, Schleyer F (1956) *Blutalkohol*. 2. völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart: Thieme
- [10] Forman DT, Bradford BU, Handler JA, Glassman EB, Thurman RG (1988) Involvement of hormones in the swift increase in alcohol metabolism. *Annals of Clinical and Laboratory Science* 18: 318-325
- [11] Forrest A (1986) The Estimation of Widmark's Factor. *J. of the Forensic Science Society* 26: 249-252
- [12] Franke A, Krammer H-J, von der Ohe M (2005) *Alkohol und Motilität des Magen-Darm-Traktes*. In: Singer MV, Teissen S (Hrsg.), *Alkohol und Alkoholfolgekrankheiten*. 2. Aufl. Heidelberg: Springer Medizin Verl., S. 203-211.
- [13] Fraser AG, Rosalki SB, Gamble GD, Pounder RE (1995) Inter-individual and intra-individual variability of ethanol concentration-time profiles: comparison of ethanol ingestion before or after an evening meal. *British Journal of Clinical Pharmacology* 40: 387-392
- [14] Frezza M, Di Padova C, Pozzato G, Terpin M, Baraona E, Lieber C (1990) High Blood Alcohol Levels in Women. The role of Decreased Gastric Alcohol Dehydrogenase Activity and First-Pass Metabolism. *The New England Journal of Medicine* 322, 95-99
- [15] Gentry RT, Baraona E, Lieber C (1994) Agonist: Gastric first pass metabolism of alcohol. *J Lab Clin Med* 123: 21-26
- [16] Gentry RT (2000) The Effect of Food on the Pharmacokinetics of Alcohol Absorption. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 24: 403-404
- [17] Gilg T (2005) Rechtsmedizinische Aspekte von Alkohol und Alkoholismus. In: Singer MV u. Teysen S (Hrsg.), *Alkohol und Alkoholfolgekrankheiten*. 2. Aufl. Heidelberg: Springer Medizin Verl., S. 551-576
- [18] Gullberg RG (2007) Estimating the uncertainty associated with Widmark's equation as commonly applied in forensic toxicology. *Forensic Science international* 172: 33-39
- [19] Haaren M van, Hendriks FJ (1999) *Alkoholstoffwechsel*. In: Singer MV, Teysen S (Hrsg.), *Alkohol und Alkoholfolgekrankheiten*, Berlin, Heidelberg: Springer, S. 95-107
- [20] Haffner, H-T, Besserer K, Stettner F, Mann K (1991) Die Ethanol-Eliminationsgeschwindigkeit bei Alkoholikern unter besonderer Berücksichtigung der Maximalwertvariante der forensischen BAK-Rückrechnung. *Blutalkohol* 28: 46-54
- [21] Haffner H-T, Batra A, Bilzer N, Dietz K, Gilg T (1992) Statistische Annäherung an forensische Rückrechnungswerte für Alkoholiker. *Blutalkohol* 29: 53-61
- [22] Hahn RG, Norberg A, Gabrielsson J, Danielsson A, Jones AW (1994) Eating a Meal Increases the Clearance of Ethanol Given by Intravenous Infusion. *Alcohol & Alcoholism* 29: 673-677
- [23] Heifer U, Wehner H-D (1988) Zur Frage des Ethanol-,Resorptionsdefizits". *Blutalkohol* 25: 299-309
- [24] Hein P M, Vock R (1989) *Alkoholtrinkversuche mit über 60 Jahre alten männlichen Personen*. *Blutalkohol* 26: 98-105
- [25] Hendriks FJ (2005) *Alkoholstoffwechsel*. In: Singer MV, Teysen S (Hrsg.), *Alkohol und Alkoholfolgekrankheiten*. 2. Aufl. Heidelberg: Springer Medizin Verlag, S. 89-98
- [26] Horowitz M, Maddox, A, Bochner M, Wishart J, Bratasiuk R, Collins P, Shearman D (1989) Relationships between gastric emptying of solid and caloric liquid meals and alcohol absorption. *American Journal of Physiology* 257: G291-G298
- [27] Jelski W, Chrostek L, Szmikowski M, Laszewicz W (2002) Activity of Class I,II, III, and IV Alcohol Dehydrogenase Isoenzymes in Human Gastric Mucosa. *Digestive Diseases and Sciences* 47: 1554-1557
- [28] Jones AW, Jönsson KA, Kechagias S (1997) Effect of high-fat, high-protein, and high-carbohydrate meals on the pharmacokinetics of a small dose of ethanol. *British J. of Clinical Pharmacology* 44: 521-526
- [29] Julkunen R, DiPadova C, Lieber C (1985) First Pass Metabolism of Ethanol – a Gastrointestinal Barrier Against the Systemic Toxicity of Ethanol. *Life Sciences* 37: 567-573
- [30] Kalant H (2000) Effects of Food and Body Composition on Blood Alcohol Curves. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 24: 413-414
- [31] Krumm, Carsten (2009) Probleme bei Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK). *SVR* 9, 21-25
- [32] Lee S-L, Chau G-Y, Yao C-T, Wu C-W, Yin S-J (2006) Functional Assessment of Human Alcohol Dehydrogenase Family in Ethanol Metabolism: Significance of First-Pass Metabolism. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 30: 1132-1142

- [33] Levitt MD, Levitt DG (1994) The Critical Role of the Rate of Ethanol Absorption in the Interpretation of Studies Purporting to Demonstrate Gastric Metabolism of Ethanol. *The Journal of Pharmacology and Experimental Therapeutics* 269: 297-304
- [34] Levitt MD, Levitt DG (1998) Use of a Two-Compartment Model to Assess the Pharmacokinetics of Human Ethanol Metabolism. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 22: 1680-1688
- [35] Lim RT, Gentry RT, Daisuke I, Yokoyama H, Baraona E, Lieber CS (1993) First-Pass Metabolism of Ethanol Is Predominantly Gastric. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 17: 1337-1344
- [36] Lotterle J, Husslein E-M, Bolt J, Wirtz PM (1989) Tageszeitlich Unterschiede der Alkoholresorption. *Blutalkohol* 26, 369-375
- [37] Magheli M (1994) Untersuchungen zum Einfluss einer Standardmahlzeit auf die Resorption und Elimination von Ethylalkohol. Diss. Universität Kiel
- [38] Mallach H J (1966) Über den Verlauf von Blutalkoholkurven nach Biergenuß. *Blutalkohol* 3: 308-319
- [39] Mallach HJ, Hartmann HP, Schmidt V (1987) Alkoholwirkung beim Menschen. Pathophysiologie, Nachweis, Intoxikation, Wechselwirkungen. Stuttgart: Thieme
- [40] McFarlane A, Pooley L, Welch IM, Rumsey RD, Read NW (1986) How does dietary lipid lower blood alcohol concentrations? *Gut* 27: 15-18
- [41] Norberg A, Jones AW, Hahn R, Gabriellson J (2003) Role of Variability in Explaining Ethanol Pharmacokinetics: Research and Forensic Applications. Review Article. *Clinical Pharmacokinetics* 42: 1-31
- [42] Oneta CM, Simanowski KA, Martinez M, Allali-Hassani A, Pares X, Homann N, Conradt C, Waldherr R, Fiehn W, Contelle C, Seitz HK (1998) First pass metabolism of ethanol is strikingly influenced by the speed of gastric emptying. *Gut* 43: 612-619
- [43] Parlesak A, Billinger, M, Schäfer, C, Wehner H-D, Bode C, Bode JC (2004) First-pass metabolism of ethanol in human beings: effect of intravenous infusion of fructose. *Alcohol* 34: 121-125
- [44] Posey D, Mozayani A (2007) The estimation of blood alcohol concentration. *Widmark revisited*. *Forensic Science, Medicine, and Pathology* 3: 33-39
- [45] Ramchandani VA, Kwo PY, Li TK (2001) Effect of Food and Food Composition on Alcohol Elimination Rates in Healthy Men and Women. *J. of Clinical Pharmacology* 41: 1345-1350
- [46] Rogers J, Smith J, Starmer GA, Whitfield JB (1987) Differing Effects of Carbohydrate, Fat and Protein on the Rate of Ethanol Metabolism. *Alcohol & Alcoholism* 22: 345-353
- [47] Roine R (2000) Interaction of Prandial State and Beverage Concentration on Alcohol Absorption. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 24: 411-412
- [48] Roine R, Gentry T, Lim R, Baraona E, Lieber C (1991) Effect of Concentration of Ingested Ethanol on Blood Alcohol Levels. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 15: 734-738
- [49] Roine R, Gentry T, Lim R, Heikkinen E, Salaspuro M, Lieber C (1993) Comparison of Blood Alcohol Concentrations After Beer and Whiskey. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 17: 709-711
- [50] Sadler DW, Fox J (2011) Intra-individual and inter-individual variation in breath alcohol pharmacokinetics: The effect of food on absorption. *Science and Justice* 51: 3-9
- [51] Schmidt V, Oehmichen M (1984) Alkoholkinetik und Nahrungszufuhr. *Blutalkohol* 21: 403-421
- [52] Schmidt V, Oehmichen M (1985) Alkoholkinetik und Konstitutionstypen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beeinflussung durch Nahrungsaufnahme. *Blutalkohol* 22: 224-232
- [53] Schmidt V, Oehmichen M, Pedal I (1987) Alkoholkinetik unter Glucosebelastung. *Blutalkohol* 24: 23-36
- [54] Scholz R, Schwabe U, Plauk C, Nohl H (1975) The stimulatory effect of fructose on ethanol metabolism. *Nutrition & Metabolism* 18 (Suppl 1): 79-92
- [55] Seidl S, Alt A, König B, Reinhardt G (1997) Berechnung eines individuellen Widmark-Faktors durch Messung des Körperwassergehaltes und des Blutwassergehaltes. *Blutalkohol* 34: 396-404
- [56] Seidl S, Jensen U, Alt A (2000) The calculation of blood ethanol concentrations in males and females. *Int J Legal Med* 114: 71-77
- [57] Seitz HK, Egerer G, Simanowski UA et al. (1993) Human gastric alcohol dehydrogenase activity: effect of age, sex, and alcoholism. *Gut* 34: 1433-1437
- [58] Seitz HK, Pöschl G. (1997) The Role of Gastrointestinal Factors in Alcohol Metabolism. *Alcohol & Alcoholism* 32: 543-549
- [59] Sidery MB, Macdonald IA, Blackshaw PE (1994) Superior mesenteric artery blood flow and gastric emptying in humans and the differential effects of high fat and high carbohydrate meals. *Gut* 35: 186-190
- [60] Thurman, RG et al. (1989) Swift Increase in Alcohol Metabolism in Humans. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research* 13: 572-576
- [61] Ulrich L, Cramer Y, Zink P (1987) Die Berücksichtigung individueller Parameter bei der Errechnung des Blutalkoholgehaltes aus der Trinkmenge. *Blutalkohol* 24: 192-198
- [62] Urita Y (2009) Is the metabolism of toast alcohol beverages influenced by a meal taken five minutes later? *Nihon Arukoru Yakubutsu Igakkai Zasshi* 44: 94-100
- [63] Watson P, Watson I, Batt R (1981) Prediction of Blood Alcohol Concentrations in Human Subjects. *Journal of Studies on Alcohol* 42: 547-556

- [64] Widmark E (1932) Die theoretischen Grundlagen und die praktische Verwendbarkeit der gerichtlich-medizinischen Alkoholbestimmung. Berlin: Urban & Schwarzenberg
- [65] Widmark E (1933) Der Einfluß der Nahrungsbestandteile auf den Alkoholgehalt des Blutes. Biochemische Zeitschrift 267: 135-142
- [66] Wojahn H (1972) Der „Maximumbereich“ von Blutalkoholkurven nach Korn-, Wein- und Biergenuß bei einer Belastung von 1 g Alkohol/kg Körpergewicht. Blutalkohol 9: 159-186
- [67] Yuki T, Thurman RG (1980) The Swift Increase in Alcohol Metabolism. Biochem. J. 186: 119-126.
- [68] Zernig G, Battista HJ (2000) Basispharmakokinetik von Alkohol. In: Zernig G et al. (Hrsg.), Handbuch Alkoholismus. Innsbruck: Verl. d. Univ.-Klinik f. Psychiatrie, S. 475-478
- [69] Zimmer H, Schmitt G, Herbold M (2004) Online-Berechnungen der Blutalkoholkonzentrationen im Internet. Blutalkohol 41: 203-209
- [70] Zink M, Tröger HD, Zink P (1997) Über den Einfluß der Ethanolabbau-Kinetik (nullte Ordnung oder Michaelis-Menten) auf den Verlauf der Blutalkoholkurve. Blutalkohol 34: 413-426
- [71] Zink P, Reinhardt G (1984) Der Verlauf der Blutalkoholkurve bei großen Trinkmengen. Blutalkohol 21: 422-442

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Biol. Dipl.-Psych. Hans-Günter Kollra
Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V.
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: vbs@vbs-hamburg.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Zur Diskussion

Staatsanwaltschaft Hamburg¹), Institut für Rechtsmedizin²)

MARIA FOCKEN¹), KLAUS PÜSCHEL²)

Konsequenzen aus dem Arbeitskreis VI – „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar

Über den 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde in dieser Zeitschrift bereits ausführlich referiert (HALECKER in Heft 51/2¹). Vergleichsweise weniger Aufmerksamkeit in der allgemeinen Öffentlichkeit fand der Arbeitskreis VI „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“, der allerdings durchaus richtungsweisende Empfehlungen für Polizei, Justiz und Ärzteschaft verabschiedete.

Einleitung

Jährlich werden in Deutschland im Straßenverkehr derzeit etwa 300 000 Menschen verletzt. Im Hinblick auf die Unfallursachen stehen dabei nicht angepasste Geschwindigkeit, ungenügender Sicherheitsabstand sowie auch Alkohol und andere berauschende Mittel im Vordergrund. „Sonstige körperliche und geistige Mängel“ werden (nur) in etwa 1 % der Fälle aufgeführt.²) Bei derartigen, durch Erkrankung oder Behinderung bedingten Unfallursachen scheint es sich also eher um einzelne Ereignisse zu handeln, die allerdings zum Teil besonders gravierende Folgen haben.

So wie der großes Aufsehen erregende schwere Verkehrsunfall von Hamburg-Eppendorf, bei dem am 12.03.2011 vier Menschen, die am Straßenrand auf einem Gehweg im Bereich einer Fußgängerampel standen, getötet wurden. Schnell nach Beginn der Ermittlungen stellte sich heraus, dass Unfallursache, nicht wie zunächst vermutet, Fahruntauglichkeit aufgrund Cannabiskonsums war, sondern ein epileptischer Anfall des Unfallfahrers.

Nicht immer ist die Unfallursache so eindeutig. Werden vorschnelle Schlüsse gezogen und scheinbar offensichtliche Erklärungen zum Unfallhergang nicht in Frage gestellt, finden sich in den Abverfügungen der Polizei häufig Formulierungen, wie: „Aus unerklärlichen Gründen kam das Fahrzeug auf gerader Strecke von der Fahrbahn ab.“ Oder: „Warum der Wagen ungebremst in den Gegenverkehr raste, konnte nicht geklärt werden.“

Derartige Verfahren werden dann, wenn keine weitere Straftat, wie z. B. Unfallflucht, Fahren ohne Fahrerlaubnis oder fahrlässige Körperverletzung (infolge Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt) in Betracht kommt, allenfalls an die Bußgeldstellen zur Verfolgung einer möglichen Ordnungswidrigkeit abverfügt.

Wie wichtig ist eine umfassende Aufklärung des Unfallgeschehens? Welche Bedeutung hat dabei das Strafverfolgungsinteresse? Strafverfolgung um jeden Preis? Welchen Preis?

Welche anderen Interessen, außer dem Aufklärungsinteresse von Hinterbliebenen oder zivilrechtliche/versicherungsrechtliche Aspekte, können dabei eine Rolle spielen?

Wie steht es mit Datenschutz und Schweigepflicht im Hinblick auf schützenswerte Interessen (betr. körperliche und geistige Mängel, die sich auch auf berufliche und persönliche

Bereiche des Lebens negativ auswirken)? Wo enden freie Entfaltung und Mobilität des Einzelnen im Hinblick auf die Sicherheit der Allgemeinheit bzw. anderer Verkehrsteilnehmer? Welches Risiko (statistische Unfallwahrscheinlichkeit?) ist (noch) akzeptabel – auch in Relation mit anderen (häufigen) Unfallursachen. – Ist eine überzeugende Prävention durch das Verbot der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu erreichen?

Strafrechtliche Aspekte

Wer aufgrund eines geistigen und/oder körperlichen Mangels ein Fahrzeug führt, kann sich wegen Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 b Strafgesetzbuch (StGB) strafbar machen.

Eine Strafbarkeit nach dieser Vorschrift kommt bei Fahrzeugführern in Betracht, die trotz dieser geistigen bzw. körperlichen Mängel ein Fahrzeug führen und aufgrund dessen einen schweren Unfall (mit Personenschaden und/oder Sachschaden von derzeit min. 750 €³) oder einen sog. „Beinaheunfall“ verursachen. Letzteres ist dann der Fall, wenn es zwar zu keinem Unfall mit Schaden kommt, aber das Fahrverhalten des Beschuldigten den Schluss zulässt, dass ein Schadenseintritt wahrscheinlicher ist als dessen Ausbleiben⁴).

In Betracht kommen solche Mängel körperlicher oder geistiger Art, die die Fahrsicherheit aufzuheben vermögen. Hierzu zählen dauerhafte, aber auch nur vorübergehende Mängel (z. B. Anfallsleiden, altersbedingte psychofunktionale Leistungsdefizite, aber auch Übermüdung).⁵)

Bei schweren Mängeln tritt generelle Fahrsicherheit ein. Z. B. im Falle der Erblindung.

Für (generelle) Fahrsicherheit genügt es, dass eine Erkrankung mit der Gefahr plötzlich eintretender Fahrsicherheit verbunden ist, wie z. B. Epilepsie oder schwerer Diabetes mellitus mit nicht ausschließbarer Unterzuckerung. Ansonsten muss nach den Grundsätzen der „relativen“ Fahrsicherheit jeweils geprüft werden, ob sich der Mangel im Sinne der Fahrsicherheit ausgewirkt hat. Als Beispiele werden genannt: Fahren trotz fehlender Brille, trotz hohen Fiebers, starker Schmerzen und bei starkem Heuschnupfen, unter Einwirkung fahrleistungsbeeinträchtigender Medikamente, trotz hohen Alters. Hierzu zählt auch, wenn trotz Übermüdung ein Fahrzeug geführt wird.⁶)

Werden bei einem solchen Unfall andere Verkehrsteilnehmer verletzt oder gar getötet, kommen zudem die Vergehen der fahrlässigen Körperverletzung bzw. fahrlässigen Tötung hinzu.⁷)

Voraussetzung dafür ist aber, dass dies für den Beschuldigten vorhersehbar war. Dies ist z. B. der Fall, wenn es in der Vergangenheit – trotz entsprechender Medikation – zu Krampfanfällen gekommen ist. Anders verhält es sich, wenn der Unfall auf einem Erstanfall beruht. Es handelt sich dann um die Realisierung eines allgemeinen Lebensrisikos. Dies ist als „sozialadäquat“ hinzunehmen.⁸)

Aufgabe der Ermittlungsbehörden ist es zweifellos, gezielt aufzuklären, ob ein entsprechender Mangel vorliegt, ob dieser unfallursächlich war und ob es sich tatsächlich um ein erstmaliges Auftreten einer körperlichen oder geistigen Beeinträchtigung handelt, die zur Fahruntauglichkeit führt. Ebenso ist die Frage zu klären, ob es in der Vergangenheit bereits Hinweise auf eine Einschränkung der Fahrtauglichkeit gab, die vom Beschuldigten – auch vorwerfbar – als solche wahrgenommen werden konnte.

Falldarstellungen

Beispiel 1: (Demenz)

Ein zum Tatzeitpunkt 68-jähriger Pkw-Führer, ein praktizierender Arzt, kollidierte nachts beim Befahren einer innerstädtischen Straße mit 12 (!) am linken Fahrbahnrand geparkten Pkw und verließ die Unfallstelle, ohne die erforderlichen Feststellungen zu ermöglichen. Das Fahrzeug wurde wenige hundert Meter entfernt unverschlossen aufgefunden. Im Fahrzeug befanden sich unter anderem ein Arztkoffer mit diversen Notfallmedikamenten, Spritzen, ärztlichen Vordrucken.

In der Mittagszeit des folgenden Tages meldete sich der Unfallfahrer bei der Polizei. Da der Mann am Telefon eine verwaschene Aussprache hatte, wurde er zur Wache gebeten, wo ein Atemalkoholtest mit negativem Ergebnis durchgeführt wurde.

Im Auftrag der Staatsanwaltschaft wurden weitere Ermittlungen, u. a. – nach erfolgter Entbindung von der Schweigepflicht und erklärtem Einverständnis des Beschuldigten – eine körperliche Untersuchung gem. § 81a StPO durchgeführt, da der Verdacht einer Erkrankung des Beschuldigten vorlag. Die von Patienten des Beschuldigten abgegebenen Bewertungen auf einschlägigen Internetportalen für Ärzte untermauerten diesen Verdacht. Die Untersuchung durch einen Rechtsmediziner und einen Neurologen bestätigten die Annahme eines Diabetes sowie einer demenziellen Erkrankung (aufgrund von Durchblutungsstörungen) mit neurologischen Ausfallerscheinungen.

Im nachfolgenden Hauptverhandlungstermin wurde der Beschuldigte wegen nicht abschließbarer Schuldunfähigkeit⁹⁾, aufgrund der diagnostizierten Demenzerkrankung vom Vorwurf der Gefährdung des Straßenverkehrs freigesprochen und wegen des weiteren Vergehens des unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu einer Geldstrafe verurteilt. Darüber hinaus wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist von insgesamt fünf Jahren verhängt.

Beispiel 2: (Parkinson-Erkrankung)

67-jähriger Rentner, der außerdem noch als Handelsvertreter tätig war, geriet beim Befahren einer vierspurigen Straße innerhalb der geschlossenen Ortschaft mehrfach in den Gegenverkehr, sodass andere Verkehrsteilnehmer ausweichen mussten und nur knapp einen Unfall verhindern konnten. Die ermittelnden Polizeibeamten stellten körperliche und geistige Auffälligkeiten fest. Die Ehefrau berichtete von einer Parkinsonerkrankung. Verurteilung zu einer Geldstrafe und Verhängung einer lebenslangen Führerscheinsperrfrist.

Beispiel 3: (Gehirntumor)

77-jähriger Beschuldigter geriet auf einer innerstädtischen Straße in den Gegenverkehr und kollidierte mit einem entgegenkommenden Pkw. Es entstand Sachschaden in Höhe von insgesamt ca. 4.500 €. Der Beschuldigte entfernte sich unerlaubt von der Unfallstelle. Im Laufe des Ermittlungsverfahrens stellte sich heraus, dass Ursache für das Unfallgeschehen neben dem geringen Konsum von Alkohol ein nicht erkannter Gehirntumor war. Das Verfahren wurde wegen dauernder Verhandlungsunfähigkeit des Beschuldigten eingestellt; die Fahrerlaubnisbehörde wurde informiert.

Beispiel 4: (Epilepsie)

63-jähriger Mann, Rentner. 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 €. Nachweis einer manifesten Epilepsie durch Sicherung entsprechender ärztlicher Untersuchungsbefunde und Medikamente im Rahmen einer Hausdurchsuchung. – Urteil: Vorsätzliche Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung. Geldstrafe von 90 Tagessätzen. Führerscheinsperre von 5 Jahren.

Beispiel 5: (Epilepsie)

47-jähriger Angeklagter. Vorangehende Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung und vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung (infolge Krampfanfall). 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.

Beispiel 6: (Epilepsie)

Der Unfallfahrer fuhr innerorts auf einem knapp 3 m breiten kombinierten Fuß- und Fahrradweg mit seinem PKW über eine Strecke von fast 700 m mit einer Geschwindigkeit von 60-80 km/h, erfasste dabei einen Fahrradfahrer (der tödlich verletzt wurde) und ein Kind (leicht verletzt). Gutachterlich nachweisbar und durch spätere Zeugenaussagen aus der persönlichen Umgebung des Mannes belegt war ein epileptisches Krampfleiden, einerseits mit typischen generalisierten Krampfanfällen, andererseits mit komplex-fokalem Anfallsgeschehen („kleine“ Krampfanfälle bei nachgewiesenem Hirnschaden im Bereich des Schläfenlappens). – Das sehr bizarre Unfallbild wurde gutachterlich als komplex-fokales Anfallsgeschehen eingeschätzt. Zur Überzeugung des Gerichts war dem Unfallfahrer die besondere Gefahr beim Führen seines KFZ durchaus bewusst („tickende Zeitbombe“). Es erfolgte eine Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung (1 Jahr 6 Monate), und es wurde eine Führerscheinsperre für 4 Jahre ausgesprochen.

Ursachenforschung und Beweisprobleme

Im Arbeitskreis VI des 52. Verkehrsgerichtstages in Goslar (vergl. zusammenfassende Darstellung von HALECKER) wurde versucht, im Hinblick auf Ursachenforschung nach Sachbeweisen bezüglich der Schuldfrage zu suchen, um darauf basierend, einen Maßnahmenkatalog für die Zukunft zu entwickeln, der präventive Aspekte in den Vordergrund stellt.

Besondere Bedeutung bei der Ursachenforschung kommt der polizeilichen Ermittlungsarbeit im Rahmen der Unfallaufnahme zu.

Als Zeugen kommen, als tatnächste Beweismittel, die weiteren Unfallbeteiligten und unbeteiligte Personen, wie z. B. Passanten, in Betracht. Diese können zwar Angaben zum Unfallhergang aus ihrer Sicht machen; Kenntnisse über mögliche geistige und/oder körperliche Mängel fehlen diesen allerdings in aller Regel.

Anders ist dies bei den nahestehenden Personen des Unfallverursachers (wie z. B. Ehepartner, Kinder etc.). Hier ist aber zu berücksichtigen, dass diesen ein Zeugnisverweigerungsrecht gemäß § 52 StPO zusteht. Davon wird im Lauf der Ermittlungen, spätestens im gerichtlichen Verfahren, meist Gebrauch gemacht. Dies hat zur Folge, dass auch Aussagen im Rahmen früherer Vernehmungen nicht verwertet werden dürfen.¹⁰⁾

Andere Personen aus dem näheren Umfeld, die kein Zeugnisverweigerungsrecht haben, z. B. Arbeitskollegen, Sportkameraden, Nachbarn oder Freunde der Familie, die evtl. zudem noch Fahrzeuginsassen zum Unfallzeitpunkt waren und die von einer Grunderkrankung des Beschuldigten wissen könnten, tun sich schwer damit, eine belastende Aussage zu machen und geraten in Gewissenkonflikte.

Wichtig ist es deshalb, möglichst schnell und möglichst umfassend objektive Beweise zu sichern.

Hier kommen die nachfolgenden Ermittlungsansätze in Betracht:

1. Feststellungen am Unfallort

Hierzu gehört in erster Linie die umfassende Dokumentation der Unfallspuren, aber auch äußerliche Auffälligkeiten bei den Beteiligten. Warum ist das Fahrzeug von der Straße abgekommen? Was ist beim Fahrzeugführer zu beobachten? Macht er einen verwirrten Eindruck? Hinweise auf einen epileptischen Anfall können beispielsweise Zungenbiss (Blutspuren am Mund) und/oder Einnässen sein (beides allerdings eher seltene Beobachtungen).

2. Hinzuziehung eines technischen und/oder medizinischen Sachverständigen

In der Praxis bewährt hat sich die Hinzuziehung eines technischen Sachverständigen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt. Besteht der Verdacht, dass beim Unfallverursacher physische/psychische Mängel vorliegen, werden medizinische Sachverständige meist erst im Laufe des weiteren Verfahrens von Staatsanwaltschaft oder Gericht beauftragt. Steht der Verdacht einer Erkrankung als Unfallursache im Raum, kann es sinnvoll sein, einen medizinischen Sachverständigen baldmöglichst (ggf. bereits am Unfallort) hinzuziehen, um biologische Spuren am Fahrzeug zu sichern und um den Fahrer/die Fahrerin noch am Geschehensort oder zeitnah im Krankenhaus zu untersuchen.

3. Blutentnahme/Haarprobe/Urinprobe zum Nachweis einer aktuellen Substanzbeeinflussung bzw. eines früheren Konsums und einer Gewöhnung, evtl. auch zum Nachweis einer Nichteinnahme oder Reduzierung verordneter notwendiger Medikamente (z. B. Antiepileptika), eventuell auch zum Nachweis einer Unterzuckerung.

Es gibt in allen Bundesländern bereits entsprechende allgemeine behördliche Verfügungen zur Feststellung von Substanzbeeinflussung bei Verkehrsunfällen mit unklarer Verdachtslage. Diese werden offensichtlich nicht immer konsequent angewendet. Wenn in diesem Zusammenhang z. B. der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zitiert wird, erscheint dies angesichts von Körperverletzung, Tod und hohen Sachschäden mehr als fragwürdig.

4. „Zufallsfunde“ bei Unfallsicherungsmaßnahmen

Auch wenn eine gezielte Suche nach „Zufallsfunden“ in den vom Unfallverursacher mitgeführten Sachen (z. B. Brieftasche, Kleidung und dergl.) oder auch in dessen Pkw nicht zulässig ist¹¹), bedeutet dies aber nicht, dass die eingesetzten Polizeibeamten die Augen verschließen müssen, sollten dort entsprechende Hinweise, wie z. B. Medikamente, ärztliche Verordnungen, Patientenausweise etc., zu finden sein.

Denkbar ist, dass die Polizeibeamten in der Kleidung nach persönlichen Papieren suchen müssen, um die Identität des Unfallfahrers festzustellen oder sich in das Fahr-

zeuginnere begeben müssen, um Wertgegenstände zu sichern, bevor das Fahrzeug abgeschleppt wird. Sollten sich dort die genannten Hinweise auf Medikamente und/oder Erkrankungen ergeben, dürfen entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen (z. B. Anfertigen von Lichtbildern, Dokumentation der Unterlagen im Unfallbericht) durchgeführt werden.

5. **Anfertigen von Lichtbildern** (Verletzungen, herumliegende Medikamente etc.)

6. **Beschuldigten-/Zeugenvernehmungen**

Bei der Vernehmung der Zeugen muss darauf geachtet werden, dass diese nicht nur genaue Angaben zum Unfallhergang, sondern auch zum Zustand des Fahrzeugführers (auch nach dem Unfall) machen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass es sich bei den Fahrzeuginsassen um Angehörige handeln könnte, denen ein Zeugnisverweigerungsrecht zusteht und die darüber belehrt werden müssen. Selbst wenn diese Personen vor der Polizei zunächst Angaben machen, können sie dann in einem gerichtlichen Verfahren nicht verwertet werden, wenn die Angehörigen sich im Gerichtstermin auf ihr Zeugnisverweigerungsrecht berufen. Lediglich sog. „Spontanäußerungen“ der Zeugen bleiben davon unberührt und können in einem späteren Prozess durch Vernehmung der Polizeibeamten in die Hauptverhandlung eingeführt werden.

Ebenso verhält es sich, wenn der Beschuldigte sich äußert, ohne dass es den Polizeibeamten möglich war, diesen auf sein Aussageverweigerungsrecht hin zu belehren.

7. **Frühzeitige Schweigepflichtsentbindung von behandelnden Ärzten**

Möglichst bald sollte der Unfallverursacher danach befragt werden, ob er die ihn behandelnden Ärzte von der Schweigepflicht entbindet. Erfahrungsgemäß ist damit in einem späteren Stadium des Ermittlungsverfahrens eher nicht zu rechnen, sodass hier ein sehr rasches Handeln geboten ist. Mit dieser Schweigepflichtsentbindung können die entsprechenden ärztlichen Unterlagen zur Akte genommen werden. Widerruft der Beschuldigte zu einem späteren Zeitpunkt die erteilte Schweigepflichtsentbindung bleiben alle bis dahin gewonnenen Erkenntnisse/Unterlagen verwertbar.¹²⁾

8. **Durchsuchung der Wohnung (§ 102 StPO)**

Ziel dieser Ermittlungsmaßnahme dürfte in erster Linie das Auffinden von Arztbriefen, Medikamenten, eigenen Aufzeichnungen des Fahrers/der Fahrerin über Symptome, Laborwerte, ärztlichen Anweisungen und dergl. sein, die eine Grunderkrankung nachweisen.

Eine Beschlagnahme dieser ärztlichen Unterlagen ist, trotz bestehender ärztlicher Schweigepflicht und fehlender Entbindung von dieser, aufgrund § 97 Abs. 2 S. 1 StPO zulässig, wenn sich die Unterlagen nicht im Besitz des zur Verweigerung des Zeugnisses berechtigten Arztes befinden, sondern z. B. in der Wohnung des Beschuldigten.

Ein Beweiserhebungs- bzw. Verwertungsverbot nach § 160a StPO besteht nicht, da der Gesetzgeber in § 160a Abs. 5 StPO ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass § 97 StPO von den in § 160a StPO genannten Einschränkungen nicht berührt wird.

§ 97 StPO geht damit § 160a StPO vor.

-
9. Auch **Ermittlungen im persönlichen Lebensbereich**, z. B. Befragen von Arbeitskollegen, können zu Hinweisen auf Vorerkrankungen führen.
Gab es in der Vergangenheit Anfälle am Arbeitsplatz? Hat der Beschuldigte mit Vorgesetzten oder Kollegen über seine Erkrankung gesprochen? Wurde vom Arbeitgeber für gefahrgeneigte Tätigkeiten (z. B. Arbeiten an Maschinen oder in großer Höhe) eine Einschränkung oder sogar ein „Fahrverbot“ für Dienstwagen auferlegt?
Was wissen Nachbarn oder Sportkameraden von einer gesundheitlichen Einschränkung?
10. Im Gegensatz zum Rettungspersonal unterliegen Feuerwehrleute keiner Schweigepflicht, sodass auch über die **am Unfallort eingesetzten Feuerwehrleute** Informationen zum Zustand oder Äußerungen des Beschuldigten am Unfallort gewonnen werden können. Gab es schon häufiger Einsätze, die in der Feuerwehreinsatzzentrale registriert sind? Unter Umständen lässt sich hier auf bereits seit längerer Zeit bestehende Erkrankungen Schluss folgern.
11. **Nachfrage bei Versicherung/Bußgeldstelle**
Nachfragen bei Versicherungen und/oder Bußgeldstellen können zu wertvollen Hinweisen auf weitere Unfälle (in der Vergangenheit) führen. In der Gesamtschau lassen sich dann ggf. Rückschlüsse auf vorliegende Erkrankungen, physischer oder psychischer Art, ziehen.
12. **Sicherstellung der Datenblätter von Fahrtschreibern** zur Rekonstruktion des Unfallherganges.
13. **Körperliche Untersuchung gem. § 81a StPO** zur Feststellung eventueller Ausfallerscheinungen, einer eventuellen Behinderung – weiterhin auch zur Dokumentation des Verletzungsmusters – wichtig z. B. zur Unfallrekonstruktion. Dokumentiert werden sollte auch die Frage der Bewusstseinslage, eventuell Bewusstlosigkeit/Handlungsunfähigkeit. Festzuhalten wären eventuelle indirekte Hinweise auf Anfallsleiden (z. B. Zungenbiss, Einnässen).
Ggf. kann diese auch im weiteren Verlauf des Ermittlungsverfahrens angeordnet werden, wenn dies primär nicht möglich war, um dabei Erkenntnisse bezüglich der grundsätzlichen Verkehrseignung und das Vorliegen einer Krankheit zu gewinnen.
14. **Bei Todesfällen:**
Postmortale bildgebende Untersuchung (z. B. Computertomographie, Magnetresonanztomographie, Angiographie) zur Dokumentation und dreidimensionalen Rekonstruktion des Spurenbildes und Verletzungsmusters beim Leichnam. Bei tödlichem Ausgang sollte regelhaft eine gerichtliche Sektion gemäß § 87a StPO zur Rekonstruktion des Unfallgeschehens und zur Beantwortung eventueller Fragen zum Kausalzusammenhang durchgeführt werden. Die Sektion dient dann auch zur Gewinnung von Asservaten für chemisch-toxikologische Untersuchungen und zur Objektivierung vorbestehender körperlicher Mängel und Erkrankungen.

Ein Teil dieser Ermittlungsmaßnahmen unterliegt dem Richtervorbehalt bzw. darf nur bei Gefahr im Verzug durch Polizei oder Staatsanwaltschaft angeordnet werden.

Hier gilt es, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, abzuwägen, ob diese Maßnahme grundsätzlich in Betracht kommt und ob ein Beweismittelverlust droht, falls die Entscheidung des zuständigen Richters abgewartet wird.

Die Maßnahme muss in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere der Straftat und zur Stärke des Tatverdachts stehen.¹³⁾

Insbesondere bei der Frage des Nachweises von Medikamenten darf aber nicht verkannt werden, dass, anders als beim Nachweis von Blutalkohol, kein rückrechenbarer Abbau erfolgt und deshalb rasches Handeln geboten ist.

Strafprozessuale Aufklärungspflicht

Grundsätzlich umfasst die tatrichterliche Aufklärungspflicht alle erkennbaren und sinnvollen Möglichkeiten zur Aufklärung des Sachverhalts. Abzuwägen ist dabei aber die Wichtigkeit der Beweiserhebung für die Wahrheitsfindung mit dem Beschleunigungsgebot.

Zentrales Anliegen des Strafprozesses ist die Ermittlung des wahren Sachverhalts. Die Beweisaufnahme muss sich auf alle Tatsachen und alle tauglichen und erlaubten Beweismittel erstrecken, die für die Entscheidung von Bedeutung sind.

Die Wichtigkeit der Beweiserhebung für die Wahrheitsfindung ist mit dem Beschleunigungsgebot abzuwägen. Je weniger gesichert ein Beweisergebnis erscheint, desto größer ist der Anlass, weitere Beweismöglichkeiten zu nutzen.

Eine überschießende Aufklärung überschreitet grundsätzlich den Zweck eines Strafverfahrens, d. h., dass der Richter zu „ausufernder Aufklärung“ nicht verpflichtet ist.¹⁴⁾

Was bedeuten diese Grundsätze für die Aufklärung von „unerklärlichen Verkehrsunfällen“? Wo sind hier die Grenzen der Aufklärungspflicht?

Ob der Katalog der möglichen Maßnahmen ausgeschöpft werden kann bzw. muss, hängt von verschiedenen Aspekten, wie z. B. von der Schwere des Unfalls, der möglichen Gefahr, die vom Beschuldigten ausgeht und der drohenden Sanktion ab.

Kurz gesagt: Nicht jede Schramme beim Einparken erfordert akribische Ermittlungsarbeit, insbesondere, wenn als Tatbestand „lediglich“ ein unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) mit geringem Sachschaden in Betracht kommt.

Verkannt werden sollte aber nicht, dass die Feststellungspflicht des § 142 StGB sich nicht nur auf die Person des Unfallbeteiligten bezieht, es kommt auch auf seinen körperlichen Zustand und das Zustandekommen des Unfalls an.¹⁵⁾

Wie wichtig eine Klärung des Unfallherganges auch bei einem augenscheinlich „normalen“ Verkehrsunfall sein kann, hat der tragische Fall Eppendorf gezeigt. Es war nicht der erste Unfall des Angeklagten. Bereits in der Vergangenheit gab es drei Unfallereignisse, deren eigentliche Ursache im Laufe der damals eingeleiteten Ermittlungsverfahren nicht aufgeklärt wurde. Erst im Rahmen der Ermittlungen wegen der Todesfahrt von Hamburg-Eppendorf wurde deutlich, dass diese drei Verkehrsunfälle ebenfalls auf ein epileptisches Anfallsgeschehen zurückzuführen waren.

Repressions- und Präventionsaspekte

Neben der Strafe (Geld- oder Freiheitsstrafe) kommt den zu verhängenden führerscheinrechtlichen Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Als Nebenstrafe kann ein

Fahrverbot (1-3 Monate) zu verhängen sein.¹⁶⁾ Dieses lässt die Fahrerlaubnis unberührt und stellt lediglich einen „Denkzettel“ dar.

Wenn sich herausstellen sollte, dass der Beschuldigte ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wird die Fahrerlaubnis entzogen und der Führerschein eingezogen. Es wird eine Sperrfrist für die Wiedererteilung von mind. 6 Monate bis zu 5 Jahre verhängt.

Es handelt sich dabei um eine Maßregel der Besserung und Sicherung, die präventiven Charakter hat.¹⁷⁾

Ob bzw. unter welchen Umständen nach Ablauf der Frist wieder eine Fahrerlaubnis erteilt werden kann, entscheidet die Fahrerlaubnisbehörde unter Berücksichtigung der geltenden Beurteilungsrichtlinien.

Neben der strafrechtlichen Aufarbeitung der rätselhaften Verkehrsunfälle haben Aufklärung und Eigenverantwortung der betroffenen Verkehrsteilnehmer eine zentrale Bedeutung.

In diesem Zusammenhang wird besonders auf die Studien von REDELMEIER et al. aus Toronto (REDELMEIER et al. 2012)¹⁸⁾ hingewiesen. Die Kanadier konnten nachweisen, dass das relative Unfallrisiko (bezogen auf 1000 Patienten pro Jahr) nach gezielter Aufklärung/Warnung durch den behandelnden Arzt im Hinblick auf medizinische Defizite immerhin um nahezu 50 % zurückging. Dies bedeutet, dass medizinische Warnungen an potenziell unfitte Autofahrer zur Verkehrsunfallvermeidung relevant beitragen können. – Eine sehr überzeugende ärztliche Maßnahme, um Gesundheit und Leben der eigenen Patienten und der Allgemeinheit bzw. der anderen Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Daneben gibt es in zahlreichen Ländern verpflichtende Gesundheits-Checks für Autofahrer.

Die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein, die sog. 3. EG-Führerscheinrichtlinie hat den Ländern die Möglichkeit dazu eingeräumt. Die Bundesrepublik Deutschland hat davon keinen Gebrauch gemacht. Die Verlängerung der künftig nur befristet ausgestellten Führerscheine hat lediglich einen formellen Charakter, ähnlich der Verlängerung eines Reisepasses.

Die Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages

Die im Anschluss an die Diskussion von den 250 Teilnehmern im Arbeitskreis VI beim diesjährigen 52. Verkehrsgerichtstag verabschiedeten Empfehlungen lauten wie folgt:

Arbeitskreis VI

„Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht

I. Hinter einer relevanten Anzahl „rätselhafter“ Verkehrsunfälle verbirgt sich großes menschliches Leid und der Verlust hoher Sachwerte. Die Verhinderung solcher Ereignisse erfordert präventive Maßnahmen sowie – unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, der Beschuldigtenrechte sowie der Opferinteressen – intensive strafprozessuale Aufklärung. Weiterhin müssen Fahrlehrer, Ärzte sowie Angehörige der Ermittlungsbehörden und Fahrerlaubnisbehörden für diese Problematik sensibilisiert und deren Aus- bzw. Fortbildung optimiert werden.

II. Ursachen „rätselhafter“ Verkehrsunfälle können z. B. Anfallsleiden, Schlafapnoe, Stoffwechselstörungen, Herz-/Kreislaufkrankungen sowie Nerven- und Geisteskrankheiten sein, die zu akuten Versagenszuständen führen. Der Arbeitskreis fordert die Ärzte-

schaft auf, verkehrsmedizinische Aspekte bei der Patientenaufklärung sorgfältig zu beachten. Dies gilt auch für die Wirkungen und Nebenwirkungen verordneter Medikamente sowie deren Wechselwirkungen. Der Arbeitskreis empfiehlt, die Fahrsicherheit beeinträchtigende Medikamente farblich/symbolisch zu kennzeichnen.

III. Zur sachgerechten Aufklärung sind von der Polizei und der Staatsanwaltschaft Kataloge geeigneter Ermittlungsmaßnahmen aufzustellen bzw. fortzuentwickeln. Technischer und medizinischer Sachverstand sind hierbei in besonderem Maße einzubeziehen. Die bereits vorhandenen innerdienstlichen Weisungen zur körperlichen Untersuchung und Aservierung (z. B. Blutprobe) sind auf das Vorliegen körperlicher oder geistiger Mängel auszudehnen und konsequent anzuwenden. Insbesondere darf in derartigen Fällen der Untersuchungsumfang nicht auf Alkohol oder die in der Anlage zu § 24 a StVG bezeichneten Drogen beschränkt werden.

IV. Zum Schutze Dritter sowie des Betroffenen selbst sind Vorkehrungen dahingehend erforderlich, dass Menschen mit fahreignungsrelevanten geistigen oder körperlichen Mängeln nicht ohne regelmäßige, verpflichtende Kontrolluntersuchung am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Hierbei sind die Möglichkeiten medizinischer Rehabilitation und technischer Optimierung des Kraftfahrzeuges auszuschöpfen.

Zusammenfassung

„Rätselhafte Verkehrsunfälle“, bei denen ein geistiger und/oder körperlicher Mangel als Unfallursache in Betracht kommt, bedürfen einerseits sehr sorgfältiger Ermittlungsarbeit durch Polizei und Staatsanwaltschaft; andererseits gilt es, die Grenzen strafprozessualer Aufklärungspflicht, insbesondere unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, zu beachten.

Im Vordergrund des Arbeitskreises VI standen beim 52. Deutschen Verkehrsgerichtstag deshalb neben repressiven Aspekten in erster Linie Fragen der Prävention. Die verabschiedeten Empfehlungen beinhalten einen interdisziplinären Maßnahmenkatalog, der gleichermaßen an Polizei und Justiz sowie auch Fahrlehrer und vor allem die Ärzteschaft adressiert ist.

Schlüsselwörter

Unfallursache – Aufklärungspflicht, strafprozessual – Beweisprobleme – Beweissicherung – Empfehlungen beim Verkehrsgerichtstag

Summary

„Mysterious traffic accidents“ with the suspicion of being caused by an unfit driver (with mental and/or physical insufficiency) on the one hand needs careful investigations by police and prosecutors. On the other hand there are limits of criminal proceedings, particularly with regard to the principle of proportionality, to be considered.

Because of that there has been a discussion at the 52. German Traffic Court Conference about repressive aspects beside questions of prevention. Therefore the agreed recommendations are including a comprehensive interdisciplinary measure catalogue (for police, justice, driving instructors, and physicians).

Keywords

Cause of accident – obligation to clarification – problems of evidence – preservation of evidence – recommendations, juridical and medical

Fußnoten

- ¹⁾ Halecker, D.-M. „52. Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar in Goslar, Bericht über die Eröffnungstagung und Arbeitskreise“. *Blutalkohol* 51 (2): 66-74 (2014)
- ²⁾ Eisenmenger in *NZV* 2014, 15
- ³⁾ Fischer, *StGB*, 60. Auflage 2013, Rn. 15 zu § 315c und Rn. 16a zu § 315
- ⁴⁾ Hentschel/König/Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, 43. Auflage, 2013, Rn. 30 zu § 315c *StGB*
- ⁵⁾ Fischer, 59. Auflage, 2012, Rn. 4a zu § 315c; Hentschel/König/Dauer, 42. Auflage, 2013, Rn. 5 und 6 zu § 315c
- ⁶⁾ Hentschel/König/Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, a. a. O., Rn. 5 und Rn. 6
- ⁷⁾ Ausführlich hierzu Bachmann/Schröder/Focken/Püschel in *Blutalkohol* 2013, 267 ff.
- ⁸⁾ BGHSt 40, 341
- ⁹⁾ § 20 *StGB*
- ¹⁰⁾ § 252 *StPO*
- ¹¹⁾ Meyer-Goßner, *StPO*, 55. Auflage, 2012, Rn. 1 zu § 108
- ¹²⁾ Meyer-Goßner, *StPO*, aaO., Rn. 42, 49 zu § 53
- ¹³⁾ BVerfGE 20, 162, 187 = NJW 66, 1603, 1607; BVerfGE 42, 212, 220 = NJW 76, 1735; BVerfGE 59, 95
- ¹⁴⁾ Meyer-Goßner, *StPO*, 55. Auflage, 2012, Rn. 11-13 zu § 2
- ¹⁵⁾ Hentschel/König/Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, 42. Auflage, 2013, Rn. 34 zu § 142a.E.
- ¹⁶⁾ § 44 *StGB*
- ¹⁷⁾ §§ 61 ff. *StGB* und §§ 69 ff. *StGB*
- ¹⁸⁾ Redelmeier DA, Yarnell CJ, Thiruchelvam D, Trbshirani RJ „Physicians warning for unfit drivers and the risk of trauma from road crashes.“ *N Engl. J Med* 367 (13): 1228-1236 (2012)

Anschrift für die Verfasser

Professor Dr. Klaus Püschel
 Direktor des Instituts für Rechtsmedizin
 des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf
 Butenfeld 34
 22529 Hamburg
 Email: pueschel@uke.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. 50/2013

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

Aus der Forschung

THOMAS KRÜGER

Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU“

V1.3 – 11.11.13

Methode

Im Auftrag des VdTÜV hat uzbonn zwischen dem 13.09. und dem 01.10.2013 501 Personen über 18 Jahre telefonisch zum Thema „Verkehrssicherheit“ befragt. Voraussetzung für die Teilnahme waren lediglich hinreichende deutsche Sprachkenntnis. Die Befragung dauerte im Durchschnitt 6:50 Minuten (Median: 6:21 Minuten); die längsten Interviews hatten eine Dauer von 17 Minuten.

Mit der Umfrage sollten vier Forschungsfragen behandelt werden:

1. Wie ist die Einstellung der Bevölkerung zum Entzug der Fahrerlaubnis bei Fahren unter Alkoholeinfluss?
2. Alternativen zur MPU: Welches Vorgehen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis hält die Bevölkerung für sinnvoll?
3. Wie ist das Image der MPU in der Bevölkerung? Wird die MPU als Beitrag zu Erhöhung der Verkehrssicherheit wahrgenommen?
4. Bei welchen Anlässen sollte nach Meinung der Bevölkerung eine Untersuchung der Fahreignung angeordnet werden?

Die Auswahl der Befragten erfolgte in einer zweistufigen Zufallsauswahl: Zunächst wurden nach dem Random-Last-Digit-Verfahren Zufallsnummern (Festnetz) generiert. Bei diesem Verfahren werden bei zufällig aus öffentlichen Verzeichnissen gezogenen Nummern die letzten Ziffern durch Zufallsziffern ersetzt. Auf diese Weise können auch Haushalte erreicht werden, die nicht im Telefonbuch eingetragen sind. Die so generierten Festnetznummern werden bis zu sieben Mal, zu unterschiedlichen Zeiten angerufen, um auch Personen zu erreichen, die selten zu Hause sind. Dabei wurde typischerweise werktags zwischen 17.00 Uhr und 21.00 Uhr und samstags zwischen 11.00 Uhr und 19.00 Uhr angerufen. Wurde ein Haushalt erreicht, erfolgte die Information darüber, dass aktuell eine kurze Umfrage zum Thema „Verkehrssicherheit“ im Auftrag des „Verbands der TÜV“ durchgeführt wird. Als Zielperson wurde in einem nächsten Schritt die Person im Haushalt über 18 Jahren identifiziert, die zuletzt Geburtstag hatte (Last-Birthday-Verfahren). Mit ausschließlich dieser Person war das Interview zu führen. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass alle Personen über 18 Jahre eines Haushaltes dieselbe Wahrscheinlichkeit haben, befragt zu werden.

Der Fragebogen umfasste Fragen zur Thematik Entzug und Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach Fahren unter Alkoholeinfluss. Kenntnis und Image der MPU wurden zudem untersucht sowie danach gefragt, unter welchen Voraussetzungen die Befragten eine „Untersuchung auf Fahreignung“ vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis für nötig halten. Zum Schluss wurden noch sozio-demographische Fragen gestellt. Der komplette Fragebogen ist als Anhang beigefügt.

Das Durchschnittsalter der Befragten betrug 50,3 Jahre (Median: 50 Jahre); die älteste befragte Person war 88 Jahre, die jüngsten Befragten 18 Jahre alt. Der Anteil an Männern betrug in der (ungewichteten) Stichprobe 51,5 %¹⁾. 88,0 % gaben an, eine Fahrerlaubnis der Klasse B zu besitzen. Bei den Befragten ohne Fahrerlaubnis handelte es sich größtenteils um Personen unter 20 Jahren und Frauen über 70 Jahre.

Die erhobenen Daten wurden vor der weiteren Analyse entsprechend der Alters- und Geschlechtsverteilung der deutschen Bevölkerung ab 18 Jahren gewichtet. Vorausgehend fand eine Design-Gewichtung, basierend auf der Anzahl an Festnetznummern und der Personen über 18 Jahren der jeweiligen Haushalte, statt. Die dargestellte Stichprobenziehung zusammen mit der Gewichtung erlauben, repräsentative Aussagen über die deutsche Gesamtbevölkerung treffen zu können.

Ergebnisse

Die Ergebnisse werden entsprechend des Fragebogenablaufs unter der übergeordneten Forschungsfrage dargestellt.

Einstellung zum Entzug der Fahrerlaubnis bei Fahren unter Alkoholeinfluss

Im Interview wurde zunächst gefragt (F01), ob jemandem, bei dem festgestellt wird, dass er alkoholisiert Auto fährt, die Fahrerlaubnis entzogen werden sollte. Die Befragten konnten dies uneingeschränkt bejahen und verneinen, oder angeben, dass dabei die Umstände zu berücksichtigen sind. Die Antwortalternativen wurden – wie bei den allermeisten Fragen – zunächst vom Interviewer vorgelesen. In Abbildung 1 sind die Antworthäufigkeiten dargestellt; für die Gesamtgruppe sowie getrennt für Männer und Frauen und nach Altersgruppen.

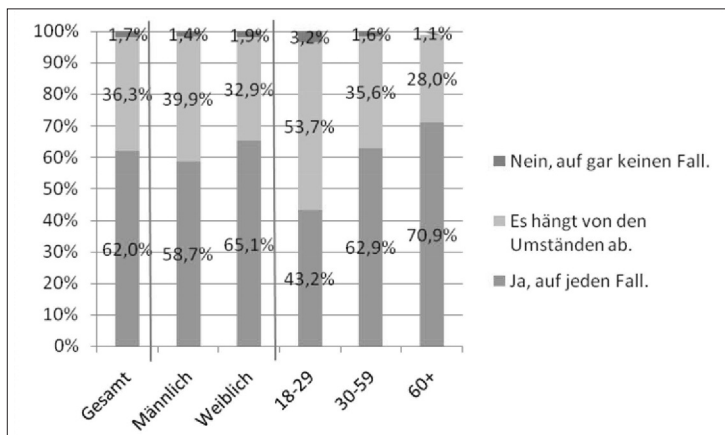


Abb. 1: Frage F01: „Sollte Ihrer Meinung nach jemandem, bei dem festgestellt wird, dass er alkoholisiert Auto fährt, die Fahrerlaubnis entzogen werden?“
Basis Gesamt: N = 501

Insgesamt geben 62,0 % der Befragten an, dass jemandem, der alkoholisiert Auto fährt, „auf jeden Fall“ die Fahrerlaubnis entzogen werden sollte. 36,3 % sind der Ansicht, dass

¹⁾ Das Durchschnittsalter nach der Gewichtung liegt bei 49,4 Jahren und der Anteil Männer bei 48,3 %.

die Umstände zu berücksichtigen sind. Nur ein marginaler Anteil von 1,7 % lehnt den Entzug vollständig ab. Männer befürworten etwas weniger als Frauen den unbedingten Entzug der Fahrerlaubnis (58,7 % vs. 65,1 %). Größer ist der Unterschied nach Alter: In der Gruppe der 18-29-Jährigen befürworten „nur“ 43,2 % den unbedingten Entzug, in der Gruppen der 30-59-Jährigen 62,9 % und in der Gruppe 60 + sogar 70,9 %. In allen Gruppen liegt aber der Anteil derer, die zumindest unter Berücksichtigung der Umstände einem Entzug der Fahrerlaubnis zustimmen, bei deutlich über 95 %.

Falls ein Befragter bei Frage F01 angegeben hat, dass es von den Umständen abhängt, wurden fünf Umstände, wie z. B. dass „die Person schon mehrmals mit Alkohol am Steuer erwischt wurde“, vorgelesen (F01a). Für jede dieser Situationen sollte der Befragte dann auf einer vierstufigen Skala angeben, ob er einem Entzug der Fahrerlaubnis zustimme oder nicht. In Abbildung 2 ist die Zustimmung zu den fünf Bedingungen dargestellt.

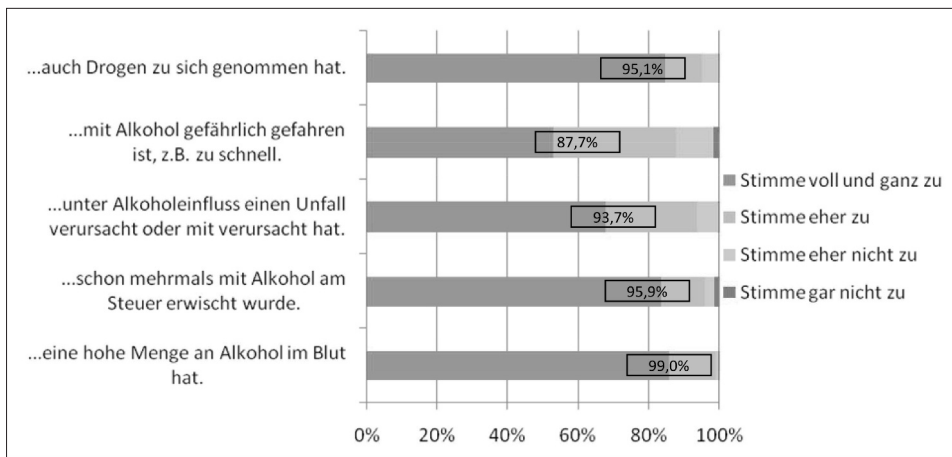


Abb. 2: Frage F01a: „Jemandem, der alkoholisiert Auto gefahren ist, sollte die Fahrerlaubnis entzogen werden, wenn er...“. Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Nur wer bei Frage F01 mit „Es hängt von den Umständen ab“ geantwortet hat. N = 182

Zur Gesamtbewertung der Einstellung zum Entzug der Fahrerlaubnis unter den verschiedenen Voraussetzungen muss die Antwort auf Frage F01 mit berücksichtigt werden. Die Abbildung 3 zeigt den Anteil an Befragten, die entweder bei Frage F01 einen Entzug „in jedem Fall“ oder bei Frage F01a bei dem jeweiligen Umstand einem Entzug „voll und ganz“ oder „eher“ zugestimmt haben.

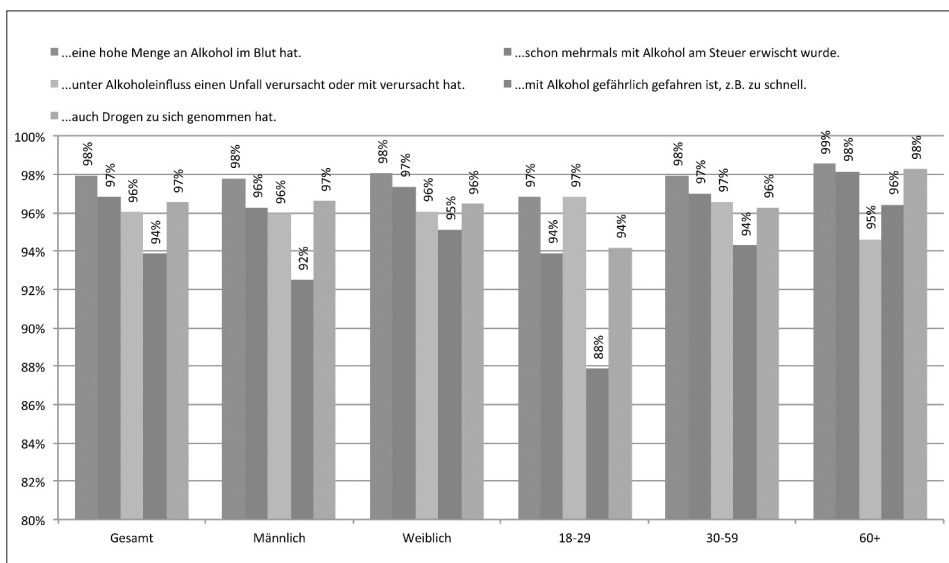


Abb. 3: Aus F01 und F01a kombinierte Zustimmung zu einem Entzug der Fahrerlaubnis. Achtung: Skalierung nur von 80 % bis 100 %. Basis: Gesamt N = 501

Insgesamt ergeben sich bei Mitberücksichtigung der Antwort auf Frage F01 für alle fünf Situationen Zustimmungen von weit über 90 % zu einem Entzug der Fahrerlaubnis. Die geringste Zustimmung erhält ein Entzug der Fahrerlaubnis unter der Bedingung, dass der Fahrer „mit Alkohol gefährlich gefahren ist, z. B. zu schnell“. Hier ist besonders bei Männern und bei Personen unter 30 Jahren die Zustimmung etwas geringer – aber immerhin auch noch etwa 90 %. Vermutlich wird hier eine überhöhte Geschwindigkeit vereinzelt als ein „Kavaliersdelikt“ angesehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in der Bevölkerung ein sehr hoher Konsens darüber besteht, dass Fahren unter Alkoholeinfluss grundsätzlich mit dem Entzug der Fahrerlaubnis bestraft werden sollte. Bei einer hohen Blutalkoholmenge, wiederholtem alkoholisierten Fahren, nach einem Unfall unter Alkoholeinfluss oder bei zusätzlichem Drogenkonsum stimmen sogar jeweils über 95 % „voll und ganz“ oder „eher“ für den Entzug der Fahrerlaubnis.

Mögliche Alternativen zur MPU

Mit der Frage F02 wurde abgefragt, ob und unter welchen Bedingungen jemand, bei dem Verdacht auf ein Alkoholproblem besteht, die Fahrerlaubnis wiedererteilt bekommen sollte. Die vier Bedingungen reichen von der Möglichkeit, dass ohne eine weitere Überprüfung die Fahrerlaubnis wiedererteilt werden sollte bis dahin, dass die Fahrerlaubnis nie wieder erteilt werden sollte. Als weitere Möglichkeiten wurden bewertet, dass jemand vorher noch die „normale“ Führerscheinprüfung bestehen müsste und dass untersucht werden sollte, ob die Person wirklich ihr Verhalten und ihre Einstellungen geändert hat. Letzteres stellt die Idee der MPU dar, ohne dass diese in der Frage explizit erwähnt wird. Für jede dieser Möglichkeiten sollte der Befragte angeben, ob er ihr „voll und ganz“, „eher“, „eher nicht“ oder „gar nicht“ zustimme.

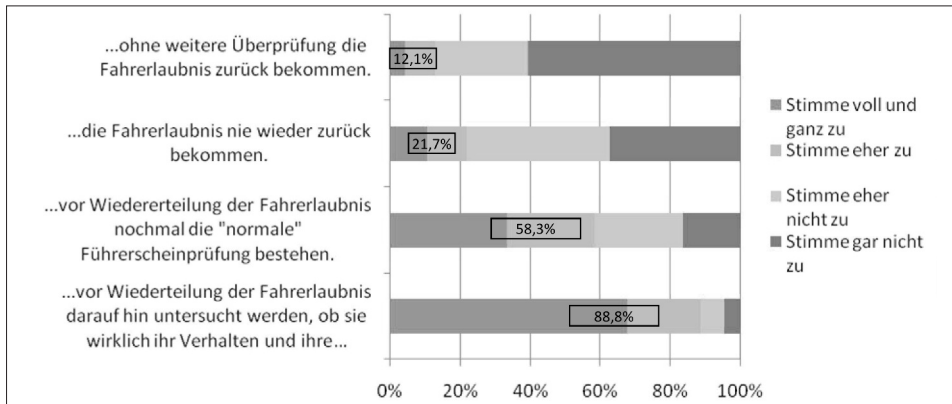


Abb. 4: Frage F02: „Wenn bei einer Person z.B. wegen wiederholten Fahrens unter Alkoholeinfluss der Verdacht auf ein Alkoholproblem besteht, unter welchen Bedingungen soll diese Person dann – nach einer Sperrfrist – die Fahrerlaubnis wiedererteilt bekommen? Bitte geben Sie an, welchen der folgenden Maßnahmen Sie voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“ Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Gesamt N = 501

Die Verteilung der Antworten auf Frage F02 ist in Abbildung 4 dargestellt. Der Möglichkeit dass jemand, dem wegen des Verdachts auf ein Alkoholproblem die Fahrerlaubnis entzogen wurde, diese ohne weitere Überprüfung zurück erhält, stimmen nur 12,1 % „voll und ganz“ oder „eher“ zu. Über 60 % der Befragten stimmen dieser Bedingung „gar nicht zu“. Dem anderen Extrem, dass die Fahrerlaubnis nie wieder vergeben wird, stimmen mit 21,7 % etwas mehr der Befragten „voll und ganz“ oder „eher“ zu. Auf deutlich höhere Zustimmung (58,3 %) stößt die Möglichkeit, dass zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis nochmals die „normale“ Führerscheinprüfung bestanden werden sollte. Mit Abstand am besten wird aber bewertet, dass die Person vor Wiedererteilung daraufhin untersucht wird, ob sie tatsächlich ihr Verhalten und ihre Einstellung geändert hat. Dem stimmen 67,7 % „voll und ganz“ und 21,1 % „eher zu“, zusammen also 88,8 %.

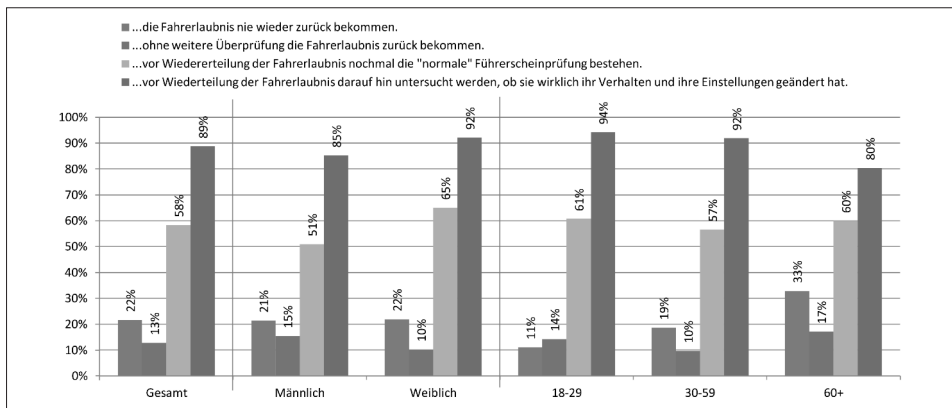


Abb. 5: Frage F02: „Wenn bei einer Person z.B. wegen wiederholten Fahrens unter Alkoholeinfluss der Verdacht auf ein Alkoholproblem besteht, unter welchen Bedingungen soll diese Person dann – nach einer Sperrfrist – die Fahrerlaubnis wiedererteilt bekommen? Bitte geben Sie an, welchen der folgenden Maßnahmen Sie voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“ Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Gesamt N = 501

In Abbildung 5 sind die Zustimmungen für die verschiedenen Bedingungen getrennt nach Geschlecht und Altersgruppen dargestellt. Auffällig ist, dass die Akzeptanz für die Überprüfung der Verhaltens- und Einstellungsänderung bei der Gruppe der Personen unter 30 Jahren mit 94 % am höchsten und bei der Gruppe 60 + mit 80 % am niedrigsten ist.

Umgekehrt stimmen 33 % der Gruppe 60 + einem „lebenslangen“ Entzug der Fahrerlaubnis zu, aber nur 11 % der Befragten unter 30 Jahren. Anscheinend schwindet mit dem Alter der Glaube an die Möglichkeit einer Verhaltensänderung.

Im Vergleich zu anderen möglichen Vorgehensweisen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, findet ein Verfahren, welches vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis Verhaltens- und Einstellungsänderungen untersucht, in der Bevölkerung mit Abstand die größte Zustimmung. Eine lebenslange Sperre findet nur bei einem kleinen Teil (21,7 %) Zustimmung. Die einfache Wiedererteilung nach einer Sperrfrist ohne weitere Überprüfung, erhält von den allerwenigsten (12,1 %) Zustimmung. Die Idee der MPU, jemandem, der sein Verhalten und seine Einstellung nachweislich geändert hat, auch nach einem Entzug der Fahrerlaubnis eine „zweite Chance“ zu geben, entspricht also den Wünschen des allergrößten Teils der Bevölkerung.

Image der MPU

Um sinnvoll das Image der MPU zu erfassen, wurde mit Frage F03 zunächst die Bekanntheit der MPU abgefragt. Nur diejenigen, denen die MPU zumindest ein Begriff ist, sollten die MPU anhand von drei Statements bewerten.

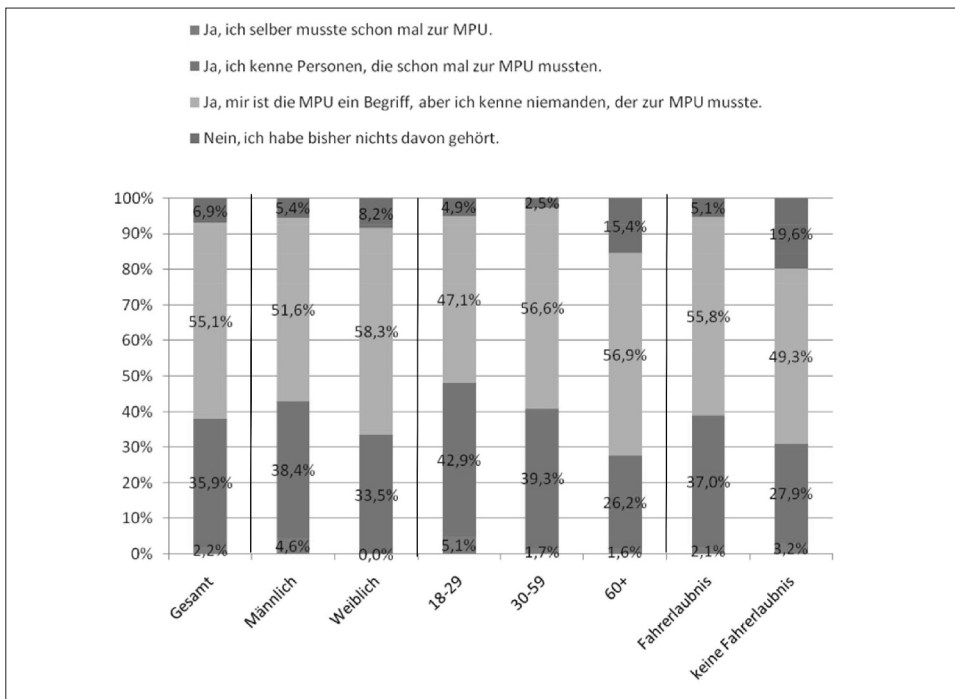


Abb. 6: Frage F03: „Ist Ihnen die MPU, die medizinisch-psychologische Untersuchung, zu der Verkehrsteilnehmer müssen, um die Fahrerlaubnis wiederzuerlangen, ein Begriff? Die MPU wird umgangssprachlich auch als „Idiotentest“ bezeichnet.“ Basis: Gesamt N = 501

In Abbildung 6 ist die Kenntnis und Erfahrung mit der MPU dargestellt. Insgesamt geben 6,9 % der Befragten an, dass sie bisher noch nichts von der MPU gehört haben. Unter den Befragten, die eine Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen sind dies nur 5,1 %; hier haben 94,9 % zumindest von der MPU –vielleicht auch nur unter der abfälligen Bezeichnung „Idiotentest“– gehört. 35,9 % der Befragten kennen jemanden, der schon mal zur MPU musste und weitere 2,1 % der Befragten (N = 11; ausschließlich Männer) gaben an, selber schon mal zur MPU gemusst zu haben. Davon haben neun schließlich die Fahrerlaubnis wiedererlangt und zwei nicht (Fragen F03a).

Den 467 Personen, denen die MPU bekannt ist, wurden drei Aussagen zur MPU vorgelesen. Bei jeder dieser Aussagen sollte der Befragte angeben, ob er dieser „voll und ganz“, „eher“, „eher nicht“ oder „gar nicht“ zustimmt. In Abbildung 7 sind die Zustimmungsraten dargestellt.

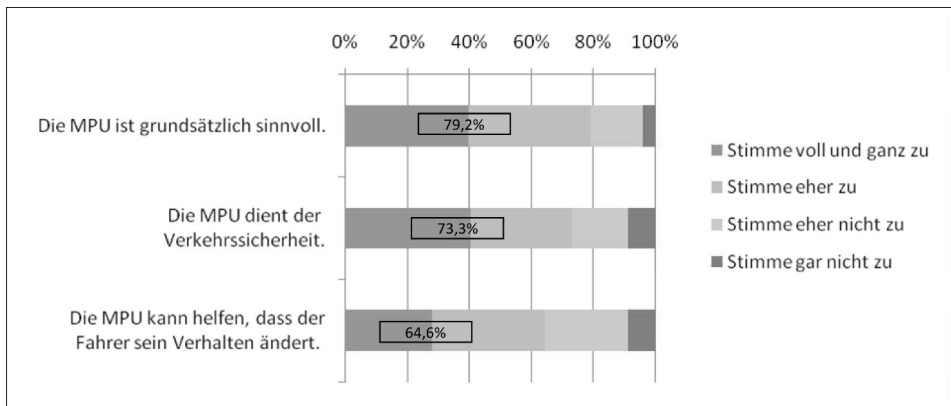


Abb. 7: Frage F04: „Ich lesen Ihnen nun einige Aussagen zur MPU vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie der Aussage voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“. Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Nur wer bei F03 angegeben hat, zumindest schon von der MPU gehört zu haben. N = 467.

79,2 % der Befragten stimmen der Aussage „Die MPU ist grundsätzlich sinnvoll“ „voll und ganz“ oder „eher zu“. Nur 3,8 % stimmen dieser Aussage „gar nicht zu“. Der Aussage „Die MPU dient der Verkehrssicherheit“ stimmen insgesamt 73,3 % zu; 8,5 % „gar nicht“. Der Aussage „Die MPU kann helfen, dass der Fahrer sein Verhalten ändert“ stimmen mit 64,6 % etwas weniger der Befragten „voll und ganz“ oder „eher zu“, aber noch deutlich mehr als die Hälfte der Befragten. 8,6 % stimmen „gar nicht zu“.

In Abbildung 8 ist der Anteil der Zustimmung („voll und ganz“ und „eher“) getrennt nach Geschlecht, Altersgruppen und Kenntnis der MPU (Frage F03) dargestellt. Die befragten Frauen stimmen allen drei Aussagen etwas stärker zu. Über die Altersstufen hinweg gibt es keinen klaren Effekt. Personen, die niemanden kennen, der schon mal zur MPU musste, beurteilen die MPU etwas besser als Personen, die MPU-Teilnehmer kennen. Jedoch erhalten auch in letztgenannter Gruppe alle Aussagen eine Zustimmung zwischen 59 % und 74 %. Auch die (kleine) Gruppe der Befragten, die selber schon zur MPU mussten, sind eher positiv zur MPU eingestellt. Aufgrund der geringen Fallzahl kann dieser Befund aber nicht verallgemeinert werden.

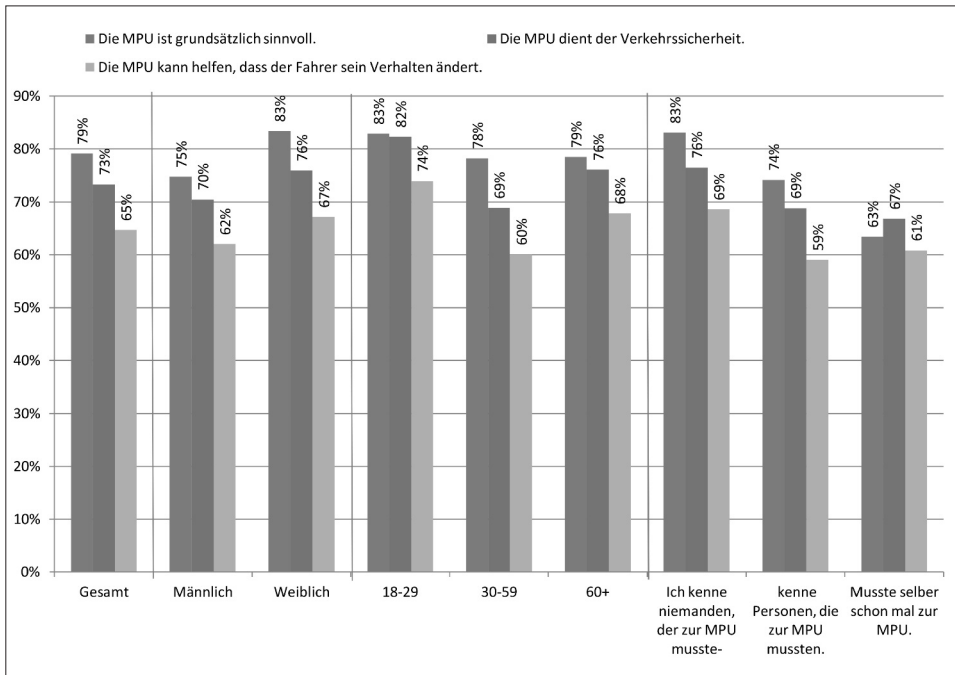


Abb. 8: Frage F04: „Ich lesen Ihnen nun einige Aussagen zur MPU vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie der Aussage voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen.“. Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Nur wer bei F03 angegeben hat, zumindest schon von der MPU gehört zu haben. Gesamt N = 467. Die Gruppe derer, die selber schon mal zur MPU mussten, umfasst nur 11 Personen!

In welchen Fällen sollte die MPU angeordnet werden?

Bei der Frage F05 wurden sieben mögliche Anlässe für eine MPU vorgelesen, wie z. B. dass eine Person mehrfach als Autofahrer alkoholisiert aufgefallen ist. Die Befragten sollten dabei jeweils angeben, ob sie unter dieser Bedingung einer Untersuchung der Fahreignung „voll und ganz“, „eher“, „eher nicht“ oder „gar nicht“ zustimmen. Den Personen, die bei Frage F03 angegeben haben, dass sie noch nichts von der MPU gehört hatten, wurde vorher kurz erläutert, dass bei der MPU Mediziner und Psychologen die Fahreignung einer Person untersuchen, etwa weil der Verdacht auf ein Alkohol- oder ein Drogenproblem besteht oder die Person zum Beispiel durch häufiges zu schnelles Fahren aufgefallen ist.

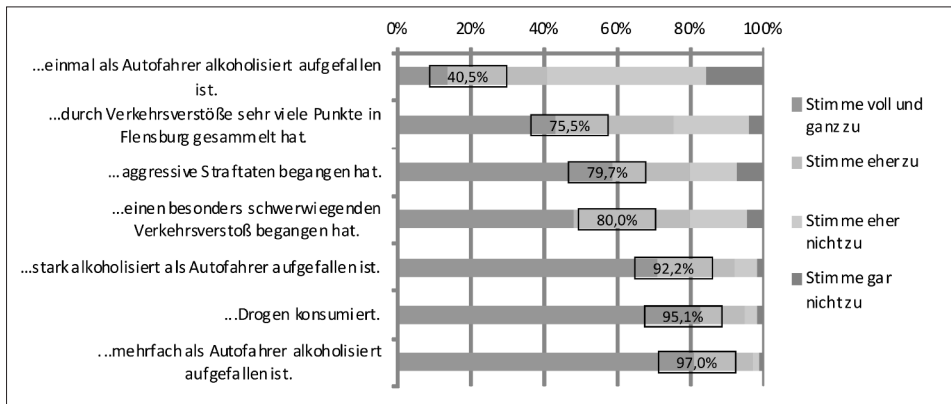


Abb. 9: Frage F05: „Ich lese Ihnen nun verschiedene Anlässe vor, wegen denen die Fahrerlaubnis entzogen werden kann. Bitte sagen Sie mir, ob Sie dann vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis einer Untersuchung auf Fahreignung voll und ganz, eher, eher nicht oder gar nicht zustimmen. Die Fahreignung sollte untersucht werden, wenn jemand...“. Die Prozent-Angabe ist die Summe vom „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“. Basis: Gesamt N = 501

In Abbildung 9 ist angegeben, wie viel Prozent der Befragten bei den verschiedenen Anlässen zustimmen, dass eine Untersuchung auf Fahreignung erfolgen sollte. Bei einer einmaligen alkoholisierten Fahrt stimmen 40,5 % für eine Untersuchung der Fahreignung; „voll und ganz“ 13,6 %. Dies sind mit Abstand die geringsten Zustimmungswerte.

75,5 % befürworten eine Untersuchung, wenn jemand sehr viele Punkte in Flensburg gesammelt hat. Bei Tätern, die aggressive Straftaten begangen haben, stimmen 79,7 % für eine Untersuchung der Fahreignung; 58,5 % „voll und ganz“. Mit 80,0 % stimmen insgesamt etwa genauso viele Personen für eine Untersuchung, wenn jemand einen besonders schwerwiegenden Verkehrsverstoß begangen hat; aber etwas weniger (48,4 %) stimmen hier „voll und ganz“ zu. Der Untersuchung von jemandem, der stark alkoholisiert als Autofahrer aufgefallen ist, stimmen 92,2 % zu; 70,8 % „voll und ganz“. Dass bei Drogenkonsumenten die Fahreignung untersucht werden sollte, stimmen insgesamt 95,1 % der Befragten zu; „voll und ganz“ 82,8 %. Ähnlich hoch ist die Zustimmung zur Untersuchung von Autofahrern, die mehrfach alkoholisiert aufgefallen sind. Hier stimmen 97,0 % für eine Untersuchung; 81,2 % „voll und ganz“.

Bemerkenswerterweise finden sich kaum Unterschiede in den Zustimmungsraten zwischen Altersgruppen, Geschlecht oder Erfahrung mit MPU. Die Bewertungen sind in allen Gruppen sehr ähnlich.

Insgesamt finden also die Anlässe, aus denen heraus eine MPU tatsächlich angeordnet wird, eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Es wird nicht gefordert, die MPU grundsätzlich schon nach einer einmaligen Fahrt unter Alkoholeinfluss anzuordnen, solange nicht weitere Tatbestände hinzu kommen. Die Anordnung der MPU allein aufgrund vieler Punkte beim Verkehrszentralregister oder aufgrund eines einzelnen schwerwiegenden Verkehrsverstoßes ist genauso wie der Anordnung aufgrund einer aggressiven Straftat etwas weniger akzeptiert als die sonstigen Anlässe – aber auch bei jenen werden mit 75 % bis 80 % Zustimmung von einem Großteil der Bevölkerung Untersuchungen gewünscht.

Zusammenfassung

Im Rahmen einer repräsentativen Telefonumfrage im Auftrag des VdTÜV wurden 501 Personen über 18 Jahren im September 2013 von uzbonn zu ihren Einstellungen a) zum Entzug der Fahrerlaubnis bei Fahren unter Alkoholeinfluss, b) zu möglichen Verfahren zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, c) zu Bekanntheit und Image der MPU und d) zu Anlässen zur Begutachtung der Fahreignung befragt.

In der Bevölkerung besteht ein sehr hoher Konsens darüber, dass Fahren unter Alkoholeinfluss grundsätzlich mit dem Entzug der Fahrerlaubnis bestraft werden sollte. Bei einer hohen Blutalkoholmenge, wiederholtem alkoholisierten Fahren, nach einem Unfall unter Alkoholeinfluss oder bei zusätzlichem Drogenkonsum stimmen jeweils über 95 % der Befragten für den Entzug der Fahrerlaubnis.

Im Vergleich zu anderen möglichen Vorgehensweisen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, findet ein Verfahren, welches vor der Wiedererteilung Verhaltens- und Einstellungsänderungen untersucht, in der Bevölkerung mit Abstand die größte Zustimmung. Eine lebenslange Sperre findet nur bei einem kleinen Teil (21,7 %) Zustimmung. Eine einfache Wiedererteilung nach einer Sperrfrist ohne weitere Überprüfung, erhält von den allerwenigsten Personen (12,1 %) Zustimmung. Die Idee der MPU, jemandem der sein Verhalten und seine Einstellung nachweislich geändert hat, auch nach einem Entzug der Fahrerlaubnis eine „zweite Chance“ zu geben, entspricht also den Wünschen des allergrößten Teils der Bevölkerung.

Die MPU – teilweise eher unter der Bezeichnung „Idiotentest“ bekannt – ist den allermeisten Personen in Deutschland ein Begriff. Von diesen stimmen jeweils etwa drei Viertel den Aussagen zu, dass die MPU grundsätzlich sinnvoll sei und dass die MPU der Verkehrssicherheit diene. Knapp zwei Drittel derer, denen die MPU ein Begriff ist, glauben auch, dass die MPU einem dabei helfen kann, sein Verhalten zu ändern. Selbst von den Personen, die sich einer MPU schon einmal haben unterziehen müssen, sind 67 % der Meinung, dass die MPU der Verkehrssicherheit diene.

Insgesamt findet die Auswahl der Anlässe, aus denen heraus eine MPU angeordnet wird, eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Falls ein Autofahrer stark alkoholisiert aufgefallen ist, befürworten 92 % die Anordnung. Die Anordnung einer MPU allein aufgrund vieler Punkte beim Verkehrszentralregister oder aufgrund eines einzelnen schwerwiegenden Verkehrsverstoßes ist genauso wie die Anordnung aufgrund einer aggressiven Straftat etwas weniger akzeptiert als die sonstigen Anlässe – aber auch bei jenen werden mit 75 % bis 80 % Zustimmung von einem Großteil der Bevölkerung Untersuchungen gewünscht.

Anschrift des Verfassers

Dr. Thomas Krüger
uzbonn – Gesellschaft für empirische
Sozialforschung und Evaluation
Schloßstr. 2
53115 Bonn
Email: krueger@uzbonn.de

Literatur

PAUL BRIELER

Dieter Müller: Fahreignung. Praxisleitfaden für Polizeibeamte

**Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, 2013, 153 Seiten, 19,80 €,
ISBN: 978-3-415-04914-7**

Der Verkehrsgerichtstag 2014 hat in zwei Arbeitskreisen deutlich gemacht, dass auch und gerade Polizeibeamten eine wichtige Rolle zukommt, wenn es darum geht, fahrgerechtere von fahrungeeigneten Personen am Steuer/Lenker zu erkennen. Im Arbeitskreis VI „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ wurde empfohlen, dass zur sachgerechten Aufklärung von Unfällen Polizei und Staatsanwaltschaft Kataloge geeigneter Ermittlungsmaßnahmen aufstellen bzw. fortentwickeln sollten. In einer Empfehlung des Arbeitskreis V „Fahreignung und MPU“ wurde eine Informationspflicht der Ermittlungsbehörden bzgl. der MPU gefordert, was bedeutet, dass die Polizeibeamten auch über die verwaltungsrechtlich zu äußernden Zweifel an der Fahreignung informiert sein müssen. Polizeibeamte sollen gem. § 2 Abs. 12 StVG bereits seit längerem den Fahrerlaubnisbehörden bekannt gewordene Informationen über Tatsachen übermitteln, die die Einleitung von Maßnahmen bzgl. einer Eignungs- bzw. Befähigungsüberprüfung zur Folge haben.

Wie werden Polizeibeamte denn mit den Anforderungen, die sich aus diesen an sie gerichteten Erwartungen bzw. Aufgabenstellungen ergeben, vertraut gemacht? Am besten sicherlich im Rahmen ihrer Ausbildung. Im Bundesland Sachsen, so wissen wir nach der Lektüre des Buches „Fahreignung. Praxisleitfaden für Polizeibeamte“, geschieht dies im Studium der Beamten des gehobenen Polizeidienstes allemal, und sogar, wenn die Inhalte so praxisnah wie geschrieben vermittelt werden, auf hohem Niveau. Der Autor ist Fachbereichsleiter des Fachbereichs Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei, studierter Jurist und Psychologe.

Im Rahmen der Einleitung betont MÜLLER die Bedeutung der Polizeibeamten, die regelmäßig dort tätig seien, wo Probleme der Fahreignung zuerst auffällig werden: polizeiliche Unfallaufnahme, Überwachung des fließenden Verkehrs, Anhaltekontrollen sowie Beobachtung fahreignungsrelevanter Verhaltensweisen auch außerhalb des Straßenverkehrs.

Was wird im Buch vermittelt? Das erste Kapitel behandelt die rechtlichen Aspekte der Fahreignung: Der Autor führt in die Gesetzessystematik ein, wobei auch andere Fahr-, Steuer- und Beförderungstätigkeiten mit in den Fokus geraten, behandelt die hier relevanten Verkehrsverordnungen und fachlichen Grundlagen, und befasst sich dann mit den Aufgaben und Verantwortlichkeiten der beteiligten Institutionen bzw. Berufsgruppen, z. B. auch der Fahrlehrer. Dabei fiel auf: Wenn die Fahrerlaubnisbehörden im Regelfall bei Bewerbern der Fahrerlaubnis der Klassen B und A vom Vorliegen der Fahreignung ausgehen, und dann Fahrlehrer im Rahmen ihrer Ausbildungstätigkeit Hinweise auf körperliche, geistige oder auch charakterliche Defizite bei ihren Fahrschülern feststellen, wäre zumindest darüber nachzudenken, ob den Fahrlehrern nicht auch eine Verpflichtung auferlegt werden könnte, entsprechende Kenntnisse an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde zu melden.

Im zweiten Kapitel behandelt MÜLLER die formalen und materiellen Aspekte der Fahreignung, erläutert die Begrifflichkeit und die wichtigsten Problemkonstellationen, und führt dann über immerhin zehn Seiten in die Meldepflichten nach Verkehrsunfällen, Verkehrsauffälligkeiten und Anlasstaten ein. Auch über die Folgen der polizeilichen Meldungen, die Fahreignungsbegutachtung, die Entziehung der Fahrerlaubnis oder ein Fahrverbot wird der Leser kurz und prägnant informiert.

Im dritten Kapitel werden spezielle Aspekte der Fahreignung behandelt, die zum einen von der Erhaltung der Kraftfahrmobilität handeln, wie z. B. Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung oder die gerade mit dem Punktsystem abgeschaffte Verkehrspsychologische Beratung. Im Folgenden weist MÜLLER auf notwendige Verbesserungen in der Fahrschulausbildung hin, und geht dann kritisch mit der derzeitigen Situation der Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten ins Gericht: Er konstatiert deutliche Rechts- und Anwendungsdefizite in der kommunalen und polizeilichen Arbeit, die aus Defiziten in der Aus- und Fortbildung der Beamten des mittleren und gehobenen Dienstes resultierten. Und er beklagt, dass die Aufgaben der Verkehrsüberwachung und -unfallaufnahme „peu a peu in das zweite oder gar dritte Glied ihres Aufgabenkatalogs zurücktreten“ (S. 117) müssten, weil dringlichere Einsatzaufgaben zu erledigen seien bzw. die Kommunen nicht zuvorderst Verkehrssicherheitsaspekte, sondern den Zuwachs der Kommunalfinanzen im Blick hätten.

Im abschließenden vierten Kapitel kann sich der Leser einen gerafften Überblick über die einschlägige Rechtsprechung in Leitsätzen verschaffen.

Ein Abkürzungsverzeichnis, ein Index und ein umfangreiches Literaturverzeichnis machen das Buch zu einem sehr gut handhabbaren Werk nicht nur für den primären Adressatenkreis.

Zum Teil sind einige Informationen aufgrund der gesetzgeberischen Aktivitäten in jüngster Zeit bereits jetzt schon wieder veraltet, was jedoch das Anliegen und die Gültigkeit der grundlegenden Aussagen nicht beeinträchtigt. Im Rahmen einer Neuauflage, die diesem Buch auf jeden Fall zu wünschen ist, wären dann z. B. auch die aufgeführten Beweisanzeichen bei Betäubungsmittelkonsum (S. 84) zu überarbeiten: Fremdwörter wären besser so weit als möglich einzudeutschen, wie sollen Polizeibeamte Mydriasis, Exstrasystolie oder Somnolenz im Alltag erkennen?

Insgesamt allerdings ein gelungenes Werk, welches bundesweit zum Standard in der polizeilichen Aus- und Fortbildung gehören muss.

Anschrift des Verfassers

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: brieler@ifs-seminare.de

Zur Information

Großbritannien kündigt Drogengrenzwerte im Straßenverkehr an^{*)}

Noch im laufenden Jahr 2014 soll in Großbritannien eine Regelung in Kraft treten, die das Fahren auch unter geringen Mengen illegaler Betäubungsmittel verbietet. Es ist vorgesehen, unterschiedliche Grenzwerte auf Mikrogramm pro Liter-Basis ($\mu\text{g/l}$) für insgesamt 16 verschiedene Drogen einzuführen. Aus Sicht des Transportministers ROBERT GOODWILL wird das Gesetz allen Kraftfahrern deutlich machen, dass sich der Konsum illegaler Drogen und Autofahren ausschließen.

Vorgesehen sind auf Vorschlag von medizinischen Experten u. a. folgende Grenzwerte:

- LSD – 1 $\mu\text{g/l}$
- Delta-9-THC (Cannabis) – 2 $\mu\text{g/l}$
- 6-Monoacetylmorphin (6-MAM, Heroin und Morphin) – 5 $\mu\text{g/l}$
- Methamphetamin – 10 $\mu\text{g/l}$
- MDMA (Ecstasy) – 10 $\mu\text{g/l}$
- Kokain – 10 $\mu\text{g/l}$
- Ketamine – 20 $\mu\text{g/l}$.
- Benzoylcegonin – 50 $\mu\text{g/l}$

Der Grenzwert für Amphetamin soll nach weiteren Beratungen festgelegt werden, um ADHS-Patienten, denen Amphetamin ärztlich verordnet worden ist, nicht zu treffen.

Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Bürger Großbritanniens illegale Betäubungsmittel konsumieren, ohne allerdings damit stillschweigend Zustimmung zu signalisieren. Ein Grenzwert Null verbiete sich, da beim Abbau von verschreibungspflichtigen Medikamenten durchaus Abbauprodukte entstehen können, die dann entdeckt und als Hinweis auf den Konsum illegaler Betäubungsmittel bemaßnahmt werden würden.

Mit dieser Gesetzesinitiative sollen in Großbritannien auch Grenzwerte für verschreibungspflichtige Medikamente eingeführt werden, gerade auch um im Falle von Medikamentenmissbrauch handeln zu können, und damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Vorgesehen sind u. a. folgende Grenzwerte:

- Clonazepam – 50 $\mu\text{g/l}$
- Morphin – 80 $\mu\text{g/l}$
- Lorazepam – 100 $\mu\text{g/l}$
- Flunitrazepam – 300 $\mu\text{g/l}$
- Methadon – 300 $\mu\text{g/l}$
- Oxazepam – 300 $\mu\text{g/l}$
- Diazepam – 550 $\mu\text{g/l}$
- Temazepam – 1.000 $\mu\text{g/l}$.

^{*)} published 27.03.2014: www.gov.uk/government/news/

„Die neuen Grenzwerte werden unsere Straßen für alle sicherer machen, da die Polizei es künftig leichter haben wird, diejenigen anzugreifen, die unter dem Einfluss illegaler Betäubungsmittel fahren. Aber auch für die Nutzer verschreibungspflichtiger Medikamente werden die Grenzwerte künftig klarer sein“, so Minister GOODWILL. Entsprechend werden bereits zum jetzigen Zeitpunkt Ärzte und Patienten über die neuen Grenzwerte informiert, später sollen alle Bürger im Rahmen einer breit angelegten Informationskampagne erreicht werden.

Die neuen Grenzwerte müssen noch durch das Parlament verabschiedet werden.

(Mitgeteilt von Dr. Paul Brieler, Hamburg)

Österreich: 0,1-Promille-Grenze für Schülertransporte

Für Schülertransporte, die mit Pkws oder Kleinbussen durchgeführt werden, soll zukünftig in Österreich – wie schon jetzt bei Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerinnen – die 0,1-Promille-Grenze gelten. „Alkohol hat am Steuer nichts zu suchen, insbesondere wenn man Kinder und Jugendliche sicher an ihr Ziel bringen soll“, so Verkehrsministerin DORIS BURES.

Bislang gelten beim Schülertransport für die Lenker/Lenkerinnen von Kleinbussen oder Personenkraftwagen (Pkw) weniger strenge Vorgaben im Bereich Alkohol am Steuer als für einen Omnibuslenker. Durch die Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes soll das geändert werden; statt 0,5 Promille gelten in Zukunft die 0,1 Promille. Unterstützt wird die Initiative „Sicher in die Schule“ auch von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Auf eigene Kosten wird die ÖBB-Postbus GmbH 30 Postbusse, die im Schülertransport eingesetzt werden, mit Alkolocks ausstatten. Das Alkohol Interlock System – kurz Alkolock – stellt sicher, dass die Lenker/Lenkerinnen nur dann ein Fahrzeug in Betrieb nehmen können, wenn zuvor bei der Abgabe einer Atemluftprobe der eingestellte Grenzwert nicht überschritten wird.

Auch die Ausbildungsvorschriften für Schülertransporte nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz (im Pkw bzw. Kleinbus) werden überarbeitet. Zusätzlich zu den schon bestehenden Zugangsvoraussetzungen wird es eine maßgeschneiderte Ausbildung geben, bei der vor allem auf die besonderen Risikosituationen im Schülertransport und den Umgang mit Kindern eingegangen wird. Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) soll der Ausbildungsinhalt im Detail ausgearbeitet werden.

(Aus einer Presseaussendung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KfV,
vom 14. April 2014)

Bundesverkehrsminister Dobrindt befürwortet Einführung von Alkoholwegfahrsperrern

Technische Unterstützung soll künftig dabei helfen, Autofahrer von der Fahrt mit zu viel Alkohol abzuhalten. Bundesverkehrsminister ALEXANDER DOBRINDT (CSU) erwägt, er-tappten Alkohol-Fahrern den Einbau einer Zündsperrre mit Atemtester vorzuschreiben: „Wir wollen einen echten Lerneffekt erreichen und überlegen, in bestimmten Fällen sogenannte ‚Alcolocks‘ einzusetzen“. Wer durch Alkohol am Steuer den Führerschein verloren habe, erhalte ihn zunächst nur zurück, wenn er vor jeder Fahrt mit Hilfe des Gerätes dokumentiere, „dass er mit null Promille am Steuer sitzt“. Bereits am 08. Februar 2014 hatte sich auch die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, KIRSTEN LÜHMANN, für Alkohol-Testgeräte und -Wegfahrsperrern, sogenannte Alkohol-Locks, ausgesprochen.

„Alkohol-Sünder sollen sich künftig entscheiden können, ob sie ihren Führerschein abgeben oder stattdessen ein Alkohol-Lock einbauen“, sagte LÜHMANN. Durch die Sperrsysteme könnten die Alkoholprobleme der Betroffenen wirksamer bekämpft werden als durch Führerscheinentzug. „Da trinken die meisten einfach weiter, denn Autofahren dürfen sie dann ja ohnehin nicht.“

Der CDU-Bundestagsabgeordnete WILFRIED LORENZ sprach sich ebenfalls für Alkohol-Locks aus: „Ich halte diese Geräte für eine gute Maßnahme. Die rechtsverbindliche Einführung von Alkohol-Locks muss geprüft werden“, so LORENZ. Sein Fraktionskollege PATRICK SCHNIEDER plädierte für eine Testphase von Alkohol-Locks bei Wiederholungstätern. „Gerade bei Leuten, die schon öfter mit Alkohol am Steuer erwischt wurden, macht es Sinn, die Geräte zu testen“, erklärte SCHNIEDER.

(Aus Mitteilungen der Süddeutschen Zeitung vom 01. Mai 2014 und des Focus online vom 08. Februar 2014)

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr begrüßt Vorstoß von Verkehrsminister Dobrindt

„Wegfahrsperrern – sogenannte Alcolocks – minimieren die Gefahren durch Alkohol im Straßenverkehr“ - darauf hat der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) erneut hingewiesen. Der B.A.D.S. reagierte damit auf aktuelle Medienberichte, wonach Bundesverkehrsminister ALEXANDER DOBRINDT Überlegungen anstelle, entsprechende gesetzliche Grundlagen zu schaffen.

So wie der Verkehr durch die Abgrenzung der Promillegrenzen und die Einführung des Alkoholwertes in der Atemluft sicherer geworden ist, machen auch die sogenannten Wegfahrsperrern Sinn, sagte am Sonntag (04. Mai) der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT.

GERHARDT verwies insbesondere auf Erfahrungen in den USA und in Schweden. „Dort registriert man seit der Einführung von Wegfahrsperrern eine niedrigere Rückfallquote von Alkoholsündern als in Deutschland. Es wird ein Atemalkohol-Messgerät mit dem Anlas-

serrelais des Fahrzeugs verbunden, das den Start des Motors erst freigibt, wenn der Fahrer eine Atemprobe abgegeben hat und der Atemalkoholgehalt unterhalb des eingestellten Grenzwertes liegt“, so der Präsident. Das Gerät sei gegen Manipulationen besonders gesichert und speichere alle Ereignisse wie Atemproben oder versuchte Manipulationen in einem Datenspeicher. Die Sperre erinnere den Fahrer permanent daran, sich verantwortungsbewusst zu verhalten, so GERHARDT weiter. Die Zweifel von Experten, dass die Sperre möglicher Weise dazu verführe, sich an die Promille-Grenze heranzutrinken, nehme seine Organisation durchaus ernst. „Wir meinen aber nicht, dass es dadurch im Bewusstsein der Gesellschaft dazu führen wird, Alkohol am Steuer grundsätzlich zu akzeptieren.“

Der B.A.D.S. knüpft die Zulassung von Wegfahrsperrern allerdings an zwei Bedingungen: Messungsungenauigkeiten und Manipulation müssten ausgeschlossen sein und eine einheitliche EU-Regelung müsse gefunden werden. „Soweit die Wegfahrsperrere auf eine Alkoholisierung von 0,3 Promille eingestellt wird, dem Wert, ab dem die relative Fahruntüchtigkeit beginnt, ist die Gefahr aber sehr gering“, sagte Dr. GERHARDT weiter.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 04. Mai 2014)

B.A.D.S.: Null-Promille-Grenze ist gesellschaftliches Muss

Als verkehrspolitisch richtiges Signal hat der B.A.D.S. die Ankündigung der Grünen bewertet, einen Gesetzentwurf zur Einführung der „Null-Promille-Grenze“ vorzulegen. Damit würde eine jahrelange Forderung des B.A.D.S. zu mehr Verkehrssicherheit umgesetzt, sagte der Präsident der Organisation, Dr. PETER GERHARDT. Eine große Chance zum absoluten Fahrverbot unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr sieht der B.A.D.S. auch in der zustimmenden Auffassung durch SPD und Linke.

„Mit unserem Slogan ‚Wer trinkt, fährt nicht‘ appellieren wir seit jeher, den Alkoholgenuss zu ahnden, wenn unter seiner Einwirkung motorisiert am Straßenverkehr teilgenommen wird. Mit dem Gesetzesvorstoß zu Null-Promille würde darüber hinaus auch das gesetzliche Wirrwarr der zurzeit geltenden unterschiedlichen Bestimmungen über Alkoholgrenzen vermieden“, so GERHARDT weiter. Es sei beispielsweise nicht nachvollziehbar, warum die Null-Promille-Grenze nur bei Fahranfängern gelte, dem langjährigen Fahrer aber bis zu 0,3 Promille zugestanden würden.

Auch die landläufig geltende Auffassung, selbst ohne den Genuss von Alkohol würde in unserem Körper Alkohol festgestellt werden können, lässt der B.A.D.S. als Argument nicht gelten. Nach gemeinsamer Auffassung mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Deutschen Verkehrswacht ist der § 24a StVG dahingehend abzuändern, dass die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr unter der Wirkung von Alkoholeinfluss geahndet wird. Damit wäre ausgeschlossen, dass ein minimaler Alkoholgehalt im Blut durch die Aufnahme von Nahrungsmitteln oder Medikamenten erfasst wird.

Der Präsident des B.A.D.S. drückte die Hoffnung aus, dass sich der Vorstoß zur Einführung einer Null-Promille-Grenze auch in der gesamten Regierungskoalition durchsetzt.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 27. März 2014)

Anmerkung der Schriftleitung: Der Parteivorsitzende der Grünen CEM ÖZDEMİR äußerte sich am 30. März 2014 wie folgt: „Es wird zu Alkohol am Steuer keinen grünen Gesetzentwurf geben. Uns geht es nicht um eine Festlegung auf 0,0-Promille. Das wäre lebensfremd“.

Dem vorausgegangen waren lebhafte Debatten bei den Grünen und auch in anderen Parteien. Die Initiative wurde sowohl von der SPD-Verkehrsexpertin KIRSTEN LÜHMANN als auch ihrer LINKEN-Kollegin SABINE LEIDIG begrüßt.

Die Parteivorsitzende der Grünen SIMONE PETER hatte den Vorstoß aus ihrer Partei zunächst verteidigt: Häufig dominiere die Fehleinschätzung, „sich mit ein, zwei Gläsern Wein noch ans Steuer setzen zu können“. Die Kritik, die Grünen würden mit der Gesetzesinitiative ihren Ruf als Partei der Reglementierung und Überwachung festigen, wies sie zurück. Zwischenzeitlich relativierte PETER ihre Aussagen – offenbar auch mit Blick auf die Einwände von ÖZDEMİR: „Nein, wir planen keine konkrete Initiative. Eine Absenkung auf 0,2 Promille wäre gut. Wichtig ist eine praktikable Lösung für Hustensaft und Co.“

(Quelle: DER TAGESSPIEGEL Online, 31.03.2014)

Rechtsprechung

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

26. *) Hat sich der Angeklagte mit seinem Fahrzeug im Tatzeitpunkt auf der Flucht vor der Polizei befunden, so kann nicht ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass seine fehlerhafte Fahrweise Folge der Betäubungsmittelintoxikation und nicht etwa der fluchtbedingt unangepassten Geschwindigkeit war.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 11. Februar 2014 – 4 StR 520/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit vorsätzlichem Gebrauch eines Fahrzeugs ohne Haftpflichtversicherungsvertrag, fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr und wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln unter Freispruch im Übrigen unter Einbeziehung der Strafe aus einer anderweitigen Verurteilung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt und eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet. Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Der Senat beschränkt die Strafverfolgung mit Zustimmung des Generalbundesanwalts mit der Maßgabe, dass der Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) davon ausgenommen wird. Da sich der Angeklagte nach den Feststellungen im Tatzeitpunkt auf der Flucht vor der Polizei befand, kann nicht ohne Weiteres – wie es die Strafkammer getan hat – davon ausgegangen werden, dass seine Fahrweise Folge der Betäubungsmittelintoxikation und nicht etwa der fluchtbedingt unangepassten Geschwindigkeit war (vgl. dazu Senatsbeschluss vom 07. April 1994 – 4 StR 130/94 –, BGHR StGB § 316 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Abs. 1 f. 1).
Im Übrigen hat die Nachprüfung des Urteils auf Grund der Revisionsrechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben.

Der Strafausspruch hat Bestand. Der Senat kann ausschließen, dass das Landgericht ohne den Schuldpruch wegen tateinheitlich begangener fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr auf eine geringere Einsatzstrafe und demzufolge auf eine niedrigere Gesamtstrafe und auf eine kürzere Sperrfrist erkannt hätte.

27. Zur Wirksamkeit des Bußgeldbescheides wegen eines Verstoßes gegen § 24a StVG, wenn im

Bußgeldbescheid die konkrete Tetrahydrocannabinol-Konzentration nicht angegeben ist.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 07. März 2014 – 3 RBs 49/14 –

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde wird als unbegründet verworfen, da die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Beschwerderechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Betroffenen ergeben hat (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG § 349 Abs. 2 StPO).

Für eine Einstellung des Verfahrens besteht – auch mit Blick auf die in der Beschwerdebeurteilung zitierte Entscheidung des Senats (Beschluss vom 11. Februar 2010 – 3 Ss Owi 319/09 –, NZV 2010, 270 [= BA 2010, 245]) – keine Veranlassung. Die Entscheidung betraf nicht die Wirksamkeit des Bußgeldbescheides als Verfahrensvoraussetzung, sondern lediglich die Frage, ob der Inhalt des Bußgeldbescheides für eine Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ausreicht. Wie sich aus dem Beschluss ergibt, sah der Senat den Bußgeldbescheid auch ohne Angabe der konkreten Tetrahydrocannabinol-Konzentration als wirksame Voraussetzung für das Verfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG an, da er das Verfahren nicht einstellte, sondern die Sache zu erneuter Verhandlung und Entscheidung zurückverwies. Aus dem Bußgeldbescheid ergibt sich auch ohne Angabe der Konzentration des berauschenden Mittels zweifelsfrei der erfasste und gehandete Lebenssachverhalt (vgl. BGH, Beschluss vom 08. Oktober 1970 – 4 StR 190/70 –, NJW 1970, 2222 f.).

28. Auch der Führer einer Pferdekarre ist ab einem Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ absolut fahrtüchtig.

Oberlandesgerichts Oldenburg,
Urteil vom 24. Februar 2014 – 1 Ss 204/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Papenburg hat den Angeklagten am 12. März 2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 20 € verurteilt. Auf seine gegen dieses Urteil eingelegte Berufung hat das Landgericht Osnabrück am 29. August 2013 das Urteil des Amtsgerichts Papenburg aufgehoben und den Angeklagten freigesprochen.

Hiergegen richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte Revision der Staatsanwaltschaft, die die Verletzung materiellen Rechts rügt und beantragt, das

angefochtene Urteil aufzuheben. Das Rechtsmittel hat Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Nach den Feststellungen des Landgerichts habe der Angeklagte am 05. August 2012 gegen 22.30 Uhr mit einer von zwei Pferden gezogenen Kutsche die ... Straße in ... befahren und sei von zwei Polizeibeamten kontrolliert worden. Die daraufhin angeordnete Blutprobe habe für den Entnahmezeitpunkt (06. August 2012 um 00.10 Uhr) eine Blutalkoholkonzentration von 1,98 ‰ ergeben.

a) Der Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 Abs. 1 und 2 StGB sei nicht erwiesen.

Die Alkoholisierung des Angeklagten mit 1,98 ‰ BAK rechtfertige nicht die Annahme einer absoluten Fahrunfähigkeit, da die nach der Rechtsprechung geltenden Grenzwerte von 1,1 ‰ BAK für Autofahrer und 1,6 ‰ BAK für Radfahrer auf einen Kutschführer nicht übertragbar seien. Eine Kutsche sei im Vergleich zum PKW wesentlich langsamer. Dem bei einem Radfahrer für die Fahrunfähigkeit entscheidenden Gleichgewichtssinn komme beim Lenken von Pferdegespannen eine geringere Bedeutung zu. Der Grenzwert für die absolute Fahrunfähigkeit von Radfahrern sei bei Versuchen in erster Linie dadurch ermittelt worden, dass auf die Fähigkeit der Testpersonen zu sturzfreien Kreis- und Slalomfahrten abgestellt worden sei. Die dabei erzielten Erkenntnisse ließen sich auf Kutschfahrer nicht übertragen.

b) Die Kammer habe bei dem Angeklagten ferner keine relative Fahrunfähigkeit feststellen können, weil es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme keine Anzeichen für einen alkoholbedingten Fahrfehler oder alkoholbedingte Auffälligkeiten in der Anhaltsituation gegeben habe.

2. Hiergegen wendet sich die Revision mit Recht.

a) Die Bejahung der Eigenschaft der Pferdekutsche als Fahrzeug im Sinne von § 316 StGB, § 24 StVO sowie die Verneinung des Vorliegens einer alkoholbedingten relativen Fahrunfähigkeit durch das Landgericht begegnet auf Grundlage der insoweit nicht zu beanstandenden Feststellungen keinen Bedenken.

b) Das landgerichtliche Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung indes insoweit nicht stand, als dass die Strafkammer die Übertragbarkeit des Grenzwertes der alkoholbedingten absoluten Fahrunfähigkeit für Führer von Kraftfahrzeugen (1,1 ‰) auf den Führer eines Pferdegespanns verneint hat.

Die von der obergerichtlichen Rechtsprechung zur Festlegung von Grenzwerten im Straßenverkehr entwickelten Grundsätze sprechen nach Überzeugung des Senats für eine entsprechende Übertragbarkeit.

aa) Der Bundesgerichtshof hat bereits in seiner Entscheidung vom 09. Dezember 1966 – 4 StR 119/66 – (BGHSt 21, 157 [= BA 1967, 41]) hervorgehoben, dass ein Kraftfahrer (unter Berücksichtigung eines im Hinblick auf etwaige Ungenauigkeiten bei der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes gebotenen Sicherheits-

zuschlages von 0,2 ‰) bei einer Alkoholkonzentration von 1,3 ‰ nicht mehr in der Lage sei, den Anforderungen schwieriger Verkehrslagen, wie sie jederzeit eintreten könnten, zu genügen. Seine psychophysische Leistungsfähigkeit sei dann so vermindert und seine Gesamtpersönlichkeit so wesentlich verändert, dass er den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr durch rasches, angemessenes und zielbewusstes Handeln zu genügen vermag. Die Teilnahme eines solchen Kraftfahrers am Straßenverkehr sei nicht mehr zu verantworten. Er sei fahrunfähig (vgl. BGHSt 21, 157 <160 ff.>).

bb) Nachdem der Bundesgerichtshof diesen Grenzwert mit seiner Entscheidung vom 29. Oktober 1981 – 4 StR 262/81 – (BGHSt 30, 251 [= BA 1981, 88]) zunächst auf Mofafahrer übertragen hatte, setzte er am 17. Juli 1986 – 4 StR 543/85 – (BGHSt 34, 133 [= BA 1986, 341]) den Grenzwert für Radfahrer auf 1,7 ‰ BAK fest.

Bei der Festlegung des Grenzwertes für Radfahrer sei von erheblicher Bedeutung, dass alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichmanövern veranlassen könnten, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich seien.

cc) Mit Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90 – [BA 1990, 370] hat der Bundesgerichtshof den Grenzwert für Kraftfahrer – mit einem Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ – auf 1,1 ‰ BAK herabgesetzt. Dabei seien zur Reduzierung die bei Fahrversuchen erzielten Erkenntnisse berücksichtigt worden, weil bei diesen das Fahrverhalten als komplexes Zusammenspiel aller psycho-physischen Leistungskomponenten des Fahrzeugführers unter dem Einfluss der jeweiligen individuellen Besonderheiten analysiert worden sei. Zudem hätten sich die Verkehrsverhältnisse seit 1966 so stark verändert, dass die Leistungsanforderungen an den einzelnen Kraftfahrer wesentlich gestiegen seien, was sich besonders in der Zunahme der Verkehrsdichte zeige. Je höher die an den Kraftfahrer aufgrund des Verkehrsgeschehens allgemein gestellten Leistungsanforderungen seien, umso eher begründeten bei ihm auftretende alkoholbedingte psycho-physische Leistungseinbußen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, steigere sich also die Gefährlichkeit des alkoholisierten Fahrzeugführers (vgl. BGHSt 37, 89).

dd) Hinsichtlich des für Radfahrer geltenden Wertes wird heute mit Blick auf die Genauigkeit verbesserter Messverfahren nur noch ein Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰ vorgenommen, weshalb der Grenzwert sich mit 1,6 ‰ BAK errechnet (vgl. Fischer, StGB, 61. Aufl., § 316, Rn. 26 f.).

ee) In der Rechtsprechung wird der für Radfahrer geltende Grenzwert teilweise auf Benutzer von elektrisch angetriebenen Rollstühlen übertragen (Fischer, a. a. O., Rn. 27). Beim Führen von Schienenfahrzeu-

gen sind keine absoluten Grenzwerte festgelegt; die wohl h. M. will jedoch den für Radfahrer maßgeblichen Wert anwenden (vgl. Fischer, a. a. O., Rn. 28 m. w. N.).

c) Der Bundesgerichtshof orientiert sich demnach für die Beurteilung, ab wann eine zur absoluten Fahruntüchtigkeit führende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugführers gegeben ist, an dem in Rede stehenden Fahrzeug selbst und den im Straßenverkehr an die Nutzung dieses Fahrzeugtyps gestellten Anforderungen. Je höher diese Anforderungen sind, desto niedriger fällt der Grenzwert aus. So erfordert etwa das Führen eines PKW im fließenden Verkehr mit Blick auf die Verkehrsdichte, den hierzu erforderlichen technischen Bedienvorgängen des Fahrzeugs und die erreichbare Geschwindigkeit eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit, als das Führen eines Fahrrades.

Gemessen daran hält der Senat bei einem Gespannfahrer die Anwendung des für Kraftfahrer geltenden Grenzwertes für geboten.

Soweit das Landgericht zu einem abweichenden Ergebnis gekommen ist, hat es im Rahmen der vorgenommenen Abwägung nicht alle wesentlichen Umstände ausreichend in den Blick genommen.

aa) Der Strafkammer ist zuzugestehen, dass die für Radfahrer durchgeführten empirischen Untersuchungen so ausgestaltet waren, dass der alkoholbedingten Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns – im Gegensatz zum Führen eines Fahrzeuges mit mehr als zwei Rädern – eine besondere Rolle zukam. Die Probanden sollten Kreis- und Slalomfahrten sowie Tordurchfahrten fehlerfrei durchführen, wobei die Strecken durch Kegel – beziehungsweise im Falle der Kreisdurchfahrt durch Kreidestriche – markiert waren. Als Fehler wurden dabei Stürze, Umstoßen und Berühren oder Auslassen von Kegeln, das Überfahren der Linien sowie Bodenberührungen mit dem Fuß gewertet.

bb) Das Landgericht hat jedoch nicht ausreichend gewürdigt, dass ein Gespannwagenfahrer im Vergleich zu einem Radfahrer ungleich höhere Anforderungen zu erfüllen hat. Der Senat hat in der Revisionsverhandlung zum Umfang der Anforderungen, die an einen im Straßenverkehr fahrenden Kutschführer zu stellen sind, den Sachverständigen ... angehört.

Der Senat hat angesichts dessen jahrzehntelanger Tätigkeit als Pferdezüchter und als Turnierrichter für Gespannwagen sowie des Umstandes, dass er selbst alle Arten von Pferdegespannen fährt, keine Bedenken an der Sachkunde des Sachverständigen; solche sind ebenso nicht von den anderen Beteiligten geäußert worden.

Nach den überzeugenden und nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen müsse ein Kutschführer im Straßenverkehr vielfältige Anforderungen erfüllen, weshalb er – der Sachverständige – sogar eine Fahrausbildung für unerlässlich halte. Fahrfehler des Kutschers – wie Verlust des Gleichgewichts, zu locker geführte Leinen oder Fehleinschätzungen einer Verkehrssituation – könnten sich gefährlich auswirken, weil das Pferd – mit Ausnahme des immer die-

selbe Strecke zurücklegenden Tieres – zu keiner angemessenen Eigenreaktion fähig sei, sondern sich auf seine Führung durch den Fahrer verlasse. Im Hinblick auf den Umstand, dass das Pferd ein Fluchttier sei und jederzeit etwas Unverhofftes passieren könne, komme der Reaktionsfähigkeit des Kutschers daher besondere Bedeutung zu. Das Maß der notwendigen Reaktionsfähigkeit sei grundsätzlich von der Rasse und dem Temperament der Pferde abhängig; je höher das Pferd „im Blut stehe“, desto sensibler reagiere das Tier, was die Gefahr eines „Ausbrechens“ erhöhe. Der Fahrer sei gehalten, die Pferde – insbesondere ihre Ohren – während der Normalfahrt, bei der eine Geschwindigkeit von circa 8 km/h erreicht werde, und erst recht bei einer im Vergleich dazu schnelleren Trabfahrt ständig zu beobachten und ihr Verhalten zu reflektieren. Sollte ein Tier ausbrechen, könne die Kutsche im vollen Galopp eine Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h erreichen. Es sei in einer solchen Situation aufgrund des Fluchtinstinktes schwierig, die Pferde und die Kutsche zum Stehen zu bekommen; im Regelfall ließen sich die Tiere erst durch Hindernisse aufhalten. Der Gespannführer müsse somit – anders als ein Radfahrer – jederzeit in der Lage sein, innerhalb kürzester Zeit reagieren und seine für die Führung der Pferde wichtige Stimme sowie die Leinen einsetzen zu können.

Zur Überzeugung des Senats hat ein Gespannfahrer demnach eine weitaus schwierigere Aufgabe als der Radfahrer zu bewältigen, da er jederzeit in der Lage sein muss, auf das die Kutsche ziehende Pferd lenkend einzuwirken. Erschwerend kommt hinzu, dass sich das lebende Tier keinesfalls als so berechenbar erweist, wie dies – abgesehen von plötzlich auftretenden technischen Defekten – bei einem Auto oder einem Fahrrad der Fall ist.

Diese erhöhte Aufmerksamkeit und Einwirkungsfähigkeit ist nicht etwa erst bei einem „durchgehenden“ Pferd gefordert, sondern mit Blick auf die Schreckhaftigkeit von Pferden, die im Straßenverkehr nach den überzeugenden Ausführungen des Sachverständigen ... etwa durch die Betriebsgeräusche von Kraftfahrzeugen oder zu dichtes Heranfahren noch deutlich erhöht sei, jederzeit erforderlich, um besonders heikle Verkehrssituationen rechtzeitig zu erkennen und darauf das gefährliche „Durchgehen“ des Tieres von vornherein zu vermeiden. Das steuernde Einwirken auf ein Pferd setzt demnach ständig die volle Konzentration des Kutschers voraus.

Es ist daher nicht erkennbar, dass die typischen alkoholbedingten Einbußen in der Leistungsfähigkeit, wie etwa die Verringerung der Aufmerksamkeit des Reaktionsvermögens, die Erhöhung der Risikobereitschaft bei gleichzeitiger Reduzierung des Risikobeurteilungsvermögens oder die Einengung des Sichtfeldes („Tunnelblick“), bei einem Kutscher für die Beeinträchtigung der Fähigkeit zum sicheren Führen des Gespanns in geringerem Ausmaß zum Tragen kämen, als bei anderen Fahrzeugführern.

Vor diesem Hintergrund sind die an einen Kutscher im Straßenverkehr für ein sicheres Führen seines Fahrzeugs zu stellenden Anforderungen nach Überzeugung

des Senats jedenfalls nicht geringer zu bewerten, als diejenigen, die ein Kraftfahrer zu erfüllen hat.

cc) Das Landgericht hat bei seiner Entscheidung weiter nicht zureichend berücksichtigt, dass nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes für die Festlegung des Grenzwertes neben der alkoholbedingten Änderung der Leistungsfähigkeit und Beeinträchtigung der Gesamtpersönlichkeit des Fahrzeugführers besondere Bedeutung der Fahrzeugtypizität und dem durch sie bedingten Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zukommt (BGH, Beschl. v. 17. Juli 1986, – 4 StR 543/85 – Rn. 8 bei juris = BGHSt 34, 133-137).

Nimmt man eine solche Betrachtung vor, stellt sich das von einer Kutsche im Straßenverkehr ausgehende Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer als dem von einem PKW ausgehenden Risiko durchaus vergleichbar und deutlich höher dar, als die von einem Fahrrad ausgehende mögliche Fremdgefahr.

So folgt bei Fahrern die Gefährdung weniger aus dem denkbaren Anfahren anderer Verkehrsteilnehmer oder Sachen als unmittelbarem Risiko, sondern vor allem daraus, dass erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen zum Ausweichen veranlasst werden und so nicht nur den ausweichenden Verkehrsteilnehmer selbst, sondern auch den Gegenverkehr gefährden (siehe auch BGH, a. a. O., Rn. 10).

Demgegenüber ist eine Kutsche zwar nicht in ihrer Geschwindigkeit, wohl aber mit Blick auf Fahrzeuggröße und -gewicht sowie Wendigkeit einem PKW vergleichbar. Die grundsätzlich gefahrensenkende, geringere Geschwindigkeit der Kutsche wird durch die gefahrerhöhende besondere Unberechenbarkeit des zu lenkenden Pferdes wieder aufgewogen. Im Übrigen spricht eine im Vergleich zum PKW geringere Geschwindigkeit nicht ohne Weiteres gegen eine Anwendung des für Kraftfahrer geltenden Grenzwertes, weil dieser auch bisher schon für Fahrzeuge mit geringerer Höchstgeschwindigkeit gilt (vgl. BGHSt 30, 251; betreffend Mofafahrer; OLG Nürnberg, Beschluss vom 13. Dezember 2010 – 2 St OLG Ss 230/10 –, juris [= BA 2011, 238]; bejaht für den Fahrer eines elektrotriebenen Krankenfahrstuhls mit einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h).

Zur Überzeugung des Senats kommt dem Pferdegespann letztlich ein dem PKW vergleichbares unmittelbares Potential zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu, das sich auch nicht – wie etwa bei einem alkoholisierten Fahrradfahrer – vor allem mittelbar in Ausweichmanövern Dritter manifestiert.

Dem Kutscher fällt schon in nüchternem Zustand die – wie oben gezeigt – im Vergleich zum Fahrer eines Kraftfahrzeuges weitaus schwerere Aufgabe zu, Kutsche und Tier zu beherrschen. Weil ein Pferd aufgrund des Fluchtinstinktes nahezu unbeherrschbar wird, ist die davon ausgehende Gefahr nur im Vorfeld durch eine eigenveranlasste Einwirkung auf das Tier einzudämmen, was einem alkoholisierten Kutscher nicht in gleicher Weise möglich ist.

d) Der Senat hält daher insgesamt den Grenzwert von 1,1 ‰ BAK für die alkoholbedingte absolute Fahr-

untüchtigkeit von Kraftfahrern auf den Fahrer einer Pferdekutsche für übertragbar. Dieser Wert ist mit dem Alkoholisierungsgrad der Angeklagten von 1,98 ‰ BAK deutlich überschritten.

3. Der Freispruch, der sich auf die Verneinung sowohl der relativen, als auch der absoluten Fahruntüchtigkeit stützt, kann deshalb keinen Bestand haben.

(Mitgeteilt von Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht Dr. Dietrich Janßen, Oldenburg)

29. Die Sache wird dem Bundesgerichtshof nach § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG zur folgender Rechtsfrage vorgelegt:

Ist ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt neben einem Fahr Schüler sitzt, dessen fortgeschrittener Ausbildungsstand zu einem Eingreifen in der konkreten Situation keinen Anlass gibt, Führer des Kraftfahrzeuges im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO?

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 20. Februar 2014

– 3 SsRs 607/13, 3 SsRs 607/13-AK 220/13 –

Zum Sachverhalt:

Am 10.09.2013 hat das Amtsgericht den Betroffenen wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit der vorsätzlichen verbotswidrigen Benutzung eines Mobiltelefons „als Fahrzeugführer“ zu der Geldbuße von 40 Euro verurteilt. Gegen dieses Urteil hat der Betroffene form- und fristgerecht Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde eingelegt. Mit Beschluss des Einzelrichters vom 13.02.2014 wurde die Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts zugelassen und das Verfahren dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Das Amtsgericht hat rechtsfehlerfrei festgestellt, dass der Betroffene sich am 21.03.2013 als Fahrlehrer und Beifahrer auf einer Ausbildungsfahrt mit einer im Rahmen von mindestens sechs absolvierten Fahrstunden schon erfahrenen und in der Ausbildung fortgeschrittenen, am Steuer sitzenden Fahr Schülerin seines Fahrschulfahrzeuges (Pkw) befand. Während der Fahrt – beim Einbiegen in eine Straße nach rechts – telefonierte er über sein an das rechte Ohr gehaltenes Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung, wobei kein Anlass bestand, auf die bereits im Fahren geübte Fahr Schülerin besondere Aufmerksamkeit zu verwenden oder gar damit rechnen zu müssen, in deren Fahrverhalten eingreifen zu müssen. Das Amtsgericht sieht hierin einen vorsätzlichen Verstoß gegen § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO, der nach § 24 Abs. 1 StVG, § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO als Ordnungswidrigkeit zu ahnden ist, weil der Betroffene nach § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG Führer des Kraftfahrzeuges im Sinne dieses Gesetzes gewesen sei.

Der Senat kann über die Rechtsbeschwerde des Betroffenen nicht entscheiden, ohne entweder von der

Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 04.07.2013 oder von der Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg vom 24.03.2009 abzuweichen. Die Rechtsfrage ist auch entscheidungserheblich, weil über das Rechtsmittel nicht unabhängig von der Beantwortung der Rechtsfrage entschieden werden kann.

Aus den Gründen:

Der Senat sieht sich an der Verwerfung der Rechtsbeschwerde durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 04.07.2013 (DAR 2014, 40) gehindert, weil dort die tragende Rechtsauffassung vertreten wird, dass der Fahrlehrer, der neben einer fortgeschrittenen Fahrschülerin sitzt und in der konkreten Situation nicht in das Fahrgeschehen eingreifen muss, nicht Führer des Kraftfahrzeuges im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO sei (so auch AG Herne, VRR 2012, 272). Der Senat kann aber auch nicht der Rechtsbeschwerde stattgeben und den Betroffenen aus rechtlichen Gründen freisprechen, weil er dann von der Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg vom 24.03.2009 (NJW 2009, 2393 = DAR 2009, 402 = NZV 2009, 517; nachfolgend Nichtannahmebeschluss des BVerfG, 2. Kammer des Zweiten Senats, B. v. 02.06.2009 – 2 BvR 901/09) abweichen müsste, in der die tragende Rechtsauffassung vertreten wird, dass der für die Verkehrsbeobachtung verantwortliche Fahrlehrer wegen seiner Pflicht, den Fahrschüler ständig zu beobachten, um notfalls sofort eingreifen zu können, Führer des Kraftfahrzeuges im Sinne des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO sei.

Der Senat neigt dazu, sich der Auffassung des Oberlandesgerichts Bamberg und nicht der Auffassung des Oberlandesgerichts Düsseldorf, das seinerseits eine Vorlagepflicht nach § 121 Abs. 2 GVG wegen Abweichens von der Entscheidung des Oberlandesgerichts Bamberg unter Berufung auf die eine andere Frage betreffende Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28.07.1998 (BGHSt 44, 144) zu Unrecht verneint hat, anzuschließen (vgl. auch zu der ähnlichen Problematik bei § 24a StVG bzw. § 316 StGB: OLG Dresden, NJW 2006, 1013 [= BA 2006, 314] [keine Kfz-Führereigenschaft des Fahrlehrers]; a. A. AG Cottbus, DAR 2003, 476 [= BA 2003, 161]). Für die Beschränkung des Anwendungsbereiches von § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG „nur“ (OLG Dresden, a. a. O.) bzw. „vor allem“ (König, DAR 2003, 448, 449) auf die zivilrechtliche Gefährdungshaftung (§ 18 StVG) bzw. auf die Strafnorm des § 21 StVG gibt es – soweit ersichtlich – keine greifbaren Anhaltspunkte. Im Übrigen steht der Auffassung, der Fahrzeuglehrer könne erst dann als Kraftfahrzeugführer angesehen werden, wenn er konkret in das Fahrgeschehen eingreife (beispielsweise durch Bremsen oder Steuern mittels des Lenkrads) die Erwägung entgegen, dass der (infolge Haltens eines Mobiltelefons) eingeschränkt eingriffsbereite Fahrlehrer oder der (etwa infolge Konsums alkoholischer Getränke) in seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit beeinträchtigte Fahrlehrer die Situation, in der ein Eingreifen in das

Verkehrsgeschehen geboten ist, möglicherweise nicht erkennt bzw. nicht auf sie reagiert und damit nicht Führer des Kraftfahrzeuges wird. Die Rechtsprechung zum Führer und zum Führen eines Kraftfahrzeuges im Sinne der §§ 315c, 316 StGB steht zu der Auffassung des Oberlandesgerichts Bamberg nicht zwingend in Widerspruch, weil § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG für das Straßenverkehrsgesetz eine Sonderregelung trifft, die den Tatbestand des § 24 Abs. 1 StVG i. V. mit § 49 Abs. 1 Nr. 22, § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO miterfasst. Auch vermag das Argument nicht zu überzeugen, dass die Bejahung der Vorlegungsfrage zu dem untragbaren Ergebnis führe, dass der Fahrschüler, der eigenhändig (unter Verstoß gegen das Verbot des § 23 Abs. 1a Satz 1 StVO) mobil telefoniert, nicht wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 Abs. 1 StVG, § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO verfolgt werden könnte, weil „ausschließlich“ der Fahrlehrer aufgrund gesetzlicher Fiktion als Führer des Kraftfahrzeugs anzusehen wäre (so OLG Dresden, a. a. O., zu § 24a StVG). Einerseits könnte es als sachgerecht angesehen werden, den Fahrschüler überhaupt nicht als Führer eines Kraftfahrzeuges im Sinne des Strafverkehrsgesetzes (und damit auch der Straßenverkehrsordnung) zu behandeln; diese Ansicht befände sich in Übereinstimmung mit der Auslegung der Kraftfahrzeugführereigenschaft zu der Strafnorm des § 21 StVG, weshalb eine entsprechende Auslegung im Rahmen der Bußgeldvorschriften (§ 24 StVG i. V. m. der StVO, § 24a StVG) an sich folgerichtig wäre. Es läge nach Auffassung des Senats andererseits aber auch nicht fern, – unbeschadet der Beschränkung der zivilrechtlichen Haftung auf den Fahrlehrer – sowohl den Fahrschüler als auch den Fahrlehrer während der Ausbildungsfahrt zumindest ordnungswidrigkeitsrechtlich im Sinne des StVG i. V. m. der StVO als Kraftfahrzeugführer zu qualifizieren.

Eine abschließende Stellungnahme des Senats ist jedoch vorliegend nicht erforderlich, weil der Senat sich bei Bejahung der Vorlegungsfrage zu der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts Düsseldorf, im Falle der Verneinung der Vorlegungsfrage zu der des Oberlandesgerichts Bamberg in Widerspruch setzen würde (BGHSt 26, 384, 385).

30. Das tatrichterliche Urteil, durch das der Angeklagte wegen einer Trunkenheitsfahrt verurteilt wird, muss Feststellungen enthalten, die den Schluss auf den vom Tatgericht angenommenen rauschbedingten Fahrfehler zulassen. Allein ein mit 0,65 Promille angegebener Blutalkoholwert des Angeklagten zur Tatzeit erlaubt einen solchen Rückschluss nicht.

Oberlandesgericht Schleswig,
Beschluss vom 14. Januar 2014 – 1 Ss 152/13 (8/14) –

Aus den Gründen:

Die mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründete Revision des Angeklagten hat – vorläufig –

Erfolg. Die Gründe des angefochtenen Urteils sind lückenhaft und tragen die Verurteilung des Angeklagten wegen fahrlässiger (erst recht nicht, wie es im Rubrum heißt, wegen vorsätzlicher) Trunkenheit im Verkehr nicht.

Die Staatsanwaltschaft hat hierzu u. a. ausgeführt:

„Mit der Sachrüge ist das Rechtsmittel ordnungsgemäß ausgeführt. In der Sache hat es vorläufigen Erfolg. Das Urteil leidet an einem Darstellungs- und Begründungsmangel. Das Urteil enthält keine Feststellungen, die den Schluss auf den vom Tatgericht angenommenen rauschbedingten Fahrfehler zulassen. Allein der mit 0,65 Promille angegebene Blutalkoholwert des Angeklagten zur Tatzeit (wobei der Zeitpunkt des Trinkendes im Urteil nicht angegeben wird) erlaubt einen solchen Rückschluss nicht, zumal der Angeklagte weder von dem die Blutprobe entnehmenden Arzt noch den zum Unfallort herbeigerufenen Polizeibeamten als merklich alkoholisiert beschrieben wurde. Insoweit ist nicht auszuschließen, dass das zum Unfall führende verkehrswidrige Fahrverhalten des Angeklagten auf anderen Ursachen als einer alkoholbedingten Berauschung fußte.

Es ist aber nicht auszuschließen, dass in einer neuerlichen Hauptverhandlung Feststellungen zur Ursache des Fahrfehlers getroffen werden können. Diesbezüglich wäre insbesondere an ein Sachverständigengutachten zu denken, das unter Berücksichtigung der physiologischen Besonderheiten des Angeklagten Auskunft über dessen Alkoholverträglichkeit geben könnte.“

31. *) Gibt das Amtsgericht mit seinem Beschluss zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO zu erkennen, dass es – abweichend vom Antrag der Staatsanwaltschaft – auch die Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis als gegeben ansieht, so stellt die Verkündung einer solchen Entscheidung einen Wiedereintritt in die Verhandlung dar, der der vorausgegangenen Schlussklärung des Angeklagten die Bedeutung des letzten Wortes nimmt und dessen erneute Gewährung erforderlich macht.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 07. Oktober 2013
– III-1 RVs 51/13, 1 RVs 51/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen „fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung“ zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen zu je 50,00 € verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Hiergegen richtet sich die (Sprung-)Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt.

Das Rechtsmittel hat mit der zulässig ausgeführten Verfahrensrüge (vorläufig) Erfolg.

Aus den Gründen:

II. 1. a) Der Rüge liegt ausweislich der Sitzungsniederschrift folgender Verfahrensablauf zugrunde:

In der Hauptverhandlung vom 06. Mai 2013 hielten die Vertreterin der Staatsanwaltschaft und der Verteidiger ihre Schlussvorträge. Die Staatsanwaltschaft beantragte die Verhängung einer Geldstrafe und die Anordnung eines dreimonatigen Fahrverbots, der Verteidiger beantragte, den Angeklagten freizusprechen und stellte die Verhängung einer Geldbuße (wegen einer etwa begangenen Ordnungswidrigkeit) in das Ermessen des Gerichts. Der Angeklagte hatte das letzte Wort und erklärte auf Befragen, ob er selbst noch etwas zu seiner Verteidigung anzuführen habe, dass „alles gesagt“ sei. Nach zwanzigminütiger Unterbrechung der Hauptverhandlung und erneutem Aufruf der Sache verkündete das Amtsgericht einen Beschluss, durch den dem Angeklagten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen wurde. Zur Begründung wurde hierin unter Darstellung des dem Angeklagten zur Last gelegten Sachverhaltes ausgeführt, der Angeklagte sei aufgrund der bisherigen Ergebnisse der Ermittlungen dringend verdächtig, sich einer zumindest fahrlässig begangenen Straftat nach § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB schuldig gemacht zu haben, weshalb dringende Gründe für die Annahme gegeben seien, dass ihm die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen werde. Der Beschluss wurde dem Angeklagten und seinem Verteidiger ausgehändigt, woraufhin der Angeklagte seinen Führerschein zu den Akten reichte. Unmittelbar im Anschluss hieran wurde das Urteil verkündet.

b) Mit dieser Verfahrensweise hat das Amtsgericht das Recht des Angeklagten auf Erteilung des letzten Wortes (§ 258 Abs. 2, 2. Hs, Abs. 3 StPO) verletzt.

Das Amtsgericht hatte mit seinem Beschluss zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zu erkennen gegeben, dass es zum einen den Angeklagten der ihm vorgeworfenen Straftat für dringend verdächtig hielt und zum anderen – abweichend vom Antrag der Staatsanwaltschaft – auch die Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB als gegeben ansah. Die Verkündung einer solchen Entscheidung, die in unmittelbarem Bezug zu der zu treffenden Sachentscheidung steht, weil sich in ihr die Bewertung urteilsrelevanter Fragen durch das Gericht widerspiegelt, stellt einen Wiedereintritt in die Verhandlung dar, der der vorausgegangenen Schlussklärung des Angeklagten die Bedeutung des letzten Wortes nimmt und dessen erneute Gewährung erforderlich macht (vgl. BGH NSIZ-RR 2001, 372; BGH bei Becker NSIZ-RR 2002, 65, 71; BGH Beschluss vom 24. März 1993 [5 StR 164/93] <juris>; LR-Stuckenber, StPO, 26. Auflage [2012], § 258 Rdnr. 6 ff.; Meyer-Goßner, StPO, 56. Auflage [2013], § 258 Rdnr. 28 ff.). Das Amtsgericht hat jedoch nach der Verkündung des Beschlusses unmittelbar das Urteil verkündet, ohne dem Angeklagten zuvor nochmals Gelegenheit zum Schlusswort zu geben.

Bei der hier gewählten Verfahrensweise war die Verkündung des Beschlusses zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auch nicht etwa Teil der ab-

schließenden Entscheidung (vgl. hierzu BGH NJW 2001, 2109); dass das Amtsgericht Beschluss und Urteil auch in umgekehrter Reihenfolge hätte verkünden können, ist insoweit ohne Belang (ebenso BGH NSTZ-RR 2001, 372).

c) Die aufgezeigte Gesetzesverletzung erfordert die Aufhebung des angefochtenen Urteils. Zwar begründet die Nichterteilung des letzten Wortes nicht zwingend die Revision, jedoch kann nach einhelliger Ansicht das Beruhen des Urteils auf Verstößen gegen § 258 StPO wegen der besonderen Bedeutung der Vorschrift für die Verteidigung des Angeklagten nur in besonders gelagerten Ausnahmefällen ausgeschlossen werden – etwa wenn der Angeklagte geständig ist und das letzte Wort keinen Einfluss auf den Schuld- oder Strafausspruch haben kann (Meyer-Goßner, a. a. O., § 258 Rdnr. 34 m. w. N.).

Ein solcher Ausnahmefall liegt hier nicht vor. Der Angeklagte war im Verfahren vor dem Amtsgericht nicht geständig. Dass er die Ausführungen des Gerichts zu § 111a StPO vor Urteilserslass noch inhaltlich kommentieren konnte und hiervon aus eigenem Antrieb auch tatsächlich Gebrauch gemacht hat, ist den dienstlichen Stellungnahmen des Tatrichters und der staatsanwaltlichen Sitzungsvertreterin zum Verhandlungsablauf nicht zu entnehmen. Vor diesem Hintergrund vermag der Senat nicht auszuschließen, dass das Unterbleiben der förmlichen Wiedererteilung des letzten Wortes eine potentiell entscheidungserhebliche Schlussserklärung des Angeklagten verhindert hat.

2. Da bereits der genannte Verfahrensverstoß nach § 353, 354 Abs. 2 StPO zur Aufhebung des Urteils mit den zugrunde liegenden Feststellungen sowie zur Zurückverweisung der Sache führt, bedarf es eines Eingehens auf die vom Angeklagten zugleich erhobene Sachrüge nicht.

III. Der Senat hat – in analoger Anwendung des § 126 Abs. 3 StPO – geprüft, ob die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben ist. Die diesbezüglichen Voraussetzungen des § 111a Abs. 2 StPO liegen indes nicht vor. Insbesondere bietet der bloße Zeitablauf infolge Rechtsmittel einlegung – auch unter Berücksichtigung des vorläufigen Erfolgs der Revision – für sich allein noch keinen Anlass zur Aufhebung der Maßnahme (vgl. hierzu Meyer-Goßner, a. a. O., § 111a Rdnr. 11-12).

32. *) 1. Für die vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB bedarf es keiner zweifelsfreien Feststellung, dass die Ungeeignetheit entfallen ist. Vielmehr genügt eine auf neue Tatsachen (hier: Teilnahme am Aufbauseminar „DEKRA-Mobil; Unbedenklichkeitsbescheinigung der Fahrerlaubnisbehörde) gestützte hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass sich der Verurteilte im Straßenverkehr nicht mehr als gefährlich erweisen wird.

2. Da es sich bei der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden mit einer Sperrfrist für die Wiedererteilung um eine Maßnahme der Sicherung und

Besserung handelt, können allein täterbezogene Umstände in die Gefährlichkeitsprognose eingestellt werden. Dagegen verbieten sich – wie auch schon bei der Bemessung der Sperrfrist – jegliche allgemeine strafpolitische Erwägungen oder gar Verweise auf eine Gleichbehandlung zwischen Straftätern, insbesondere auch die Gründung der Entscheidung auf verwaltungsinterne Richtlinien, wie sie die Staatsanwaltschaft für Ersttäter mit einer Alkoholisierung von unter 2 Promille hat.

3. Stellt das Gericht eine hinreichende Wahrscheinlichkeit fest, dass der Täter nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, hat es die Sperre mit sofortiger Wirkung aufzuheben. Das Wort "kann" bringt lediglich die Möglichkeit zum Ausdruck, eine bereits rechtskräftig gewordene Entscheidung nachträglich zu ändern. Deshalb ist es mit § 69a Abs. 7 StGB nicht zu vereinbaren, die Sperrfrist – ausgehend vom Zeitpunkt ihres Ablaufs – um eine bestimmte Zeit zu verkürzen.

Amtsgericht Kehl,

Beschluss vom 21. März 2014 – 2 Cs 206 Js 15342/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit Strafbefehl wurde dem Verurteilten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von zehn Monaten festgesetzt. Der Strafbefehl ist rechtskräftig seit dem 18.12.2013. Bereits am Tag, dem 24.10.2013, wurde der Führerschein des Verurteilten sichergestellt. Die Sicherstellung dauerte bis zur Rechtskraft des Strafbefehls fort.

Am 25.02.2014 beantragte der Verurteilte die angeordnete Sperre vorzeitig aufzuheben. Zur Begründung seines Antrags legt er eine Bestätigung über die Teilnahme an einem besonderen Aufbauseminar nach dem Modell „DEKRA-Mobil“ vom 18.02.2014 vor. Darüber hinaus hat ihm die Führerscheinbehörde des Landratsamts O. am 11.02.2014 eine sogenannte Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt.

Die Staatsanwaltschaft hat beantragt, den Antrag auf vorzeitige Aufhebung der Sperrfrist als derzeit unbegründet zurückzuweisen. Es komme allenfalls eine Sperrfristverkürzung um drei Monate in Betracht, weil besondere Gründe für eine darüber hinausgehende Fristabkürzung nicht ersichtlich seien. Insofern fehle es derzeit an der Entscheidungsmöglichkeit. Die weitere Entwicklung bis Anfang Juni 2014 sei abzuwarten.

Aus den Gründen:

Die Sperre für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis ist gemäß § 69a Abs. 7 StGB mit sofortiger Wirkung aufzuheben.

1. Nach § 69a Abs. 7 StGB kann das Gericht die Sperrfrist vorzeitig aufheben, wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, dass der Verurteilte nicht mehr ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, und die Sperre mindestens drei Monate bzw. im Fall des §§ 69 Abs. 3 StGB ein Jahr gedauert hat.

Dazu bedarf es keiner zweifelsfreien Feststellung, dass die Ungeeignetheit entfallen ist. Vielmehr genügt eine auf neue Tatsachen gestützte hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass sich der Verurteilte im Straßenverkehr nicht mehr als gefährlich erweisen wird (Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Auflage 2007, § 69a, Rn. 82).

Die Beurteilung, ob eine hinreichende Wahrscheinlichkeit besteht, darf nicht schematisch erfolgen. Vielmehr sind sämtliche Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen. Da es sich bei der Entziehung der Fahrerlaubnis verbunden mit einer Sperrfrist für die Wiedererteilung nicht um eine Strafe, sondern um eine Maßnahme der Sicherung und Besserung handelt, können allein täterbezogene Umstände in die Gefährlichkeitsprognose eingestellt werden (vgl. allgemein dazu Schönke-Schröder, Strafgesetzbuch, 28. Auflage 2010, Vorbemerkungen zu den §§ 61 ff.). Deshalb verbieten sich – wie auch schon bei der Bemessung der Sperrfrist – jegliche allgemeine strafpolitische Erwägungen oder gar Verweise auf eine Gleichbehandlung zwischen Straftätern, insbesondere auch die Gründung der Entscheidung auf verwaltungsinterne Richtlinien, wie sie die Staatsanwaltschaft für Ersttäter mit einer Alkoholisierung von unter 2 Promille hat (vgl. zu den allgemeinen Grundsätzen der Bemessung der Sperrfrist Fischer, Strafgesetzbuch, 60. Auflage, § 69a Rn. 15). Dem Erfordernis der Einzelfallbeurteilung widerspricht es allerdings nicht, wenn aus der erfolgreichen Teilnahme an standardisierten Kursen für Täter alkoholbedingter Verkehrsstraftaten, im Allgemeinen geschlossen wird, dass durch die Kursteilnahme eine nachhaltige Verbesserung des Täters im Umgang mit Alkohol im Straßenverkehr eingetreten ist. Eine erfolgreiche Kursteilnahme ist aber nur ein Indiz für den Fortfall des Eignungsmangels, weshalb insbesondere bei einer hohen Blutalkoholkonzentration bei der Tat noch weitere Umstände hinzutreten müssen (vgl. Schönke-Schröder, Strafgesetzbuch, 28. Auflage 2010, § 69a, Rn. 20 mit weiteren Nachweisen).

Die Dauer der angeordneten Sperrfrist ist für die Beurteilung, ob der Verurteilte nunmehr wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr ist, kein taugliches Kriterium. Die Bemessung der Sperrfrist beruht auf einer Prognoseentscheidung. Es liegt in der Natur der Sache, dass nicht sicher gesagt werden kann, ob mit Ablauf der Sperrfrist die Geeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder gegeben sein wird, oder ob sie nicht vielleicht auch schon früher wieder vorliegt. Das Gesetz trägt dem mit der eingeräumten Möglichkeit der vorzeitigen Aufhebung der Sperre nach § 69a Abs. 7 StGB Rechnung. § 69a Abs. 7 StGB ermöglicht sogar die Aufhebung einer lebenslang angeordneten Sperre (OLG Karlsruhe NStZ-RR 2002, 54). Deshalb ist es mit § 69a Abs. 7 StGB nicht zu vereinbaren, die Sperrfrist – ausgehend vom Zeitpunkt ihres Ablaufs – um eine bestimmte Zeit zu verkürzen, wie es die Richtlinien der Staatsanwaltschaft offenbar vorsehen.

Stellt das Gericht schließlich eine hinreichende Wahrscheinlichkeit fest, dass der Täter nicht mehr un-

geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, hat es kein Ermessen, ob es die Sperre vorzeitig aufhebt. Das „kann“ bringt lediglich die Möglichkeit zum Ausdruck, eine bereits rechtskräftig gewordene Entscheidung nachträglich zu ändern (Leipziger Kommentar zum StGB, 12. Auflage 2007, § 69a, Rn. 81; a. A. offenbar ohne weitere Begründung LG Hildesheim DAR 2004, 110 [= BA 2004, 81]).

2. Nach dieser Maßgabe ist im vorliegenden Fall festzustellen, dass die formellen (2.a) und materiellen (2.b) Voraussetzungen der Aufhebung der Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis gegeben sind, weshalb das Gericht die Sperre mit sofortiger Wirkung aufzuheben hat.

2.a Die mit dem Strafbefehl verhängte Sperre besteht seit über drei Monaten. Ein Fall des § 69a Abs. 3 StGB liegt nicht vor.

2.b Es liegen neue Tatsachen vor, die eine hinreichende Wahrscheinlichkeit begründen, dass der Verurteilte bezogen auf die Teilnahme im Straßenverkehr nicht mehr für die Allgemeinheit gefährlich ist.

Der Angeklagte hat ausweislich der Bestätigung der DEKRA vom 18.02.2014 nachgewiesen, dass er erfolgreich an einem besonderen Aufbauseminar nach dem Modell „DEKRA-Mobil“ teilgenommen hat. Es wird ihm bescheinigt, dass er einen deutlichen Informations- und Erkenntniszuwachs erfahren und seine Fähigkeiten der Selbstwahrnehmung und Selbstkritik verbessert sowie selbstverantwortlich die eigenen Verhaltensweisen im Straßenverkehr reflektiert und persönliche Strategien zu Rückfallvermeidung gearbeitet hat. Da es sich bei dem Modell „DEKRA-Mobil“ um einen anerkannten standardisierten Kurs für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer handelt, hat das Gericht keine Zweifel daran, dass die bescheinigten positiven Entwicklungen beim Verurteilten tatsächlich gegeben sind.

Die relativ geringe Alkoholisierung des Verurteilten bei der Tat mit 1,21 Promille lässt keinen Schluss auf eine Alkoholsucht oder einen allgemeinen regelmäßigen oder unkontrollierten übermäßigen Alkoholkonsum zu. Maßnahmen zur Suchtbehandlung scheinen deshalb nicht erforderlich zu sein, um den Verurteilten davon abzuhalten, erneut alkoholbedingte Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr zu begehen.

Unter Berücksichtigung der Sicherstellung des Fühlerscheins des Verurteilten ab dem 24.10.2013 ist es dem Verurteilten bereits seit fast fünf Monaten verwehrt, fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Damit ist davon auszugehen, dass der Verurteilte, dem die Fahrerlaubnis das erste Mal entzogen wurde, bereits eindrucksvoll gespürt hat, welche persönlichen Einschränkungen er hat, wenn er nicht über eine Fahrerlaubnis verfügt.

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass der Verurteilte seit der Entziehung der Fahrerlaubnis erneut im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr wegen Alkoholkonsums aufgefallen ist.

Schließlich hat das Landratsamt O. am 11.02.2014 erklärt, dass keine Bedenken gegen die Wiedererteil-

lung einer Fahrerlaubnis nach Ablauf der verkürzten Sperrfrist bestünden.

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass der Verurteilte seit der Entziehung der Fahrerlaubnis erneut im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr wegen Alkoholkonsums aufgefallen ist.

Dies alles lässt nur die begründete Annahme zu, dass der Verurteilte zukünftig verantwortungsvoll mit Alkohol im Straßenverkehr umgehen wird.

33. 1. Die Tendenz, dass die Polizei bei allgemeinen und bei anlassbezogenen Verkehrskontrollen Führerscheine zunehmend überprüft, lässt das staatliche Interesse an der Abgabe eines Führerscheins nach Entzug der Fahrerlaubnis sinken und kann eine Wohnungsdurchsuchung zur Auffindung eines Führerscheins unverhältnismäßig werden lassen.

2. Eine Wohnungsdurchsuchung zur Auffindung des Führerscheins ist dann unzulässig, wenn die Behörde zuvor als einzige Konsequenz aus der Nichtabgabe des Führerscheins ein Zwangsgeld androht hat, eine Zwangsgeldfestsetzung aber bisher unterblieben ist.

Amtsgericht Elmshorn,

Beschluss vom 04. Oktober 2013 – 52 II 12/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit Ordnungsverfügung vom 19.07.2013, die seit dem 21.08.2013 bestandskräftig ist, hat der Antragsteller dem Betroffenen die Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr mit sofortiger Wirkung auf der Basis von § 3 StVG in Verbindung mit §§ 14, 46 FeV und § 163 ff LvWG sowie gem. § 80 Abs. 2 Ziff. 4 VwGO entzogen. Gleichzeitig hat der Antragsteller verfügt, dass der Betroffene sämtliche auf seinen Namen ausgestellte Führerscheindokumente per Einschreiben oder persönlich innerhalb von 3 Tagen nach Zustellung dieser Verfügung auszuhändigen hat. Schließlich wurde angeordnet: „Sollte das Führerscheindokument nicht fristgerecht vorgelegt werden, drohe ich Ihnen hiermit gem. §§ 235 ff LvWG die Festsetzung eines Zwangsgeldes in Höhe von 250,- € an“.

Hintergrund der Verfügung des Antragstellers war, dass der Betroffene am 27.05.2013 anlässlich einer Fahrzeugkontrolle positiv auf Amphetamine, Kokain und Cannabis getestet worden war. Der insgesamt vierseitige Bescheid setzt sich ausführlich mit den schädlichen Wirkungen von Drogen im Straßenverkehr auseinander und begründet hieraus den Fahrerlaubnisentzug.

Nachdem der Betroffene zunächst angegeben habe, er habe seinen Führerschein als Pfand bei einem Fitnessstudio hinterlassen, hat er, nachdem sein Führerschein bei dem von ihm benannten Fitnessstudio nicht aufgetaucht ist, schließlich geltend gemacht, seinen Führerschein verloren zu haben. Hierauf forderte die

Straßenverkehrsbehörde den Betroffenen gem. § 5 StVG auf, über den Verlust eine eidesstattliche Versicherung abzugeben. Die Versicherung an Eides statt könne entweder bei dem Antragsteller oder vor einem Notar abgegeben werden. Die Gebühren beliefen sich auf 30,70 €.

Schließlich befindet sich in der vorgelegten behördlichen Akte ein Aktenvermerk, dass der Betroffene ohne Personalausweis und auch ohne Geld für die Gebühren bei der Behörde zur Abgabe der eidesstattlichen Versicherung über den Verlust des Führerscheins erschien. Die eidesstattliche Versicherung konnte aber wegen des fehlenden Ausweises und der fehlenden Gebühren nicht abgenommen werden.

Der Antragsteller hat den Antrag gestellt, die Öffnung und Durchsuchung der Wohnung des Betroffenen anzuordnen, gleichzeitig auch die Durchsuchung der sonstigen Sachen und der Person des Betroffenen anzuordnen, da zu vermuten sei, dass die Durchsuchung zur Auffindung seines Führerscheins führen wird. Gleichzeitig hat der Antragsteller beantragt,

die Durchsuchung auf andere Personen sowie deren Räume und Sachen zu erstrecken, wenn sich Anhaltepunkte dafür ergeben, dass sich der Führerschein dort befinden könnte. Einen evtl. bei der Durchsuchung aufgefundenen Führerschein, bittet der Antragsteller, in Verwahrung zu nehmen oder in sonstiger Weise sicherzustellen. Er beantragt, mit der Durchsuchung die Polizei zu beauftragen. Der Antrag war wegen fehlender Verhältnismäßigkeit abzulehnen.

Aus den Gründen:

1. Der Antrag ist zulässig. Der Antragsteller hat ein Rechtsschutzbedürfnis an der Erwirkung einer richterlichen Durchsuchungsanordnung. Zwar hat der Antragsgegner das Betreten seiner Wohnung zum Zwecke der Durchsuchung und der Sicherstellung seines Führerscheins bisher nicht verweigert. Es kann dem Antragsteller jedoch nicht verwehrt werden, bereits im Vorfeld eines Versuchs, die Ablieferung des Führerscheins zwangsweise durchzusetzen, eine richterliche Anordnung zu erwirken (vgl. VG Augsburg vom 01.03.2012, Au 7 V 12.271, Rnr. 27).

2. In der Sache hat der Antrag (zumindest derzeit) keinen Erfolg.

Die Durchsuchung von Wohnräumen ist gem. § 208 Ziff. 2 LVwG dann zulässig, wenn Tatsachen dafür sprechen, dass sich darin oder darauf Sachen befinden, die nach § 210 Abs. 1 Nr. 1 LVwG sichergestellt werden dürfen. Diese Voraussetzungen liegen vor. Es handelt sich um den Führerschein des Betroffenen, den der Betroffene zumindest lange in seinem Besitz gehabt hat. Angaben über den Verbleib haben sich als unrichtig herausgestellt. Deshalb besteht eine erhebliche Wahrscheinlichkeit, dass sich der Führerschein noch im Besitz des Betroffenen, wahrscheinlich in der Wohnung, befindet.

Gleichwohl scheidet die Durchsuchung an fehlender Verhältnismäßigkeit.

Gemäß Artikel 13 Abs. 1 ist die Wohnung unverletzlich. Dies bedeutet, dass Eingriffe nicht nur einer

gesetzlichen Grundlage bedürfen, sondern dass auch bei Anwendung der Gesetze, die die Durchsuchung rechtfertigen, wie bei jedem Grundrechtseingriff der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gilt.

Die Abwägung der Schwere der Verletzungen der Rechtsordnung durch den Betroffenen und der Schwere des Eingriffs in die Rechte des Betroffenen durch die Behörde führt zu dem Ergebnis, dass das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung schwerer wiegt. Dies ergibt sich aus der folgenden Überlegung:

Der Betroffene ist zwar verpflichtet, seinen Führerschein abzugeben als Folge des bestandskräftigen Entzugs der Fahrerlaubnis. Dass er dieser Verpflichtung nicht nachkommt und auch die eidesstattliche Versicherung über den Verlust des Führerscheins mangels Mitführung von Geld und Personaldokument nicht abgeben konnte, mag die Verletzung einer Verpflichtung gegenüber den staatlichen Behörden, namentlich dem Antragsteller sein.

Diese Verletzung wiegt aber nicht schwer. Denn in Zeiten moderner Kommunikationstechnik ist der Schaden, den die Nichtabgabe des vielleicht noch vorhandenen Führerscheins für die öffentliche Sicherheit, insbesondere des Straßenverkehrs, anrichten kann, gering. Bei einer allgemeinen oder auch anlassbezogenen Verkehrskontrolle wird heute in der weit überwiegenden Zahl der Fälle von der Polizei ein ausgehändigter Führerschein überprüft und die Personalien des Fahrzeugführers abgeglichen. Bei einer solchen Überprüfung würde der Entzug der Fahrerlaubnis festgestellt werden. Die Gefahr, dass in einer konkreten Situation einmal ausnahmsweise keine Überprüfung erfolgt und der Betroffene dann unberechtigterweise weiterfahren darf, ist vergleichsweise gering. Auch die Gefahr, dass die subjektive Hemmschwelle, ein Auto ohne Fahrerlaubnis zu fahren, sinkt, wenn der Betroffene den Führerschein behält, hält das Gericht für vernachlässigbar gering. Im Ergebnis bedeutet dies, dass der Verbleib des Führerscheins bei dem Betroffenen faktisch kaum Schaden anrichtet. Das Interesse, welches eine funktionierende Rechtsordnung an der tatsächlichen Abgabe des Führerscheins hat, ist folglich objektiv eher gering.

Dagegen ist eine Wohnungsdurchsuchung ein solch einschneidender und massiver Eingriff in das Wohnungsgrundrecht und in den unmittelbaren Bereich der engsten Privatsphäre, dass eine Durchsuchung weit über das hinaus ginge, was durch den bloßen Verbleib des Führerscheins des Betroffenen beim Betroffenen gerechtfertigt wäre.

Die Gegenauffassung (zuletzt Beschluss des VG Augsburg vom 01.03.2012, Au 7 V 12.271) kann nicht überzeugen. Diese Entscheidung geht nämlich wie selbstverständlich, und ohne dies weiter zu begründen, davon aus, dass der Betroffene, wenn er seinen Führerschein behält, weiterhin „ungehindert am Straßenverkehr teilnimmt“ (a. a. O., Rnr. 28). Dies ist aber heutzutage – wie dargelegt – angesichts der Überprüfungsmöglichkeiten und der Überprüfungspraxis der Polizei bei Führerscheinkontrollen nicht mehr richtig.

Zudem hat die Verwaltung dem Betroffenen für den Fall der Nichtabgabe des Führerscheins eine Konsequenz angedroht, nämlich die Festsetzung eines Zwangsgeldes. Hiermit hat sich die Verwaltung selbst gebunden. Dies hat zur Folge, dass schwerwiegendere Eingriffe, also insbesondere weitergehende Grundrechtseingriffe noch vor der Verhängung eines Zwangsgeldes nicht möglich sind.

Die Durchsuchung von Räumen Dritter, wie von dem Antragsteller beantragt, kommt erst recht nicht in Betracht (vgl. auch Mitsch in: Karlsruher Kommentar zum OWiG § 91 Rnr. 31 unten).

Der Antrag musste deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgelehnt werden.

34. *) 1. Der Vorwurf eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG setzt weder voraus, dass der Betroffene tatsächlich bemerkt hat, dass er das Fahrzeug unter dem Einfluss von Drogen fuhr, noch dass er die Wirkung des Rauschmittels zur Tatzeit hätte spüren können. Es genügt vielmehr, wenn der Betroffene die Möglichkeit der fortdauernden, wenn auch womöglich subjektiv nicht spürbaren Rauschwirkung hätte erkennen können und müssen.

2. Ein Betroffener, der kein gewohnheitsmäßiger Konsument ist, muss nach Ablauf von drei Tagen nach der von ihm eingeräumten Drogeneinnahme in der Regel nicht mehr damit rechnen, dass sein Drogenkonsum seine Fahrsicherheit noch beeinträchtigen könnte, so dass es an einem fahrlässigen Handeln des Betroffenen fehlt.

Amtsgericht Herne-Wanne,
Urteil vom 09. August 2013

– 11 OWi 54 Js 393/12-121/12, 11 OWi 121/12 –

Zum Sachverhalt:

Durch Bußgeldbescheid vom 27.02.2012 wurde dem Betroffenen zur Last gelegt, am 02.09.2011 gegen 22.35 Uhr unter Verstoß gegen § 24a Abs. 2, Abs. 3 StVG mit einem Kraftfahrzeug gefahren zu sein. Dem Betroffenen wurde darin vorgeworfen, zur Tatzeit ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung des berauschenden Mittels Cannabis geführt zu haben. Dem Betroffenen wurde mit dessen Einwilligung am 02.09.2011 gegen 23.22 Uhr eine Blutprobe entnommen. Das durchgeführte Forensisch-Toxikologische Gutachten des Universitätsklinikum E. vom 28.09.2011 ergab einen positiven Befund auf Cannabinoide. Folgende Werte wurden dabei festgestellt: THC: 1,7 ng/ml, THC-Metabolit (THC-11-OH): ca. 0,3 ng/ml, THC-Metabolit (THC-COOH, THC-Carbonsäure): 43 ng/ml.

Der Betroffene war aus tatsächlichen Gründen freizusprechen, weil sich ein fahrlässiges Handeln des Betroffenen nicht mit der für eine Verurteilung erforderlichen Sicherheit feststellen ließ.

Aus den Gründen:

Fahrlässiges Handeln im Sinne des § 10 OWiG liegt vor, wenn der Betroffene 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 – (vgl. Göhler, 16. Auflage, § 10 Rn. 6). Bezogen auf den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass dem Betroffenen nachzuweisen ist, dass er die Möglichkeit einer fortdauernden Wirkung seines Cannabiskonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen (OLG Hamm, NJW 2005, 3298 [= BA 2006, 232]). Der Vorwurf schuldhafter Tatbegehung, sei es vorsätzlich oder fahrlässig, bezieht sich nicht allein auf den Konsumvorgang, sondern auch auf die Wirkungen des Rauschmittels zum Tatzeitpunkt (vgl. OLG Hamm, a. a. O.). Der Vorwurf fahrlässigen Handelns im Sinne des § 10 OWiG setzt aber weder voraus, dass der Betroffene tatsächlich bemerkt hat, dass er das Fahrzeug unter dem Einfluss von Drogen fuhr – wobei bei bemerken vorsätzliches Handeln gegeben wäre –, noch dass er die Wirkung des Rauschmittels zur Tatzeit hätte spüren können, die THC-Konzentration für ihn also subjektiv wahrnehmbar war (OLG Brandenburg, BA 45, 135-138). Es genügt, wenn der Betroffene die Möglichkeit der fortdauernden, wenn auch womöglich subjektiv nicht spürbaren Rauschwirkung hätte erkennen können und müssen (OLG Hamm, Beschluss vom 05.11.2011, III-3 RVS 19/11 [BA 2011, 288]). An dieser Erkennbarkeit im Tatzeitpunkt kann es ausnahmsweise fehlen, wenn zwischen Einnahme des Rauschmittels und Begehung der Tat längere Zeit vergangen ist (OLG Hamm, NJW 2005, 3298). Ein Betroffener, der kein gewohnheitsmäßiger Konsument ist, muss nach Ablauf von drei Tagen nach der von ihm eingeräumten Drogeneinnahme in der Regel nicht mehr damit rechnen, dass sein Drogenkonsum seine Fahrsicherheit noch beeinträchtigen könnte, so dass es an einem fahrlässigen Handeln des Betroffenen fehlt (OLG Hamm, Beschluss vom 21.12.2012, Aktenzeichen: III-2 RBS 83/12 [BA 2013, 189]).

Der Betroffene hat sich nicht zur Sache eingelassen. Aus der polizeilichen Anzeige vom 02.09.2011, welche durch Bekanntgabe ihres wesentlichen Inhaltes und Kenntnisnahme hiervon am 09.08.2013 zum Gegenstand der Hauptverhandlung gemacht wurde, geht hervor, dass der Betroffene damals gegenüber den Polizisten angegeben habe, letztmalig vor drei Tagen Cannabis konsumiert zu haben. Aus der OWiG-Anzeige geht ferner hervor, dass der Betroffene gegen 19.00 Uhr letztmalig Insulin gespritzt habe.

Die angehörten Zeugen x und y vermochten sich nicht mehr an den konkreten Vorfall zu erinnern. Die Zeugin y konnte anhand der OWiG-Anzeige lediglich rekonstruieren, dass sie seinerzeit einen Pupillentest

vorgenommen habe. An den konkreten Test bei dem Betroffenen hatte die Zeugin y allerdings auch keine Erinnerung mehr.

Das Gericht hat durch den Sachverständigen ... ein mündliches Sachverständigengutachten eingeholt zu der Frage, ob angesichts der bei dem Betroffenen festgestellten, noch über den Grenzwert von 1 ng/ml liegenden THC-Konzentration von 1,7 ng/ml, dessen letzter Cannabiskonsum bereits drei Tage vor dem hier in Rede stehenden Vorfall erfolgt sein kann, sowie ob es bei ihm aufgrund regelmäßiger Verabreichung von Insulin zu einem verzögernden Abbau des von ihm konsumierten Cannabis gekommen sein kann.

Der Sachverständige – Gerichtsmediziner und Facharzt für Rechtsmedizin am Universitätsklinikum E. – führte in seinem mündlich erstatteten Gutachten im Wesentlichen Folgendes aus:

Im Allgemeinen führe Cannabis-Konsum zu einer eingeschränkten Konzentrationsfähigkeit. Problematisch bei Cannabis – ähnlich wie auch bei Medikamenten – sei die Bestimmung des Wertes und des Abbauverlaufes, da sich diese nicht so sicher berechnen lassen würden wie beispielsweise bei Alkohol. Nach den Ausführungen des Sachverständigen sei THC normalerweise innerhalb von sechs Stunden abgebaut. Andere Studien würden jedoch zeigen, dass auch längere Abbaueiten von 12, 24, bis zu 46 Stunden oder länger möglich seien. Das hänge auch davon ab, wie gewöhnt der Konsument sei. Der durch die Grenzwertkommission gesetzte Grenzwert von 1,0 ng/ml für THC basiere letztlich auf empirischen Studien, bei denen man den Angaben der Probanden zu ihrem Konsumverhalten Glauben schenkt. Der angesetzte Grenzwert für die THC-Carbonsäure (THC-Metabolit) liege in der Literatur zwischen 150 und 75 ng/ml. Ein dauernder oder gewohnheitsmäßiger Konsum von Cannabisprodukten könne nach Ansicht des Sachverständigen ggf. ab einer THC-Carbonsäure-Konzentration von 150 ng/ml angenommen werden. Sowohl der THC-Grenzwert wie auch der THC-Carbonsäure-Grenzwert ließen sich nach den Ausführungen des Sachverständigen jedoch nicht als absolut sicher bezeichnen. Nach dem Sachverständigen sei schon nicht ohne weiteres definierbar, was gewohnheitsmäßiger Konsum bedeute. Auch der THC-Carbonsäure-Grenzwert sei keine absolut sichere Richtschnur. Ein Wert unterhalb dieses Grenzwertes bedeute nicht automatisch, dass der Betroffene kein regelmäßiger Konsument sei und umgekehrt. Der Sachverständige führte weiter aus, dass die Einnahme von Insulin wahrscheinlich keine Relevanz auf den Abbau des THC habe. Studien hierzu seien dem Sachverständigen nach entsprechender Recherche jedenfalls nicht bekannt. Der Sachverständige hat weiter ausgeführt, dass Insulin grundsätzlich ein Hormon sei, das vom Körper im Normalfall produziert und für die Verwertung von Zucker erforderlich sei. Das Vorliegen von Insulin im Körper sei daher der Normalfall. Problematisch sei es eher, wenn kein Insulin im Körper vorhanden wäre. Die Zugabe von Insulin zum Körper hat jedoch nach den Ausführungen des Sachverständigen jedenfalls keinen Einfluss auf den THC-Abbau.

Der Sachverständige führte ferner aus, dass der hier festgestellte Wert von 1,7 ng/ml grundsätzlich auch nach drei Tagen nach letztmaligem Cannabiskonsum möglich wäre. Auch für einen Gelegenheitskonsumenten sei dies nach den Ausführungen des Sachverständigen nicht auszuschließen. Cannabis könne im Fettgewebe gespeichert werden und dann nach und nach von dort weiterhin abgegeben werden. Aufgrund der Befunde der Blutuntersuchung und aufgrund der eher unsicheren Grenzwerte könne der Sachverständige nicht sagen, ob der Betroffene Gelegenheits- oder Dauerkonsument ist. Der Sachverständige führte jedenfalls aus, dass es aufgrund der Befundkonstellation keinen Beweis für einen Dauerkonsum des Betroffenen gebe. Nach dem Sachverständigen liege eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür vor, dass der Konsum des Betroffenen hier weniger als drei Tage zurückgelegt habe. Hierbei sprach der Sachverständige allerdings davon, dass es sich lediglich um eine Tendenz seinerseits handle. Jedoch könne ein bis zu drei Tage zurückliegender Konsum auch nicht ausgeschlossen werden. Der Sachverständige habe zwar die Tendenz, dass vorliegend der Cannabiskonsum weniger als drei Tage zurückgelegt habe, wann der Konsum dann jedoch stattdessen erfolgt sein könnte, könne seitens des Sachverständigen aber nicht gesagt werden. Ferner führte der Sachverständige aus, dass es durchaus sein könnte, dass der Betroffene keine körperlichen Auswirkungen zum Tatzeitpunkt gespürt habe. Subjektiv könne sich der Betroffene bei den festgestellten Werten völlig fit gefühlt haben. Ausfallerscheinungen seien dem Sachverständigen nicht bekannt. Der ärztliche Bericht sei praktisch nichtssagend. Der Sachverständige führte aus, er habe solche Berichte selbst längere Zeit gemacht und wissen aus Erfahrung, dass man als Arzt immer etwas finden könne, wenn man weiß, dass es um Drogen gehe.

Vor dem Hintergrund dieser Feststellungen konnte das Gericht den Fahrlässigkeitsvorwurf nicht hinreichend und sicher feststellen. Zwar erfüllen die Tatumstände und die festgestellten Blutwerte den objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG durch den Betroffenen. Nach dem Grundsatz in dubio pro reo konnte jedoch der Fahrlässigkeitsvorwurf des Betroffenen nicht festgestellt werden. Wie schon das OLG Hamm in seinem Beschluss vom 21.12.2012 (III-2 RBS 83/12) dargelegt hat, hätte der Betroffene nach Ablauf von drei Tagen nicht mehr damit rechnen müssen, dass sein Drogenkonsum seine Fahrsicherheit noch beeinträchtigen konnte, so dass sich ein fahrlässiges Handeln nicht feststellen lasse. Vorliegend konnte nicht zweifelsfrei widerlegt werden, dass der Konsum des Betroffenen bereits drei Tage zurücklag. Jedenfalls konnte nicht positiv festgestellt werden, dass der Cannabiskonsum so zeitig vor dem Fahrtantritt erfolgte, dass der Betroffene die Auswirkungen auf seine Fahrtüchtigkeit hätte erkennen müssen. Der Sachverständige konnte einen letztmaligen Konsum 3 Tage vor Fahrtantritt nicht mit absoluter Gewissheit ausschließen. Auch wenn nach den Ausführungen des Sachverständigen die Wahrscheinlichkeit höher war, dass der

Konsum zeitlich vorher erfolgte, konnte der Sachverständige keine Aussage dazu machen, wann denn sonst der Cannabiskonsum erfolgt sein könnte. Ausfallerscheinungen, die den Betroffenen ein sicheres Anzeichen für eine Fahrtüchtigkeit geliefert hätten, ließen sich ebenfalls nicht feststellen. Der Sachverständige betonte auch, dass die – zwar überwiegende – Wahrscheinlichkeit eines zeitlich näher vor Fahrtantritt gelagerten Konsums auch nur auf einer Tendenz seinerseits beruhe. Ohne sichere Tatsachengrundlage im Hinblick auf einen zeitlich späteren Konsumzeitpunkt und lediglich mit einer Tendenz des Sachverständigen zu einem späteren Konsumzeitpunkt, vermochte das Gericht nicht mit hinreichender, einen Schuldspruch tragender Gewissheit den Fahrlässigkeitsvorwurf nach den Ausführungen des Oberlandesgerichts im Beschluss vom 21.12.2012 festzustellen. Zu Gunsten des Betroffenen war daher hier davon auszugehen, dass der Cannabiskonsum tatsächlich drei Tage vor Fahrtantritt erfolgte, so dass dem Betroffenen vorliegend hier kein Fahrlässigkeitsvorwurf mehr gemacht werden konnte.

35. *) Im Rahmen der Klärung eines Verstoßes gegen das Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes (§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV) erfüllt auch eine Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit das Kriterium einer aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Information, wenn die vom Gemeinsamen Zentrum an deutsche Stellen weitergegebenen Erkenntnisse ihrerseits auf Informationen beruhen, die von Behörden des Ausstellermitgliedstaates stammen.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 15. August 2013 – 3 B 38/13 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg. Der geltend gemachte Revisionszulassungsgrund der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) wird nicht in der gemäß § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO erforderlichen Weise dargelegt oder er liegt – soweit dem Substanziierungserfordernis genügt wurde – jedenfalls nicht vor.

Die Parteien streiten um die Berechtigung des Klägers, von einer in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse B in Deutschland Gebrauch zu machen. Die auf die Feststellung dieser Berechtigung gerichtete Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen; die Berufung hiergegen hat der Verwaltungsgerichtshof zurückgewiesen. Das Fehlen der Fahrberechtigung des Klägers folge aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Der Verstoß gegen das Erfordernis eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung ergebe sich zwar nicht unmittelbar aus dem Führerschein selbst, in dem ein

tschechischer Wohnsitz eingetragen sei, jedoch aus Mitteilungen des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit.

Der Rechtssache kommt nach Auffassung des Klägers deshalb grundsätzliche Bedeutung zu, weil sich das Berufungsgericht hinsichtlich des „Wohnsitzverstoßes“ auf eine Mitteilung des Gemeinsamen Zentrums beschränkt habe. Es sei bislang noch nicht entschieden, ob es sich bei dieser Einrichtung – wie nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes für eine Abweichung vom Anerkennungsgrundsatz erforderlich – um eine Behörde des Ausstellermitgliedstaates handele; das müsse nachhaltig bezweifelt werden. Damit ist eine noch offene Frage grundsätzlicher Bedeutung im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO nicht dargetan. In der Rechtsprechung des Senats ist geklärt, dass auch eine Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit das Kriterium einer aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Information erfüllt, wenn die vom Gemeinsamen Zentrum an deutsche Stellen weitergegebenen Erkenntnisse ihrerseits auf Informationen beruhen, die von Behörden des Ausstellermitgliedstaates stammen (Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 9.11 – juris [= BA 2012, 53] Rn. 18 unter Bezugnahme auf EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – NJW 2010, 217 [= BA 2009, 408] Rn. 61; s. dazu nun auch EuGH, Urteil vom 01. März 2012 – Rs. C-467/10, Akyüz – NJW 2012, 1341 [= BA 2012, 154] Rn. 71 f.). Das ist hier nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts, die der Kläger nicht mit Verfahrensrügen angreift, der Fall. Weiteren grundsätzlichen Klärungsbedarf zeigt die Beschwerde nicht auf.

Auch soweit der Kläger darauf hinweist, der Anerkennungsgrundsatz sei vom deutschen Verordnungsgeber in § 28 FeV nicht in unionsrechtskonformer Weise umgesetzt worden, ist eine Revisionszulassung auf der Grundlage von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO nicht gerechtfertigt. Abgesehen davon, dass sich der Beschwerde hierzu entgegen den Darlegungserfordernissen des § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO keine konkrete aus Sicht des Klägers noch zu klärende Frage von grundsätzlicher Bedeutung entnehmen lässt, geht die Beschwerde mit der Bezugnahme auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 26. April 2012 – Rs. C-419/10, Hofmann – (NJW 2012, 1935 [= BA 2012, 256]) auch daran vorbei, dass dort über die Frage zu entscheiden war, inwieweit die Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis auch dann abgelehnt werden darf, wenn die Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat eingehalten wurde (EuGH, Urteil vom 26. April 2012 a. a. O. Rn. 29); damit ging es dort der Sache nach insbesondere um die Unionsrechtskonformität von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV. Dagegen hat das Berufungsgericht die Nichtberechtigung des Klägers im vorliegenden Fall aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV hergeleitet, da nach seinen Feststellungen hier ein solcher Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis gerade vorlag.

36. 1. Auch bei Eintragung eines ausländischen Wohnsitzes im Führerschein sind die nationalen Behörden und Gerichte befugt zu prüfen, ob der Inhaber einer im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis zur Zeit des Erwerbs seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat hatte, und berechtigt, im Ausstellermitgliedstaat Informationen zu dieser Frage einzuholen.

2. Nach summarischer Prüfung steht § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV, der für das Bestehen eines ordentlichen Wohnsitzes auf den Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis und nicht der Ausstellung des Führerscheins abstellt, mit der EU Führerscheinrichtlinie im Einklang.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 12. November 2013 – 12 ME 188/13 –

Aus den Gründen:

Der Antragsteller wendet sich gegen die unter Anordnung der sofortigen Vollziehung ergangene Feststellung des Antragsgegners, dass ihm die Berechtigung fehle, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis der Klasse B Kraftfahrzeuge innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu führen.

Unter dem 08. Februar 2012 hatte der Antragsgegner einen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis abgelehnt, weil der Antragsteller das von ihm geforderte medizinisch-psychologische Gutachten nicht beigebracht hatte.

Im Folgenden wurde der Antragsteller am 22. April 2013 im Rahmen einer Verkehrskontrolle angehalten und überprüft. Die ihm entnommene Blutprobe erbrachte einen THC-COOH-Wert von 9,3 ng/ml im Serum. Ein von ihm vorgelegter tschechischer Führerschein, der am 26. November 2012 ausgestellt worden war und eine am 13. Juli 2012 erworbene Fahrerlaubnis der Klasse B auswies, wurde sichergestellt. Mit Bescheid vom 11. Juni 2013 stellte der Antragsgegner fest, dass dem Antragsteller die Berechtigung fehle, aufgrund der ihm erteilten tschechischen Fahrerlaubnis der Klasse B im Bundesgebiet ein Kraftfahrzeug zu führen. Zur Begründung wurde ausgeführt, der Antragsteller habe im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht seit 185 Tagen in Tschechien gehabt.

Den dagegen gestellten Antrag auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes hat das Verwaltungsgericht abgelehnt. Die Beschwerde des Antragstellers gegen diesen Beschluss hat keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

Der Antragsteller macht geltend, nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) gelte bei EU-Führerscheinen der Anerkennungsgrundsatz. Der Antragsgegner und ihm folgend das Verwaltungsgericht wollten entgegen dieser Wertung quasi „durch die Hintertür“ eine Prüfungsbefugnis wieder einführen. Ein Wohnsitzverstoß, der es rechtfertigen könne, die Anerkennung eines EU-Führerscheins abzulehnen, liege nicht vor. In seinem Führerschein sei

ein tschechischer Wohnsitz eingetragen. Auch die aus dem Ausstellerstaat herrührenden Informationen deuteten eher darauf hin, dass seinerzeit das Wohnsitzerfordernis geprüft und beachtet worden sei. Der Führerschein trage nämlich das Ausstellungsdatum „26.11.2012“. Zu diesem Zeitpunkt seien seit seiner Anmeldung in Tschechien (04. April 2012) mehr als 185 Tage verstrichen. Der Antragsgegner und das Verwaltungsgericht stützten sich praktisch allein auf das auf der Rückseite des Führerscheins angegebene Datum „13.07.2012“. Dass er seine Fahrerlaubnis aber faktisch erst mit der Ausstellung des Führerscheins am 26. November 2012 erhalten habe, werde völlig ignoriert. Zudem sei der Entscheidung des EuGH nicht zu entnehmen, dass der Betroffene zum Zeitpunkt der Erteilung seinen Wohnsitz bereits seit 185 Tagen im Ausstellermittgliedstaat gehabt haben müsse. Es reiche vielmehr aus, dass er an 185 Tagen im Kalenderjahr seinen ordentlichen Wohnsitz in dem betreffenden Staat habe.

Diese Einwände überzeugen nicht. In der Rechtsprechung des EuGH ist geklärt, dass die EU-Führerscheinrichtlinie es der Bundesrepublik erlaubt, die Anerkennung einer Fahrerlaubnis abzulehnen, wenn sich aus dem Führerschein selbst oder aus anderen von dem Ausstellerstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen ein Verstoß gegen das Wohnsitzerfordernis des Art. 7 Abs. 1 Buchst. e) der Führerscheinrichtlinie ergibt (vgl. EuGH, Urt. v. 26.06.2008 – C-329/06 – Wiedemann und Funk, NJW 2008, 2403 [= BA 2008, 255]; Beschl. v. 09.07.2009 – C-445/08 – Wierer, NJW 2010, 217 [= BA 2009, 408]; Urt. v. 01.03.2012 – C-467/10 – Akyüz, NJW 2012, 1341 [= BA 2012, 154], jeweils m. w. N.). Anders als der Antragsteller offenbar meint, hat der EuGH nicht etwa entschieden, dass durch die Eintragung eines im Gebiet des Ausstellermittgliedstaats liegenden Ortes im Führerschein die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals des Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) positiv bewiesen wird und sie daher von den Behörden anderer Mitgliedstaaten als unbestreitbare Tatsache hinzunehmen ist. Er geht vielmehr auch in diesen Fällen von einer Verpflichtung der Gerichte aus zu prüfen, ob der Inhaber einer im EU-Ausland erteilten Fahrerlaubnis zur Zeit des Erwerbs seines Führerscheins seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermittgliedstaat hatte (Beschl. v. 26.04.2012 – C-49/10 – Hofmann, NJW 2012, 1935 [= BA 2012, 256]). Dabei ist der Aufnahmemittgliedstaat in diesem Zusammenhang nicht auf jene Informationen beschränkt, die der Ausstellermittgliedstaat in den Führerschein aufnimmt, sondern berechtigt, von sich aus Informationen von einem anderen Mitgliedstaat einzuholen (vgl. EuGH, Beschl. v. 09.07.2009 – C-445/08 – Wierer, NJW 2010, 217/219). Es obliegt dann den nationalen Gerichten zu bewerten, ob die so gewonnenen Informationen der Behörden des Ausstellermittgliedstaates „unbestreitbar“ sind und ob sie belegen, dass der Antragsteller zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermittgliedstaates hatte (vgl. EuGH, Urt. v. 01.03.2012 – C-467/10 – Akyüz, NJW 2012, 1341).

Es begegnet auch keinen Bedenken, dass das Verwaltungsgericht für die Frage, ob der Antragsteller seinen Wohnsitz in Tschechien hatte, den Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis und nicht der Ausstellung des Führerscheins für maßgeblich erachtet hat. In der hier einschlägigen nationalen Norm des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV heißt es „Die Berechtigung nach Abs. 1“ gilt nicht wenn der Betreffende ... „zum Zeitpunkt der Erteilung“ seinen Wohnsitz im Inland hatte. Die „Erteilung“ bezieht sich erkennbar auf die Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 1 FeV, d. h. das unter Nr. 10 vermerkte Datum der Fahrerlaubniserteilung (vgl. Anhang I Nr. 3 Buchst. d) der Richtlinie 2006/126/EG) und nicht etwa auf das gemäß Nr. 4a) einzutragende Ausstellungsdatum des Führerscheindokuments. Nach der in diesem Verfahren nur möglichen summarischen Prüfung ist auch nicht davon auszugehen, dass dies im Widerspruch zu europäischem Recht steht. Derartige Bedenken hat auch der Verordnungsgeber bei der Anpassung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV – wie seiner Begründung zur Änderungsverordnung vom 07. Januar 2009, VkB1 2009, 126; abgedruckt bei Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 28 FeV Rn. 7, entnommen werden kann – zu Recht nicht gehabt. Die EU-Führerscheinrichtlinie unterscheidet nicht in der Weise zwischen einer „Fahrerlaubnis“ und einem „Führerschein“, wie dies im deutschen Fahrerlaubnisrecht der Fall ist. In der Richtlinie wird in aller Regel derselbe Begriff verwendet, unabhängig davon, dass es sich nach dem jeweiligen Sachzusammenhang zum Teil um die materielle Berechtigung (vgl. etwa Art. 2 sowie der hier einschlägige Art. 7) und an anderer Stelle um das Ausweispapier handelt (etwa Art. 1, Art. 3) (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.11.2012 – 3 C 34.11 –, NJW 2013, 487 [= BA 2013, 102]). Danach kann – je nach Sachzusammenhang – unter der Terminologie „Ausstellen des Führerscheins“ im Sinne der Führerscheinrichtlinie auch die „Erteilung der Fahrerlaubnis“ im Sinne von § 28 Abs. 1, Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV zu verstehen sein (zu allem: BayVGH, Urt. v. 25.03.2013 – 11 B 12.1068 –, juris). Der hier maßgebliche Art. 7 Abs. 1 der 3. Führerscheinrichtlinie normiert erkennbar die Voraussetzungen für die Erteilung der materiellen Berechtigung, d. h. für die Erteilung der Fahrerlaubnis und nicht etwa die Ausstellung des Führerscheindokuments. Angesichts dessen spricht vieles dafür, dass das dort unter Buchst. e) vorgesehene Wohnsitzerfordernis nach der Richtlinie (jedenfalls auch schon) im Zeitpunkt der Erteilung der Erlaubnis gegeben sein muss. In diesem Zeitpunkt waren seit dem Beginn des erlaubten Aufenthalts des Antragstellers in Tschechien (04. April 2012) unstrittig noch keine 185 Tage verstrichen. Dass der Antragsteller über solche persönlichen (sowie ggf. beruflichen) Bindungen nach Tschechien verfügt(e), die es schon bei der Erteilung der Erlaubnis als gesichert erscheinen ließen, dass er dort während des Kalenderjahres 185 Tage wohnen werde (vgl. dazu: BayVGH, Urt. v. 25.03.2013 – 11 B 12.1068 –, juris), hat er weder substantiiert geltend gemacht, noch ist es anderweitig ersichtlich.

37. *) 1. Die im vorläufigen Rechtsschutzverfahren (wegen Fahrerlaubnisentziehung) bei offenen Erfolgsaussichten des Hauptsachverfahrens notwendige Interessenabwägung fällt zu Lasten des Antragstellers aus, wenn ernsthaft zu besorgen ist, dass der Antragsteller zukünftig im alkoholisierten Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen wird, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzusehen. Davon ist auszugehen, wenn der Antragsteller als Fahrradfahrer mit einer BAK von 2,33 Promille im Straßenverkehr angetroffen worden ist.

2. Zur Entziehung einer Fahrerlaubnis wegen Alkoholabhängigkeit i. S. d. Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV ohne vorherige Einholung eines ärztlichen Gutachtens zur Abklärung einer bestehenden Alkoholabhängigkeit.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 29. November 2013 – 12 ME 187/13 –

Zum Sachverhalt:

Im Rahmen präventiver behördlicher Zusammenarbeit wies die Polizeiinspektion D. den Antragsgegner unter dem 10. Juli 2009 auf eine zurückliegende Alkoholabhängigkeit des Antragstellers hin. Am 18. Mai 2012 teilte die Polizeiinspektion D. dem Antragsgegner mit, nach vorliegenden Erkenntnissen bestehe der Verdacht, dass der – bei der Polizei verbeamtete – Antragsteller nach zurückliegender Alkoholabhängigkeit rückfällig geworden sei. Er habe sich 2006 und 2009 einer stationären Entwöhnungstherapie unterzogen, vom 15. März bis 11. April 2012 habe eine präventive klinische Behandlung stattgefunden. Am 24. April 2012 sei der Antragsteller vom Dienststellenleiter der Polizeistation und einem Suchtberater aufgesucht worden, er habe augenscheinlich sehr stark unter dem Einfluss alkoholischer Getränke gestanden. Vom 30. April bis 10. Mai 2012 habe sich der Antragsteller zur Entgiftung in einer Klinik aufgehalten. Am 16. Mai 2012 sei er stark alkoholisiert in eine weitere Klinik eingeliefert und in der Nacht zum 17. Mai 2012 ebenfalls stark alkoholisiert in E. angetroffen worden. Mit Schreiben vom 19. Oktober 2012 forderte der Antragsgegner den Antragsteller zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf. Das am 5. Februar 2013 beim Antragsgegner eingegangene Gutachten des TÜV Nord vom 28. Januar 2013 gelangt zu der Einschätzung, es sei zu erwarten, dass der Antragsteller zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde. Ihm wurde geraten, den von ihm bereits praktizierten Alkoholverzicht fortzusetzen und zu stabilisieren.

Nach Anhörung entzog der Antragsgegner dem Antragsteller mit Bescheid vom 11. Juli 2013 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung mit der Begründung die Fahrerlaubnis, die Eignungsbedenken seien durch das Untersuchungsergebnis nicht ausgeräumt worden. Den Antrag des Antragstellers, ihm vorläufigen Rechtsschutz zu gewähren, hat das Verwaltungsgericht mit dem angegriffenen Beschluss abgelehnt.

Die dagegen gerichtete Beschwerde des Antragstellers ist nicht begründet.

Aus den Gründen:

Nach der hier allein möglichen summarischen Prüfung spricht Überwiegendes dafür, dass der Antragsgegner und – ihm folgend – das Verwaltungsgericht zu Recht vom Vorliegen einer Fahrungeignetheit im Sinne des § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 8.3 der Anlage 4, also einer Alkoholabhängigkeit, ausgegangen sind. Zwar ist dem Antragsteller zuzugestehen, dass zur Abklärung einer Alkoholabhängigkeit grundsätzlich ein ärztliches Gutachten nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV erforderlich und ein solches hier nicht eingeholt worden ist. Gleichwohl deuten hier nach Aktenlage gewichtige Umstände darauf hin, dass beim Antragsteller tatsächlich eine Alkoholabhängigkeit vorliegt. Hierfür sprechen zunächst die Mitteilungen der Polizeiinspektion D. vom 10. Juli 2009 und vom 18. Mai 2012. Die im letztgenannten Schreiben enthaltenen Angaben, er habe sich 2006 und 2009 einer stationären Entwöhnungstherapie und vom 15. März bis 11. April 2012 einer präventiven klinischen Behandlung unterzogen, am 24. April 2012 sei er vom Dienststellenleiter der Polizeistation und einem Suchtberater aufgesucht worden, er habe augenscheinlich sehr stark unter dem Einfluss alkoholischer Getränke gestanden, vom 30. April bis 10. Mai 2012 habe er sich zur Entgiftung in einer Klinik aufgehalten, hat der Antragsteller im Rahmen der Untersuchung aus Anlass der Erstellung des medizinisch-psychologischen Gutachtens des TÜV Nord vom 28. Januar 2013 bestätigt und ergänzend mitgeteilt, er habe am 18. Mai 2012 unter Alkoholeinfluss einen Suizidversuch unternommen. Er sei danach stationär aufgenommen und es seien u. a. die Diagnosen einer psychischen und Verhaltensstörung durch Alkohol/Abhängigkeitssyndrom erstellt worden.

Der Senat verkennt nicht, dass sich eine gutachterliche Prüfung, ob beim Antragsteller mindestens drei von sechs Kriterien einer Alkoholabhängigkeit gemäß ICD (International Classification of Diseases = Internationale Klassifikation psychischer Störung: süchtiges Verlangen, Kontrollminderung, Entzugssymptomatik, Toleranzbildung, Interesseneinengung, anhaltender Konsum trotz Folgeschäden; vgl. zu diesen Kriterien: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Komm., herausgegeben von Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Anm. 2.1 zu Kapitel 3.11.2) vorliegen, nicht bei den Akten befindet. Im medizinisch-psychologischen Gutachten des TÜV Nord vom 28. Januar 2013 werden jedoch die dort nachträglich angeforderten Entlassungsberichte betreffend die stationären Krankenhausaufenthalte des Antragstellers vom 16. bis 27. Mai 2006, 30. April bis 11. Mai 2012 sowie vom 23. Mai bis 15. Juni 2012 referiert. Danach seien jeweils übereinstimmend die Diagnosen einer psychischen und Verhaltensstörung durch Alkohol/Abhängigkeitssyndrom erstellt worden. In dem Entlassungsgericht betreffend den Zeitraum 30. April bis 11. Mai 2012 heiße es zusätzlich: Entzugssyndrom. Es

deutet Überwiegendes darauf hin, dass die Prüfung einer Alkoholabhängigkeit gemäß ICD anhand der angeführten Kriterien jedenfalls im Rahmen der stationären Krankenhausaufenthalte des Antragstellers stattgefunden hat und dort bejaht worden ist. Ist danach jedenfalls nach summarischer Prüfung im Eilverfahren von einer Alkoholabhängigkeit auszugehen, hat das Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit Nr. 8.4 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zutreffend den Nachweis einer einjährigen Alkoholabstinenz nach Abschluss der Entwöhnungsbehandlung gefordert. Vor dem Hintergrund der Angaben des Antragstellers im Rahmen der medizinisch-psychologischen Untersuchung ist eine solche Abstinenz zu Recht verneint worden. Wie aus den Mitteilungen der Polizei-Zeitung F. vom 23. Oktober und 13. November 2013 betreffend eine Fahrt des Antragstellers mit einem Fahrrad am 22. Oktober 2013 mit einer BAK von 2,33 Promille folgt, kann von einer Abstinenz auch derzeit nicht ausgegangen werden.

Wollte man – ungeachtet der dargestellten, nach Aktenlage bestehenden gewichtigen, auf eine Alkoholabhängigkeit des Antragstellers hindeutenden Umstände – von offenen Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens ausgehen, fielen vor dem dargestellten Hintergrund die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzverfahrens vorzunehmende Interessenabwägung zum Nachteil des Antragstellers aus. Liegen – wie hier – konkrete Anhaltspunkte vor, dass die Fahrtauglichkeit nicht (mehr oder wieder) besteht, so dass die Teilnahme des Fahrzeugführers am Straßenverkehr eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer sehr wahrscheinlich macht, verdient das öffentliche Interesse daran, dass der Fahrerlaubnisinhaber gehindert wird, von seiner Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, Vorrang. Der Antragsteller gehört mit dem bei ihm bei der Trunkenheitsfahrt vom 22. Oktober 2013 festgestellten Promille-Wert von 2,33 zu den Personen, für die das Bundesverwaltungsgericht (s. etwa BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 –, BVerwGE 131, 163, juris Rdn. 15 ff. m.w.N. [= BA 2008, 410]) und der beschließende Senat (s. etwa Beschl. v. 26.10.2011 – 12 ME 181/11 –, DAR 2011, 716, juris) auf der Grundlage entsprechender wissenschaftlicher Erkenntnisse und in Übereinstimmung mit der Wertung des Verordnungsgebers (vgl. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV) deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit annehmen. Werden diese Personen in einer solchen Lage im Straßenverkehr angetroffen, ist regelmäßig ernsthaft zu besorgen, dass sie zukünftig im alkoholisierten Zustand nicht stets die nötige Selbstkontrolle aufbringen, vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzusehen.

38. 1. Der Konsum von sogenannten harten Drogen (d. h. von Betäubungsmitteln mit Ausnahme von Cannabis) führt nach der Regelannahme gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zum Verlust der Kraftfahrtauglichkeit, ohne dass es darauf ankommt, ob eine regelmäßige Einnahme von Betäubungsmitteln vorliegt oder ein

Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln geführt worden ist (Bestätigung der ständigen Senatsrechtsprechung, vgl. etwa Beschluss vom 25.11.2010 – 10 S 2162/10 – NJW 2011, 1303 [= BA 2011, 47]).

2. Jedenfalls bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Sachverhaltsprüfung können die gegenüber einer staatlichen Stelle erfolgten eigenen Bekundungen des Betroffenen, er habe Betäubungsmittel konsumiert, einen hinreichenden Grund für die Annahme der Einnahme eines anderen Betäubungsmittels im Sinne der Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung darstellen.

3. Ist die Kraftfahrtauglichkeit wegen Drogenkonsums nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung verloren gegangen, entfällt nicht allein durch die Behauptung einer nachfolgenden Drogenabstinenz und den Ablauf eines Jahres seit Beginn der behaupteten Abstinenz die Befugnis der Fahrerlaubnisbehörde, wegen fortbestehender Fahrtauglichkeit die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn der materielle Nachweis der Wiedererlangung der Fahrtauglichkeit von dem Betroffenen nicht erbracht worden ist. Vielmehr ist ohne Bindung an starre zeitliche Grenzen und unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles zu beurteilen, ob sich der Betroffene trotz des Ablaufs einer längeren Zeitspanne weiterhin als fahrtauglich erweist (entgegen BayVGH, Beschluss vom 09.05.2005 – 11 CS 04.2526 – BayVBl. 2006, 18).

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 07. April 2014 – 10 S 404/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig (§§ 146, 147 VwGO), aber nicht begründet.

Wie bereits das Verwaltungsgericht ausführlich und mit zutreffender Begründung dargestellt hat, hat die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV gilt dies insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegen. Danach war hier die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 Satz 2 1. Alt. FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zwingend geboten, ohne dass der Behörde ein Ermessensspielraum eröffnet wäre.

1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats schließt bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen – wie von Amphetamin, vgl. Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, ohne dass es darauf ankommt, ob eine regelmäßige Einnahme von Betäubungsmitteln vorliegt oder ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln geführt worden ist (vgl. Senatsbeschlüsse vom 24.05.2002 – 10 S 835/02 – VBfBW 2003, 23 [= BA 2002, 379], vom

19.02.2007 – 10 S 3032/06 – VBIBW 2007, 314 sowie vom 25.11.2010 – 10 S 2162/10 – NJW 2011, 1303 [= BA 2011, 47]). In der Rechtsprechung der anderen Oberverwaltungsgerichte wird diese Auffassung inzwischen einhellig geteilt (vgl. m.w.N. etwa OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15.02.2008 – 1 S 186.07 – VRR 2008, 203; OVG Hamburg, Beschluss vom 24.01.2007 – 3 Bs 300/06 – VRS 112, 308; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 11.08.2009 – 12 ME 195/09 – juris; HessVGH, Beschluss vom 21.03.2012 – 2 B 1570/11 – NJW 2012, 2294 entgegen der früher vertretenen Auffassung im Beschluss vom 14.01.2002 – 2 TG 3008/01 – ESVGH 52, 130 [= BA 2003, 70]).

Der Senat schließt sich der Auffassung der Beschwerde, dass ein einmaliger Betäubungsmittelkonsum ohne Verkehrsbezug allenfalls Bedenken gegen die Fahreignung begründe, nicht an. Der Verordnungsgeber stellt in Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung im Hinblick auf „harte“ Drogen allein auf die Einnahme als solche und nicht auf die Häufigkeit bzw. auch nicht auf fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs ab. Die hierin zum Ausdruck kommende Strenge ist in der Aufnahme des jeweiligen Betäubungsmittels in den Katalog des Betäubungsmittelgesetzes begründet, welche die besondere Gefährlichkeit im Falle des Konsums berücksichtigt. Dem unterschiedlichen Gefährdungspotenzial hat der Verordnungsgeber in zulässiger Weise durch die differenzierte Regelung allein beim Konsum von Cannabis hinreichend Rechnung getragen. Die Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung beruht maßgeblich auf den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin bei dem Bundesministerium für Verkehr und Gesundheit, denen ein entsprechendes verkehrsmmedizinisches Erfahrungswissen zugrunde liegt und die den Stand der wissenschaftlichen Erkenntnis wiedergeben. Auch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung sehen jegliche Einnahme von Drogen (außer Cannabis) als Ausschlusskriterium für die Fahreignung an (vgl. Nr. 3.12.1). Dieser umfassende Eignungsausschluss beruht insbesondere auf der Gefährlichkeit dieser Substanzen und der fehlenden subjektiven Wirkungskontrolle (vgl. dazu im Einzelnen Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl. 2005, Kapitel 3.12.1, S. 169 ff.; OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.08.2009 – 12 ME 159/09 – a. O.).

Gemessen hieran ist der Antragsteller als nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet anzusehen, da der Regelfall der Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung verwirklicht ist, ohne dass Anhaltspunkte für einen Ausnahmefall begründende besondere Umstände erkennbar sind. Auch bei Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens ist von einem vorausgegangenen Amphetaminkonsum des Antragstellers auszugehen. Dies ergibt sich aus den eigenen Einlassungen des Antragstellers anlässlich seiner kriminalpolizeilichen Beschuldigtenvernehmung am 03.06.2013. So ließ sich der Antragsteller ausweislich

des in der Behördenakten befindlichen, von ihm selbst unterschriebenen Vernehmungsprotokolls nach entsprechender Belehrung durch die Vernehmungsbeamten dahingehend ein, er habe zwei Gramm Speed gekauft und selbst konsumiert. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang der Einwand der Beschwerde, der Antragsteller habe im weiteren Verlauf der polizeilichen Vernehmung auf die Frage, ob er Drogen konsumiere, mit „nein“ geantwortet. Bereits nach ihrem Zusammenhang war diese abschließende Frage des Vernehmungsbeamten dahingehend zu verstehen, ob der Antragsteller auch aktuell – über den zuvor eingeräumten Drogenkonsum hinaus – Betäubungsmittel einnehme; in diesem Sinne hat der Antragsteller die Frage auch verstanden und beantwortet. Zutreffend hat das Verwaltungsgericht im Einzelnen näher dargelegt, dass die im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis aufgestellte Behauptung des Antragstellers, er habe niemals Amphetamin konsumiert, als Schutzbehauptung einzustufen ist. Der Antragsteller versucht seine eindeutigen Angaben anlässlich der polizeilichen Vernehmung nachträglich mit dem Hinweis in Zweifel zu ziehen, er habe sich ausweislich des von der Polizei protokollierten Chat-Verlaufs bei seinem Verkäufer darüber beschwert, abredewidrig lediglich 0,5 g Speed erhalten zu haben. Aus dieser Unstimmigkeit der Angaben hinsichtlich der erworbenen Menge müsse geschlossen werden, dass die Einlassungen gegenüber den Vernehmungsbeamten insgesamt nicht der Wahrheit entsprochen hätten. Dieser Schluss ist indes nicht zwingend, sondern beruht auf bloßen Mutmaßungen der Beschwerde. Wie das Verwaltungsgericht zu Recht betont hat, ist es nach allgemeiner Lebenserfahrung nur schwer nachvollziehbar, dass der Antragsteller die Umstände im Zusammenhang mit dem Erwerb und der angeblichen Vernichtung der Betäubungsmittel nicht bereits gegenüber den ermittelnden Polizeibeamten, sondern erst im Verwaltungsverfahren hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis vorbringt. Es bestehen daher keine Bedenken, den Antragsteller an seinen anlässlich der Beschuldigtenvernehmung vom 03.06.2013 getätigten Einlassungen festzuhalten. Jedenfalls bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein möglichen summarischen Sachverhaltsprüfung können die gegenüber einer staatlichen Stelle erfolgten eigenen Bekundungen des Betroffenen, er habe Betäubungsmittel konsumiert, einen hinreichenden Grund für die Annahme der Einnahme eines anderen Betäubungsmittels im Sinne der Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung darstellen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 19.09.2011 – 11 CS 11.2097 – juris; ebenso Senatsbeschluss vom 15.01.2013 – 10 S 2398/12 –).

2. Der Entziehungsbescheid vom 19.09.2013 ist auch nicht wegen unterbliebener Sachverhaltsaufklärung rechtswidrig. Entgegen der Auffassung der Beschwerde war hier die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 Satz 2 i. Alt. FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung zwingend geboten, ohne dass es der vorherigen Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutach-

tens oder der vom Antragsteller vorgeschlagenen Vorlage von Drogenscreenings bedurfte. Denn § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 7 FeV bestimmt ausdrücklich, dass die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens unterbleibt, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Durch diese Bestimmung hat der Verordnungsgeber zu erkennen gegeben, dass eine Begutachtung nur bei Eignungszweifeln in Betracht kommt, nicht jedoch, wenn – wie hier – die mangelnde Eignung bereits feststeht und ohne Hinzuziehung eines Gutachters über sie entschieden werden kann (vgl. hierzu Senatsurteil vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – ESVGH 58, 156 [= BA 2008, 210]).

Der Senat vermag der von der Beschwerde herangezogenen Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, wonach die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung genannte („materiellrechtliche“) Zeitspanne für die zur Wiedererlangung der Fahreignung nachzuweisende Betäubungsmittelabstinenz auch eine verfahrensrechtliche Bedeutung dergestalt habe, dass ein Jahr nach dem Tag, den der Betroffene als Beginn der Abstinenz genannt hat, nicht mehr von einer weiterhin bestehenden Fahreignung ausgegangen werden dürfe, nicht zu folgen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. grundlegend Beschluss vom 09.05.2005 – 11 CS 04.2526 – BayVBl. 2006, 18 sowie Beschlüsse vom 04.02.2009 – 11 CS 08.2591 – juris; vom 17.06.2010 – 11 CS 10.991 – juris) sowie nunmehr auch des Oberverwaltungsgerichts des Landes Sachsen-Anhalt (Beschluss vom 14.06.2013 – 3 M 68/13 – NJW 2013, 3113 [= BA 2013, 257]) steht ein Jahr nach dem Tag, den der Betroffene als Beginn der Betäubungsmittelabstinenz genannt hat oder von dem an unabhängig von einem solchen Vorbringen Anhaltspunkte für eine dahingehende Entwicklung vorliegen, nicht mehr im Sinne des § 11 Abs. 7 FeV fest, dass der Betroffene noch fahreignungsfähig ist. Der Frage, ob die Fahreignung wiedererlangt wurde, müsse aber nur nachgegangen werden, wenn der Betroffene entweder einen einschlägigen Verhaltenswandel behauptet oder unabhängig hiervon hinreichend gewichtige Anhaltspunkte dafür vorlägen. Andernfalls dürfe die Behörde sogar nach dem Ablauf der „verfahrensrechtlichen“ Einjahresfrist weiterhin davon ausgehen, dass sich an der mangelnden Fahreignung des Betroffenen nichts geändert hat. Lediglich nach dem Verstreichen einer noch größeren Zeitspanne wandle sich auch bei fehlender Behauptung einer Verhaltensänderung ein zunächst im Sinne von § 11 Abs. 7 FeV feststehender Sachverhalt in eine Fallgestaltung, bei der ein Entzug der Fahrerlaubnis die Einholung eines Gutachtens voraussetze (vgl. näher BayVGH, Beschluss vom 04.02.2009, a. a. O.).

Der Senat hält an seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung (vgl. Senatsurteil vom 30.09.2003 – 10 S 1917/02 – VBIBW 2004, 151 [= BA 2004, 288]) sowie Senatsbeschluss vom 01.04.2010 – 10 S 514/10 –; ebenso OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 03.09.2010 – 16 B 382/10 – juris) fest, nach der im

Rahmen eines Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens ohne Beachtung einer „verfahrensrechtlichen“ Jahresfrist bzw. sonstiger starrer zeitlicher Vorgaben grundsätzlich vom Fortbestand einer zuvor festgestellten oder feststellbaren Fahrungeeignetheit auszugehen ist, solange der materielle Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung nicht erbracht worden ist. Dem Grundsatz, dass die Umstände des Einzelfalls und nicht eine starre Jahresfrist den Ausschlag geben, steht insbesondere nicht der vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof herangezogene Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen entgegen. Soweit § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG sowie § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Entziehung der Fahrerlaubnis an die Voraussetzung knüpfen, dass sich der Betroffene als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen „erweist“ – und nicht in der Vergangenheit „erwiesen hat“ –, beantwortet das nicht die Frage, ob bzw. unter welchen Umständen ein hervorgetretener Fahreignungsmangel fortwirkt; denn wenn und soweit dieser Mangel nicht beweiskräftig überwunden ist, „erweist“ sich nach wie vor die Ungeeignetheit des jeweiligen Fahrerlaubnisinhabers. Erst recht kann den genannten Vorschriften – und auch den sonstigen Regelungen des Fahrerlaubnisrechts – nichts für die Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs entnommen werden, dass sich bis zum Ablauf eines bestimmten Zeitintervalls nach einer bloßen Behauptung der Abstinenz die Fahreignung weiterhin „erweist“, danach aber nur noch „erwiesen hat“. Vielmehr spricht bereits der Wortlaut von Nr. 9.5 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung dafür, die (Wieder-)erlangung der Fahreignung nach deren Verlust aufgrund der Einnahme einer harten Droge an ein (materielles) Nachweiserfordernis und nicht lediglich an den Ablauf der Jahresfrist zu knüpfen.

Auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich nicht entnehmen, dass aufgetretene Eignungsmängel oder Eignungszweifel jenseits eng gezogener zeitlicher Grenzen bedeutungslos werden. So hat das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 – NJW 2005, 3081) im Zusammenhang mit der Frage, unter welchen Umständen weiterhin ein Gefahrenverdacht besteht, der Untersuchungsanordnungen der Fahrerlaubnisbehörde rechtfertigt, jedem Schematismus eine Absage erteilt. Vielmehr ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Anordnung, zur Klärung der Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs auf der Grundlage von § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV i. V. m. § 46 FeV wegen nachgewiesenen Drogenkonsums ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, nicht an die Einhaltung einer festen Frist nach dem letzten erwiesenen Betäubungsmittelmissbrauch gebunden. Entscheidend ist, ob unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere nach Art, Umfang und Dauer des Drogenkonsums, noch hinreichende Anhaltspunkte zur Begründung eines Gefahrenverdachts bestehen. Diese auf die Gesamtumstände des Einzelfalls abstellende Sichtweise beansprucht auch dann Geltung, wenn es wie vorliegend

um die Frage geht, ob – bei fehlendem oder unzureichendem positivem Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung – die Nichteignung des Betroffenen nach wie vor fortbesteht und die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 7 FeV verfahren darf (ebenso OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 03.09.2010 – 16 B 382/10 – a. a. O.).

Dies gilt umso mehr, als in Fällen der vorliegenden Art auch eine Begutachtung mit dem Ziel einer zeitnahen Klärung der (wiedererlangten) Fahreignung auf Schwierigkeiten stößt. Denn eine medizinisch-psychologische Untersuchung könnte mit Aussicht auf Erfolg erst nach dem hier fehlenden Nachweis einer regelmäßig einjährigen Betäubungsmittelabstinenz angeordnet werden. Konsequenterweise geht der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (vgl. ausdrücklich Beschluss vom 04.02.2009 – 11 CS 08.2591 – a. a. O.) in der hier vorliegenden Fallkonstellation davon aus, dass die Fristsetzung bei der Gutachtensanordnung dem Nachweiserfordernis Rechnung tragen muss und so zu bemessen ist, dass der erforderliche Abstinenznachweis für die Dauer eines Jahres bis zur Begutachtung erbracht werden kann. Indes kann es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht hingenommen werden, zur Ermöglichung des Abstinenznachweises mit anschließender medizinisch-psychologischer Untersuchung einen möglicherweise ungeeigneten Betroffenen für die beträchtliche Zwischenzeit im Besitz der Fahrerlaubnis zu belassen. Die Gutachtensanordnung gehört als Gefahrerforschungseingriff 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 potentielle 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 erforderliche Abstinenz für die Dauer eines Jahres nachgewiesen und dadurch seine Fahreignung wiedererlangt haben mag. Die Frist nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV dient daher nicht dazu, dem Fahrerlaubnisinhaber die Möglichkeit einzuräumen, den erforderlichen Abstinenznachweis zu führen, bevor die Fahrerlaubnisbehörde Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergreifen kann (vgl. hierzu Senatsbeschlüsse vom 24.01.2012 – 10 S 3175/11 – NJW 2012, 3321 [= BA 2012, 174] sowie vom 24.11.2011 – 10 S 2405/11 –).

Die Befugnis der Fahrerlaubnisbehörde, auch in Fällen der Überschreitung der „verfahrensrechtlichen“ Jahresfrist bei gleichzeitiger Abstinenzbehauptung von einer fortbestehenden Fahreignung des Betroffenen auszugehen und nach § 11 Abs. 7 FeV zu verfahren, beeinträchtigt auch nicht in unzumutbarer Weise Rechte des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers. Denn diesem steht die Möglichkeit offen, unmittelbar nach dem Abstinenzentschluss entsprechende Nachweise zu erbringen, d. h. sich in unregelmäßigen Abständen unter forensisch anerkannten Bedingungen la-

bormedizinisch untersuchen zu lassen. Lediglich wenn zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Widerspruchsbescheids oder der gerichtlichen Entscheidung im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes die Betäubungsmittelabstinenz für die Dauer eines Jahres unter forensisch gesicherten Bedingungen nachgewiesen ist, kommt nach der unter 3. dargestellten ständigen Rechtsprechung des Senats eine auch im Entziehungsverfahren beachtliche Wiedererlangung der Fahreignung in Betracht.

3. Jedenfalls bei der gebotenen summarischen Prüfung muss davon ausgegangen werden, dass der nach dem oben Ausgeführten eingetretene Fahreignungsmangel auch bis zum maßgeblichen Zeitpunkt der Widerspruchsentscheidung fortbestand. Allerdings geht der Senat in ständiger Rechtsprechung (vgl. Senatsurteil vom 30.09.2003 – 10 S 1917/02 – a. a. O. sowie Beschluss vom 08.10.2003 – 10 S 842/03 –) davon aus, dass die Frage, ob der betreffende Fahrerlaubnisinhaber zwischenzeitlich die Fahreignung wiedererlangt hat, auch für die Rechtmäßigkeit einer Entziehungsverfügung von Bedeutung ist. Der für die Wiedererlangung der Fahreignung erforderliche stabile Einstellungswandel kann grundsätzlich auch dadurch belegt werden, dass die Drogenabstinenz über einen ausreichend langen Zeitraum nachgewiesen wird. Der Nachweis der nicht mehr gegebenen Gefährdung des öffentlichen Straßenverkehrs durch die Teilnahme eines zu einem früheren Zeitpunkt wegen Drogenkonsums ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabers kann aber nur dann als erbracht angesehen werden, wenn sich der Nachweis der Drogenabstinenz auf einen Zeitraum erstreckt, der den Schluss rechtfertigt, der Drogenverzicht sei nicht lediglich im Hinblick auf das anhängige Entziehungsverfahren erfolgt und damit vorgeschoben, sondern beruhe auf einem tatsächlichen Einstellungswandel des Betroffenen. Der Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung erfordert daher grundsätzlich den lückenlosen Nachweis der Betäubungsmittelabstinenz für die Dauer eines Jahres (vgl. Senatsbeschluss vom 01.04.2010 – 10 S 514/10 –). Ob daneben noch eine medizinisch-psychologische Begutachtung erforderlich ist, bedarf hier keiner Entscheidung. Vorliegend hat der Antragsteller jedenfalls einen einjährigen durchgängigen Abstinenznachweis bis zum maßgeblichen Zeitpunkt der Widerspruchsentscheidung des Regierungspräsidiums K. vom 29.11.2013 nicht erbracht, sondern lediglich die negativen Befundberichte zweier Drogenscreenings vom 11.12.2013 bzw. 04.02.2014 vorgelegt. Damit kommt eine Wiedererlangung der Fahreignung bereits aus zeitlichen Gründen nicht in Betracht.

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

39. *) 1. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen des einmaligen Konsums sog. harter Drogen (hier: Metamphetamin) unterliegt nicht der Bin-

dungswirkung nach § 3 Abs. 3 StVG, wenn gegen die Betroffene wegen einer anderweitigen Fahrt unter Cannabiseinfluss ein Ermittlungsverfahren eingeleitet wird.

2. Eine bestehende Schwangerschaft kann für eine besondere Verhaltensumstellung im Sinne der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung sprechen und damit ein Abweichen vom Regelfall rechtfertigen. Davon ist jedoch nicht auszugehen, wenn bei der Betroffenen trotz Schwangerschaft ein fortgesetzter Drogenkonsum festzustellen ist.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 17. Februar 2014 – 11 ZB 13.2532 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin wendet sich gegen die Entziehung ihrer Fahrerlaubnis der Klassen B, L, M und S mit Bescheid der Beklagten vom 18. September 2013.

Am 21. April 2013 geriet die Klägerin in eine Verkehrskontrolle und fiel dabei wegen mutmaßlichen Drogenkonsums auf. Die toxikologische Analyse der ihr entnommenen Blutprobe ergab, dass sie unter anderem 27 ng/ml Metamphetamin im Blut hatte. Das deshalb eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde eingestellt. Im Rahmen der Anhörung zur Fahrerlaubnisentziehung teilte der Klägerbevollmächtigte der Beklagten mit Schreiben vom 30. August 2013 mit, dass die Klägerin schwanger sei, legte ein entsprechendes ärztliches Attest vom 25. Juli 2013 vor und berief sich auf einen Ausnahmefall im Sinn der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Beklagte antwortete mit Schreiben vom 04. September 2013, dass sie nicht hiervon ausgehe, zumal eine neue polizeiliche Anzeige gegen die Klägerin vom 01. September 2013 wegen einer Straßenverkehrsteilnahme unter dem Einfluss berauschender Mittel vorliege. Wegen der Straßenverkehrsteilnahme der Klägerin unter dem Einfluss von Cannabis am 31. August 2013 wurde gegen sie ein Ermittlungsverfahren wegen einer Tat im Sinn des § 316 StGB eingeleitet.

Das Verwaltungsgericht Regensburg wies die Klage der Klägerin gegen den auf Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung gestützten Bescheid vom 18. September 2013 mit Urteil vom 25. Oktober 2013 ebenso ab wie zuvor mit Beschluss vom 18. Oktober 2013 schon den Antrag nach § 80 Absatz 5 VwGO.

Mit ihrem Antrag auf Zulassung der Berufung gegen das Urteil vom 25. Oktober 2013 macht die Klägerin geltend, die vom Verwaltungsgericht zu § 3 Absatz 3 StVG vertretene Auffassung sei unzutreffend. Der Sachverhalt, der Gegenstand eines Strafverfahrens sei, dürfe im gesamten Entziehungsverfahren nicht berücksichtigt werden. Das Verwaltungsgericht habe nicht ausreichend berücksichtigt, dass angesichts ihrer Schwangerschaft ein Ausnahmetatbestand vorliege.

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Zulassung der Berufung hat keinen Erfolg.

Das Vorliegen der Voraussetzungen von § 3 Absatz 3 StVG wurde zu Recht verneint. Der Bescheid vom 18. September 2013, mit dem der Klägerin die Fahrerlaubnis entzogen wurde, knüpft ausdrücklich und unmissverständlich nur an den Konsum von Metamphetamin am 21. April 2013 an, der gemäß der Regelvermutung in Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung die Fahrtauglichkeit zur Folge hat. In Bezug hierauf wurde kein Strafverfahren gegen die Klägerin eingeleitet, so dass es am Tatbestand von § 3 Absatz 3 StVG fehlt. Aus dem Umstand, dass wegen einer Fahrt unter dem Einfluss von Cannabis am 31. August 2013 ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren gegen die Klägerin eingeleitet wurde und die Beklagte in ihrem Schreiben vom 04. September 2013 u. a. die polizeiliche Anzeige wegen dieser Cannabissfahrt erwähnt hat, kann nicht konstruiert werden, die Fahrerlaubnisbehörde stütze die Fahrerlaubnisentziehung auch auf die Tat vom 31. August 2013, so dass die Fahrerlaubnisentziehung gemäß § 3 Absatz 3 StVG rechtswidrig sei.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. Juli 1987 (7 C 46.87 – BVerwGE 80, 43 ff.) führt zu keiner anderen Beurteilung der Rechtslage zugunsten der Klägerin. Diese Entscheidung erging nicht zu der dem heutigen § 3 Absatz 3 StVG entsprechenden Vorschrift des § 4 Absatz 2 StVG in der Fassung vom 02. März 1974 (BGBl I S. 469), sondern zu § 4 Absatz 3 StVG in der Fassung vom 02. März 1974 und betraf eine ganz andere Frage, nämlich, ob die Verwaltungsbehörde in dem Entziehungsverfahren zum Nachteil des Fahrerlaubnisinhabers von den Feststellungen eines bereits ergangenen strafgerichtlichen Urteils abweichen darf. Bezogen hierauf hat das Bundesverwaltungsgericht befunden, dass die Bindungswirkung des strafgerichtlichen Urteils gemäß § 4 Absatz 3 Satz 1 StVG in der Fassung vom 02. März 1974 nicht nur für die Fahrerlaubnisentziehung selbst, sondern für das gesamte Entziehungsverfahren unter Einschluss der vorbereitenden Maßnahmen gilt. Dies ist nicht auf den zu entscheidenden Fall übertragbar.

Das Vorbringen der Klägerin, das Verwaltungsgericht habe nicht hinreichend berücksichtigt, dass ihre Schwangerschaft auch nach Auffassung der Beklagten ein Abweichen von der Regelvermutung in Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung rechtfertige, verhilft dem Zulassungsantrag ebenfalls nicht zum Erfolg. Die Beklagte hat in ihrem Schreiben vom 04. September 2013 zwar ausgeführt, die Schwangerschaft stelle „mit Sicherheit eine besondere Verhaltensumstellung“ dar. Aus dem nächsten Satz wird aber ersichtlich, dass sie im Fall der Klägerin hiervon wegen des fortgesetzten Drogenkonsums gerade nicht ausging. Aus dem Zusammenhang wird deutlich, dass trotz der etwas verkürzten und daher missverständlichen Formulierung das Richtige gemeint ist, nämlich: Mit einer Schwangerschaft wird in vielen Fällen aus Verantwortungsgefühl für das ungeborene Kind eine besondere Verhaltensumstellung im Sinn der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung einhergehen. Wie die Umstände des Einzelfalls

zeigen, war dies bei der Klägerin aber nicht der Fall. Dass sie nach dem Vorfall vom 21. April 2013 trotz der laut Attest vom 25. Juli 2013 bestehenden Schwangerschaft Ende August 2013 noch einmal Drogen genommen hat, zeigt, dass sie ihr Verhalten nicht umgestellt hat. Bei der Frage, ob bezogen auf den Metamphetaminkonsum am 21. April 2013 ein Fall von Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt, durfte das ohne Verstoß gegen § 3 Absatz 3 StVG berücksichtigt werden.

Dass ausweislich des Laborbefundes des MVZ W. vom 26. September 2013 in der Urinprobe der Klägerin vom 23. September 2013 keine Betäubungsmittel feststellbar waren, führt zu keinem anderen Ergebnis, zumal Betäubungsmittel im Urin nur über einen kurzen Zeitraum nach Einnahme nachweisbar bleiben. Im Urin kann der Nachweis gegenüber dem Blut zwar länger geführt werden. Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis ist aber bereits nach zwei- bis viertägigem Verzicht auf diese Droge mit einem negativen Befund rechnen (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, 2. Aufl. 2005, S. 179, Tabelle 2). Andere Drogen als Cannabis sind im Urin generell nur während einer Zeitspanne nachweisbar, die sich zwischen einem und vier Tagen nach der Einnahme bewegt (Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, ebenda).

40. *) 1. Bereits die einmalige Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) – zu denen auch Kokain zählt – schließt im Regelfall die Fahreignung aus, und zwar unabhängig davon, ob unter dem Einfluss der Betäubungsmittel ein Kraftfahrzeug geführt wurde.

2. Ein laufendes Ordnungswidrigkeitenverfahren entfaltet in Bezug auf das Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde keine Sperrwirkung, weil dort anders als im Strafverfahren keine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt.

3. Die erfolgreiche Behauptung einer unbewussten Drogenaufnahme setzt voraus, dass der Betroffene nachvollziehbar und in sich schlüssig einen Sachverhalt darlegt, der ein derartiges Geschehen ernsthaft möglich erscheinen lässt.

4. Die Frage, wann ein in der Vergangenheit liegender und für sich genommen kraftfahreignungsrelevanter Drogenkonsum die Annahme der Kraftfahreignungseignetheit nicht mehr rechtfertigt, sondern nur noch Anlass zu Zweifeln bietet, denen etwa durch eine Begutachtungsanordnung gemäß §§ 46 Abs. 3, 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV nachzugehen wäre, kann nicht unter Zugrundelegung schematisch fester Zeiten beantwortet werden. Vielmehr sind insoweit alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen.

5. Im Falle des Konsums sog. harter Drogen genügt zur Begründung des Sofortvollzugs einer Entziehung der Fahrerlaubnis der Bezug auf die all-

gemein bekannten Auswirkungen des Drogenkonsums auf die Fahrtauglichkeit, ohne dabei ausdrücklich eine Verbindung speziell zum Fall des Betroffenen herzustellen.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 07. April 2014 – 16 B 89/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist unbegründet.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung in der Ordnungsverfügung des Antragsgegners genügt entgegen der Auffassung des Antragstellers den Anforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO. Die drohende weitere Verkehrsteilnahme von Konsumenten sog. harter Drogen beinhaltet eine Gefahrenlage, in der sich die Begründung für die Ordnungsverfügung selbst und diejenige für die sofortige Vollziehung typischerweise weitgehend decken. Daher reicht es aus, wenn sich die Behörde – wie hier – zur Rechtfertigung des Sofortvollzugs auf die allgemein bekannten Auswirkungen des Drogenkonsums auf die Fahrtauglichkeit bezieht, ohne dabei ausdrücklich eine Verbindung speziell zum Fall des Betroffenen herzustellen.

Auch in der Sache ist die Ordnungsverfügung des Antragsgegners aller Voraussicht nach nicht zu beanstanden. Dass das eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren noch nicht abgeschlossen sein mag, ist kein Grund, von der Entziehung der Fahrerlaubnis abzusehen. Ein laufendes Ordnungswidrigkeitenverfahren entfaltet in Bezug auf das Tätigwerden der Fahrerlaubnisbehörde keine Sperrwirkung, weil dort anders als im Strafverfahren keine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 1 StVG). Darüber hinaus ist es unerheblich, ob der Antragsteller sich mit der Fahrt am 07. April 2012 ordnungswidrig verhalten hat, indem er noch unter der Wirkung zuvor eingenommenen Kokains stand. Nach – soweit ersichtlich – einhelliger obergerichtlicher Rechtsprechung schließt im Regelfall bereits die einmalige Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) – zu denen auch Kokain zählt – die Fahreignung aus, und zwar unabhängig davon, ob unter dem Einfluss der Betäubungsmittel ein Kraftfahrzeug geführt wurde (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung), vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 30. April 2013 – 16 B 354/13 – mit weiteren Nachweisen.

Entscheidend ist daher allein, ob feststeht, dass der Antragsteller damals Kokain zu sich genommen hat. Das aber ist angesichts des vorliegenden rechtsmedizinischen Gutachtens des Universitätsklinikums E. vom 14. Mai 2012 nicht zweifelhaft. Die Einnahme des Rauschmittels wird danach bereits durch den Nachweis des Kokainmetaboliten Benzoyllecgonin in der Blutprobe des Antragstellers belegt, sodass es nicht darauf ankommt, dass Kokain selbst nur noch in Spuren und damit nicht mehr sicher („wahrscheinlich“) nachzuweisen war (vgl. Gutachten Seite 3: „Durch die

hier vorgenommenen Untersuchungen an der Blutprobe konnte nachgewiesen werden, dass Herr S. Cocain konsumiert hat.“ und weiter „Cocain war in der Blutprobe nicht mehr sicher nachweisbar, das aufgefundene Benzoylcegonin belegt aber den vorangegangenen Cocainkonsum.“).

Das Verwaltungsgericht ist im Weiteren zu Recht von einem bewussten Kokainkonsum des Antragstellers ausgegangen. Soweit der Antragsteller einen solchen bestreitet und darauf verweist, er sei möglicherweise entweder anlässlich eines Junggesellenabschieds oder während eines Bordellbesuchs unwissentlich mit dem Kokain in Kontakt gekommen, ist dem nicht zu folgen. Die erfolgreiche Behauptung einer unbewussten Drogenaufnahme setzt voraus, dass der Betroffene nachvollziehbar und in sich schlüssig einen Sachverhalt darlegt, der ein derartiges Geschehen ernsthaft möglich erscheinen lässt, vgl. OVG NRW, Beschluss vom 06. März 2013 – 16 B 1378/12 –, juris, Rdnr. 4 f., mit weiteren Nachweisen.

Daran fehlt es hier nach wie vor. Das diesbezügliche Vorbringen des Antragstellers ist in jeder Hinsicht völlig substanzlos und erschöpft sich in bloßen Spekulationen, sodass alles für eine Schutzbehauptung spricht. [wird ausgeführt]

Anders als der Antragsteller meint, bedurfte es vor dem Entzug der Fahrerlaubnis nicht der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Die Frage, wann ein in der Vergangenheit liegender und für sich genommen kraftfahrungsrelevanter Drogenkonsum die Annahme der Kraftfahrungeeignetheit nicht mehr rechtfertigt, sondern nur noch Anlass zu Zweifeln bietet, denen etwa durch eine Begutachtungsanordnung gemäß §§ 46 Abs. 3, 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV nachzugehen wäre, kann nicht unter Zugrundelegung schematisch fester Zeiten beantwortet werden. Vielmehr sind insoweit alle Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 17. Oktober 2011 – 16 B 995/11 – und vom 30. März 2012 – 16 B 341/12 –; zu der ähnlichen Frage, unter welchen Umständen ein Drogenkonsum auch eine Gutachtenaufforderung nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV nicht mehr rechtfertigt, siehe BVerwG, Urteil vom 09. Juni 2005 – 3 C 25.04 –, juris, Rdnr. 23 = NJW 2005, 3081).

Ausgehend davon steht der Umstand, dass der (letzte) nachgewiesene Drogenkonsum des Antragstellers zum maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses der streitigen Ordnungsverfügung etwa eineinhalb Jahre zurücklag, der Annahme einer fortdauernden Kraftfahrungeeignetheit nicht entgegen. Dieser Zeitraum ist nicht schon für sich genommen so erheblich, dass der Antragsgegner bereits allein deshalb daran gehindert gewesen wäre, unmittelbar auf die Nichterbringung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen zu schließen (vgl. § 11 Abs. 7 FeV). Zwar bietet eine derartige Zeitspanne grundsätzlich genügend Raum für eine stabile Verhaltensänderung und – daraus resultierend – die nachfolgende Wiedererlangung der Kraftfahrungeeignung. Dafür spricht im Fall des Antragstellers allerdings nichts. Da der Antragsteller weder irgend-

welche Abstinenznachweise vorgelegt noch überhaupt glaubhafte Angaben zu seinem (früheren) Drogenkonsumverhalten gemacht hat, mangelt es an jeglichem konkreten Anhalt für die Annahme, dass er seine Fahreignung zwischenzeitlich wiedererlangt haben könnte. Ein solcher ergibt sich auch nicht daraus, dass er nach dem Vorfall vom April 2012 nicht nochmals einschlägig im Straßenverkehr in Erscheinung getreten ist. Selbst eine längerfristige unauffällige Verkehrsteilnahme entfaltet keine hinreichende Aussagekraft im Hinblick auf eine mögliche dauerhafte Verhaltensänderung. Zum einen kann das Ausbleiben weiterer spezifischer Auffälligkeiten ebenso gut auf einer lediglich zeitweiligen situationsbedingten Anpassung oder auf bloßem Zufall beruhen. Zum anderen bringt es schon die relativ geringe Kontrolldichte im Straßenverkehr mit sich, dass häufig trotz fortbestehender Drogenproblematik über einen langen Zeitraum keine Zuwiderhandlungen aktenkundig werden. Nachweislich falsch dürfte im Übrigen – ohne dass es darauf vorliegend entscheidend ankäme – die Behauptung des Antragstellers sein, sich nicht nur von allen Betäubungsmitteln, sondern inzwischen auch von jeglichem, ohnehin immer nur in kleinen Mengen erfolgtem Alkoholkonsum fernzuhalten. Denn ausweislich einer vom Antragsgegner zu den Akten gereichten Verkehrsunfallanzeige des Polizeipräsidiums E. war der Antragsteller am 23. Januar 2014 in einen Verkehrsunfall verwickelt, wobei ihm eine Blutprobe entnommen wurde, die immerhin eine Blutalkoholkonzentration von 0,70 Promille aufwies.

Vor diesem Hintergrund erweist sich schließlich auch die vom Verwaltungsgericht getroffene Interessenabwägung als zutreffend. Trotz der ihn vor allem beruflich empfindlich treffenden Folgen der Mobilitätseinbuße stellt sich das öffentliche Interesse am sofortigen Ausschluss des Antragstellers von der weiteren Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr seinen Interessen gegenüber als übergeordnet dar. In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Damit verbundene, für ihn nachteilige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen. Dies ist vorliegend nicht deswegen anders zu bewerten, weil die Fahrerlaubnisentziehung nicht in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit dem die Maßnahme rechtfertigenden Vorfall steht. Die Dringlichkeit ordnungsrechtlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bestimmt sich nach einem objektiven Maßstab. Zeitablauf allein macht es aber nicht weniger dringlich, einen ungeeigneten Fahrerlaubnisinhaber von der weiteren Verkehrsteilnahme auszuschließen.

41. *) Die Systemgerechtigkeit und Angemessenheit der noch geltenden Tilgungsbestimmungen (§ 29 StVG) ist auch nicht deshalb in Frage gestellt, weil es nach den ab dem 01. Mai 2014 geltenden Bestimmungen keine wechselseitige Beeinflussung von Eintragungen hinsichtlich der Tilgungsfristen mehr geben wird (§ 29 StVG n. F.).

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 03. Januar 2014 – 16 A 2296/13 –

Aus den Gründen:

Der Zulassungsantrag des Klägers bleibt ohne Erfolg, weil keiner der genannten Zulassungsgründe hinreichend dargelegt worden ist bzw. in der Sache eingreift.

Der Kläger hält es für unverhältnismäßig und für mit sonstigen verfassungsrechtlichen Wertungen unvereinbar, dass ihm, dem Wortlaut der Tilgungsbestimmungen des § 29 StVG folgend, noch beide geahndeten Trunkenheitsfahrten aus den Jahren 2001 und 2007 entgegengehalten werden können und daher die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis wegen wiederholter Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss von der vorherigen Beibringung eines die Fahreignung bejahenden medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig gemacht wird (§ 13 Satz 1 Nr. 2b FeV). Soweit nach § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG die Tilgungsreife der am 02. Februar 2001 begangenen und seit dem 20. Oktober 2001 rechtskräftig nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a und Abs. 3 Nr. 2 StGB geahndeten ersten Trunkenheitsfahrt wegen der mit Ordnungsverfügung vom 10. Januar 2011 ausgesprochenen bestandskräftigen Entziehung der Fahrerlaubnis gehemmt ist, wirkten sich die zurückliegenden Zuwiderhandlungen doppelt aus, was gegen den auch im Verwaltungsrecht geltenden Grundsatz „ne bis in idem“ verstöße. Denn die Entziehung der Fahrerlaubnis im Jahr 2011 beruhe allein auf den beiden früheren Trunkenheitsfahrten, für die bereits § 29 Abs. 1 StVG lange Tilgungsfristen vorsehe. Ein neues Fehlverhalten, das zugleich in die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis eingeflossen sei, liege nicht vor. Infolge dieser mehrfachen Berücksichtigung geahndeter Verkehrsverstöße werde der Gedanke der Bewährung im Straßenverkehr, der die Bestimmungen über das Verkehrszentralregister und speziell die Tilgungsbestimmungen beherrsche, missachtet. Da ihn dies in grundrechtlich geschützten Freiheitsrechten verletze, müsse § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG in der Weise verfassungskonform ausgelegt werden, dass eine Hemmung von Tilgungsfristen zu unterbleiben habe, wenn der die Hemmung auslösende neue Umstand keinen erkennbaren Zusammenhang mit dem Gedanken der Bewährung im Straßenverkehr aufweise, also kein neuerliches Fehlverhalten zugrunde liege.

Dieses Vorbringen wirft ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des angefochtenen Urteils nicht auf. Es trifft bereits im gedanklichen Ausgangspunkt nicht zu, dass der die Tilgungshemmung auslösende Sachverhalt der Fahrerlaubnisentziehung ausschließlich auf

den beiden Zuwiderhandlungen des Klägers unter Alkoholeinfluss beruht. Die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt sich nicht allein aus den beiden Verkehrsverstößen des Klägers, sondern aus der zusammenfassenden Bewertung, dass der Kläger nicht (mehr) fahrgerecht ist. Neben den beiden alkoholbedingten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr, die im zeitlichen Vorfeld der Fahrerlaubnisentziehung für sich genommen lediglich Zweifel an der aktuellen Fahreignung des Klägers begründet und Anlass zu der Begutachtungsanordnung vom 01. Juli 2010 gegeben hatten, trat als zusätzlich und letztlich entscheidendes Element noch dessen Weigerung, den ihm auferlegten Nachweis der Unbegründetheit der aufgetretenen Fahreignungszweifel zu führen. Erst aus dieser Weigerung folgte die Befugnis des Beklagten, auch noch im Jahr 2011 von der fortdauernden Fahreignung des Klägers auszugehen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV).

Die tilgungshemmende Wirkung der Fahrerlaubnisentziehung widerspricht auch nicht dem Gedanken der Bewährung im Straßenverkehr. Zum einen bedeutet die Entziehung der Fahrerlaubnis im Einzelfall, dass die im Erlasszeitpunkt in der Regel schon einige Zeit zurückliegenden Verkehrsverstöße oder sonstigen eignungsrelevanten Vorkommnisse noch immer die Fahreignung ausschließen, also bislang noch keine Bewährung stattgefunden hat; so gesehen stellt der Erlass einer solchen Ordnungsverfügung gewissermaßen eine Aktualisierung der Fahreignungseinschätzung dar, die eigenständig zum Anlass genommen werden darf, die zeitlichen Voraussetzungen der Tilgung vorgegangener eignungserheblicher Tatsachen zu modifizieren. Speziell in dem hier vorliegenden Fall der Verweigerung einer angeordneten Fahreignungsbegutachtung ist zwanglos die Einschätzung gerechtfertigt, dass – eben bezogen auf die Fahreignung – eine hinreichende Bewährung noch nicht stattgefunden hat, sondern weitere Zeit beanspruchen wird. Zum anderen erweist sich die Tilgungshemmung von Eintragungen über Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr durch die Eintragung einer ordnungsbehördlichen Fahrerlaubnisentziehung auch insoweit als mit dem Gedanken der Bewährung vereinbar, als nach einer Entziehung der Fahrerlaubnis bis zu deren Wiedererteilung eine Bewährung jedenfalls im motorisierten Straßenverkehr nicht stattfinden kann, weil der Betroffene während dieser Zeit keine Kraftfahrzeuge führen darf.

Schließlich ist es auch nicht aus sonstigen Gründen systemwidrig bzw., wie der Kläger anzunehmen scheint, nur mit einem gesetzgeberischen Versehen erklärbar, wenn auch die ordnungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis zur Hemmung der Tilgung sonstiger Eintragungen führt. Der Bestimmung des § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG liegt eine differenzierende Betrachtungsweise zugrunde, was daran erkennbar wird, dass nicht alle nach § 28 Abs. 3 StVG eintragungspflichtigen Entscheidungen zur Tilgungshemmung führen, sondern nur ein Teil davon, nämlich die in § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 9 StVG genannten (vgl. VG Augsburg, Beschluss vom 24. Juni 2008 – Au 3 K 07.924 –, juris, Rn. 48).

Die Systemgerechtigkeit und Angemessenheit der noch geltenden Tilgungsbestimmungen ist auch nicht deshalb in Frage gestellt, weil es nach den ab dem 01. Mai 2014 geltenden Bestimmungen keine wechselseitige Beeinflussung von Eintragungen hinsichtlich der Tilgungsfristen mehr geben wird (vgl. § 29 StVG in der Fassung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 – BGBl. I. S. 3313). Diese Gesetzesänderung verdeutlicht, dass dem Ausgleich zwischen den Erfordernissen der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem individuellen Rehabilitierungsinteresse andererseits in unterschiedlicher Weise Rechnung getragen werden kann. Der Umstand, dass nach dem neuen Recht jede Eintragung für sich tilgungsreif wird, kann nicht dahin gedeutet werden, dass die bislang geltende Regelung unter verfassungsrechtlichem Blickwinkel Bedenken ausgelöst hat. Insbesondere haben derartige Bedenken im Gesetzgebungsverfahren, das zu der genannten Änderung geführt hat, keinen Ausdruck gefunden. Ziel der Neuregelungen war es, die als kompliziert, unübersichtlich und wenig transparent angesehenen Regelungen zum Punktsystem und zum Verkehrszentralregister durch einfachere und transparentere Regelungen zu ersetzen (vgl. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung BT-Drucksache 17/12636, S. 1, 17 und 46 f.).

Soweit es in dem Gesetzentwurf (a. a. O., S. 17) heißt, einzelne Bestimmungen im Zusammenhang mit dem bisherigen Punktsystem hätten sich im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit als problematisch erwiesen, wird kein Zusammenhang speziell mit der hier in Rede stehenden hemmenden Wirkung einer Eintragung über eine verwaltungsbehördliche Fahrerlaubnisentziehung ersichtlich. Die weiteren Ausführungen lassen vielmehr erkennen, dass der Gesetzgeber vielmehr ganz allgemein Schwierigkeiten bei der Handhabung des Gesetzes beseitigen und die Vorhersehbarkeit der Konsequenzen für den Bürger erleichtern wollte.

Angesichts der eindeutigen aktuellen Gesetzeslage und des Fehlens greifbarer Anhaltspunkte für eine Verfassungswidrigkeit dieser Gesetzeslage können auch nicht besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten der Rechtssache i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO festgestellt werden. Eine grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO ist gleichfalls nicht dargelegt. Soweit der Kläger einen Klärungsbedarf hinsichtlich der Frage sieht, ob der dem Strafprozessrecht entstammende Grundsatz „ne bis in idem“ auch bei der Auslegung des § 29 Abs. 6 StVG in der aktuell noch geltenden Fassung zu beachten ist, stellt sich diese Frage aus dem oben genannten Grund im hier zu entscheidenden Einzelfall nicht; vielmehr ist daran zu erinnern, dass die zur Entziehung der Fahrerlaubnis führende Einschätzung mangelnder Fahreignung nicht allein auf den beiden Trunkenheitsfahrten des Klägers beruhte, sondern letztlich entscheidend auf seiner Weigerung, seine trotz dieser Vorkommnisse nicht von vornherein auszuschließende Fahreignung gutachterlich nachzuweisen. Inwieweit auch die Auslegung der Bestimmung

des § 13 FeV (Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik) für sich betrachtet – das heißt über die in § 29 Abs. 6 StVG geregelte Tilgungshemmungsproblematik hinausgehend – einen grundsätzlichen Klärungsbedarf mit sich bringt, wird aus den Darlegungen des Klägers nicht deutlich.

42. *) Wird die positive Prognose eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wegen der Vorlage wahrheitswidrig ausgestellter Therapiebescheinigungen nicht mehr aufrechterhalten, so ist die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV berechtigt, die auf der Grundlage des Gutachtens (wieder)erteilte Fahrerlaubnis erneut zu entziehen.

Verwaltungsgericht Neustadt (a. d. Weinstraße),
Beschluss vom 03. Juli 2013 – 3 L 437/13.NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der am 18. April 2012 erteilten Fahrerlaubnis der Klasse B durch Verfügung des Antragsgegners vom 19. März 2013 wiederherzustellen, kann keinen Erfolg haben.

Die Voraussetzungen zur Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – sind hier erfüllt.

Da der Antragsteller sich durch den Konsum von Amphetamin als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen und die damals zuständig gewesene Fahrerlaubnisbehörde ihm mit Bescheid vom 30. Juli 2010 die Fahrerlaubnis der Klasse B nebst Einschlussklassen entzogen hatte, muss er für den Erwerb einer neuen Fahrerlaubnis nach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV zum Nachweis seiner Fahreignung ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten beibringen. Aus dieser Regelung folgt m. a. W., dass ein Fahrerlaubnisinhaber, dem die Fahrerlaubnis wie hier wegen des Konsums eines Betäubungsmittels nach dem Betäubungsmittelgesetz entzogen wurde, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gilt, solange er die Wiedererlangung der Kraftfahreignung nicht durch ein in den gesetzlichen Regelungen hierfür vorgeschriebenes medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen hat.

Dem Antragsteller war mit Bescheid vom 30. Juli 2010 die Fahrerlaubnis entzogen worden. Dem lag ein für den Antragsteller negatives medizinisch-psychologisches Gutachten der ABV, H., zugrunde, welches eingeholt worden war, nachdem der Antragsteller am 12. Januar 2010 nach dem Konsum von Amphetamin (Wert: 189 ng/ml) als Kraftfahrer am Straßenverkehr teilgenommen hatte. Das Gutachten enthielt die Empfehlung an den Antragsteller, an einer Beratungsmaßnahme bei einer Drogenberatungsstelle oder einem niedergelassenen Therapeuten teilzunehmen. Ziel sei

hierbei eine nachvollziehbare Bilanzierung des früheren Drogenkonsums, ein stabiler Verzicht auf einen weiteren Drogenkonsum und ein allenfalls mäßiger Alkoholkonsum. Des Weiteren müssten die psychischen Hintergründe, die den Suchtmittelkonsum begünstigten, aufgearbeitet oder kompensiert werden. In Vorbereitung auf eine weitere medizinisch-psychologische Untersuchung seien Drogenabstinentznachweise zu führen. Auf Grund dieser Empfehlungen war dem Antragsteller bekannt, wie er die ihm obliegende Pflicht, seine Fahreignung nachzuweisen, zu führen hat.

Der Antragsteller hat zwar scheinbar diesen Eignungsnachweis durch Vorlage des Gutachtens der ... GmbH vom 12. April 2012 geführt. Die Gutachterstelle hat aber ihre für den Antragsteller positive Prognose, wonach es nicht zu erwarten sei, dass dieser ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder deren Nachwirkungen führen werde, mit Schreiben vom 03. August 2012 nicht mehr aufrechterhalten. Diese Rücknahme der positiven Prognose wurde damit begründet, dass die Therapiebescheinigungen, welche der Antragsteller im Rahmen seiner Fahreignungsbegutachtung vorgelegt habe, nach gesicherten Erkenntnissen der Kriminalpolizei wahrheitswidrig ausgestellt worden seien und weder eine psychotherapeutische Behandlung noch eine Teilnahme an einer Hauskreisgruppe („Nüchterer Weg“) stattgefunden habe. Die positive Gutachtenprognose könne daher nicht aufrechterhalten werden. Zwar seien von dem Probanden beigebrachte Therapiebescheinigungen oder sonstige externe Befunde (z. B. Abstinentznachweise) nicht die alleinigen Befunde, auf die sich die gutachterliche Prognose stütze, gefälschte Befunde erschütterten jedoch unzweifelhaft die Glaubwürdigkeit des zu Begutachtenden. In Folge seien die im Explorationsgespräch gewonnenen Befunde nicht mehr verwertbar, so dass das erstellte Gutachten die Frage nach der Fahreignung nicht mehr klären könne.

Dieser Widerruf der Prognose der Gutachterstelle ist nachvollziehbar. Denn im Falle des Antragstellers setzt eine positive Prognose unter anderem eine stabile Drogenabstinentz voraus. Eine stabile Drogenabstinentz erfordert wiederum, dass die dem Drogenkonsum zugrundeliegenden Ursachen tiefgreifend aufgearbeitet wurden und eine nachvollziehbare Einstellungs- und Verhaltensänderung auf Dauer stattgefunden hat. Diese bei dem Antragsteller erforderliche Verhaltensänderung und seine diesbezüglichen Vorsätze (Fortsetzung der Drogenabstinentz und Teilnahme an stabili-

sierenden Maßnahmen) leiteten sich für die Gutachter aus der "geleisteten" Auseinandersetzung mit der bestehenden Drogenproblematik ab, die der Antragsteller durch die vorgelegten Bescheinigungen vom 29. April 2011 und 17. März 2012 nachweisen wollte. Der positiven Prognose der Gutachter wird durch die Tatsache, dass den von dem Antragsteller vorgelegten Bescheinigungen nicht die attestierten therapeutischen Maßnahmen zugrunde lagen, aber eine wesentliche Grundlage entzogen.

Damit hat der Antragsteller, da kein positives medizinisch-psychologisches Gutachten über ihn vorliegt, nicht den Nachweis geführt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Er gilt weiterhin als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Er kann sich demgegenüber nicht mit Erfolg auf die seit Erteilung der Fahrerlaubnis am 18. April 2012 verstrichene Zeit und/oder die vorgelegten negativen Drogenscreenings berufen. Der Nachweis über die Wiedererlangung der Fahreignung ist nach dem in § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV manifestierten Willen des Gesetzgebers, der auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruht, allein durch Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu führen. Ein solches liegt für den Antragsteller nicht vor.

Steht somit die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen fest, so muss der Antragsgegner die dem Antragsteller zwischenzeitlich fehlerhafterweise erteilte Fahrerlaubnis wieder entziehen, da §§ 3 Abs. 1 StVG und 46 Abs. 1 FeV ihm keinen Ermessensspielraum einräumen.

Selbst wenn man eine Rücknahme der Fahrerlaubnis nach Maßgabe des § 48VwVfG für zulässig hielte, wäre sie rechtmäßig. Denn die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rücknahme nach § 48 Abs. 1, Abs. 2 Satz 3 und Abs. 4 VwVfG lägen hier aller Voraussicht nach vor und das nach dieser Vorschrift grundsätzlich bestehende Ermessen ist in Fällen der vorliegenden Art grundsätzlich auf Null reduziert.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist nämlich davon auszugehen, dass die von dem Antragsteller vorgelegten Bescheinigungen über seine Teilnahme an Gruppen- und Einzelsitzungen unter psychotherapeutischer Anleitung allesamt (objektiv) gefälscht sind und die Darstellung des Sachverhalts, mit dem der Antragsteller seinen Einstellungswandel im Umgang mit Drogen begründet hat, von dritter Seite erfunden wurde. Dieser Sachverhalt war dem Antragsteller im Zeitpunkt der Ausstellung der besagten Bescheinigungen bekannt.

MATHIAS VOLKMER

Crystal Meth für alle? Ein Plädoyer wider die Entkriminalisierung des Umgangs mit Drogen*)

Crystal Meth for Everyone? Speaking out against the decriminalization of drugs*)

I. Einleitung

„*Gebt das Hanf frei! – Und zwar sofort*“ – dieser Ausruf des Grünen-Politikers Hans-Christian Ströbele anlässlich der Hanfparade 2002¹⁾ ist nicht nur zum festen Bestandteil der deutschen Comedy-Pop-Szene geworden. Er avancierte zeitweilig zum Leitspruch der Bewegung zur Freigabe von Drogen überhaupt²⁾ und findet zuweilen auch heute noch im Zusammenhang mit der Forderung nach einem liberaleren Drogenstrafrecht Verwendung.³⁾

Gegenwärtig ist eine Resolution von mehr als 100 Strafrechtsprofessoren an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages in aller Munde, in der die „Geeignetheit, Erforderlichkeit und normative Angemessenheit des Betäubungsmittelstrafrechts“⁴⁾ in Zweifel gezogen und der Gesetzgeber auf die „unbeabsichtigten schädlichen Nebenwirkungen und Folgen der Kriminalisierung bestimmter Drogen“⁵⁾ hingewiesen werden soll. Mit insgesamt 5 Thesen – auf einzelne von ihnen wird im Rahmen dieser Untersuchung schlaglichtartig einzugehen sein – wird auf das angebliche Scheitern der Drogenprohibition und ihre vermeintliche Sozialschädlichkeit hingewiesen.⁶⁾

Dabei mutet die Verwendung des Eingangs-Zitats „*Gebt das Hanf frei!*“ im Kontext der aktuellen Freigabedebatte⁷⁾ regelrecht anachronistisch an. Die Entwicklung des Drogenmarktes in den letzten Jahren hat Legalisierungsforderungen aus dem Jahre 2002 längst überholt. Mehr noch: Erwägungen von einst liefern kaum Antworten auf die Drogen-Probleme der Gegenwart.

„*Gebt das Hanf frei!*“ war gestern. In den Sprachgebrauch des Jahres 2014 übersetzt müsste man eher formulieren „*Crystal Meth für alle!*“.

II. Jede Zeit hat ihre Drogen – aktuelle Entwicklungen am Drogen-Markt

Die Gleichstellung von Cannabisprodukten mit Methamphetamin (ugs. Crystal oder Crystal Meth) mag auf den ersten Blick überraschen und als Ausdruck eines ausgeprägten Prohibitions-Populismus erscheinen. Sie beruht freilich auf Erkenntnissen aus dem Alltagsgeschäft eines in Sachsen-Anhalt tätigen Strafverfolgers und lässt sich zudem auf objektivierte Zahlenmaterial gründen. Sie speist sich aus einer ganz einfachen Erkenntnis: Jede Droge hat ihre Zeit.

*) Vortrag anlässlich des 38. Strafverteidigertages vom 21. – 23. März 2014 in Dresden.

War Hanf bis etwa 1968 nahezu ausschließlich als Nutz- und Arzneipflanze bekannt, änderte sich der Umgang mit Cannabis spätestens mit dem Ausbruch der 1968er-Kulturrevolution⁸⁾. Drogen- und insbesondere Cannabiskonsum waren fortan Teil eines subkulturellen Lebensgefühls.⁹⁾ Einschlägige statistische Erhebungen¹⁰⁾ – insbesondere solche zum Umfang von Cannabis-Beschlagnahmen¹¹⁾ – weisen ab 1968/69 einen rapiden Anstieg der Drogenproblematik aus.¹²⁾ Bewusstseinsweiterung und Substanzkonsum als Mittel der politischen Abgrenzung¹³⁾ prägten die Zeit.

Zwar ist Cannabis auch heute noch die am häufigsten konsumierte illegale Droge überhaupt. Sicherlich nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wird die Diskussion um Legalisierung und Entkriminalisierung des Umgangs mit Drogen regelmäßig allein am Beispiel von Cannabis geführt. Richtigerweise lässt sich die Problematik allerdings nicht auf diesen Phänomenbereich begrenzen.

Es ist gewiss ein Zufall, dass die Frage der Entkriminalisierung des Umgangs mit Betäubungsmitteln gerade auf dem 38. Strafverteidigertag *in Dresden* thematisiert wird. Insbesondere aus dem Ort der Veranstaltung dürfte sich freilich geradezu die Verpflichtung ableiten, die besondere Situation der Drogen-Szene in Sachsen und den angrenzenden Bundesländern Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Thüringen und Bayern in den Blick zu nehmen.

Mittlerweile sind hier Substanzen auf dem Vormarsch, die durchaus das Potential haben, dem beruhigend, bisweilen euphorisierend oder halluzinogen wirkenden Kräutlein seinen Rang streitig zu machen und die zwischenzeitlich gleichermaßen Eingang in die Jugendkultur gefunden haben.

Gerade die Modedroge Crystal hat ihr Potential, den Cannabis-Konsum zu überflügeln, längst unter Beweis gestellt. Während die Zahl der Klienten mit Hilfebedarf in der sächsischen Suchtberatung im Kontext des Problembereichs Cannabiskonsum seit etwa 2005 fast stetig rückläufig ist¹⁴⁾, stieg der Beratungsbedarf im Zusammenhang mit dem Konsum von Crystal im gleichen Zeitraum dramatisch an. Allein im Zeitraum von 2009 bis 2012 hat sich die Zahl der hilfebedürftigen Personen von 1.494 auf insgesamt 3.501 mehr als verdoppelt¹⁵⁾ und damit die Cannabis-Zahlen um den Faktor 2,5 überflügelt. Knapp die Hälfte der in Sachsen registrierten Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz stehen mittlerweile im Zusammenhang mit dem Umgang mit Amphetamin oder Crystal.¹⁶⁾

Vor allem die Bundesländer Sachsen und Bayern haben derzeit mit ganz besonderen Folgen einer Liberalisierung zu kämpfen, die sich mit Antworten von vorgestern sicherlich nicht bewältigen lassen. Die angesprochene Liberalisierung geht dabei nicht von sächsischem oder bayerischem Boden aus. Sie findet ihren Ursprung vielmehr im Nachbarland Tschechien. Die „neue Freiheit“ im tschechischen Nachbarland begann mit der Einführung veränderter Höchstmengen für den Besitz von Drogen ab dem Jahr 2010. So braucht seit 2010 nicht mehr mit Kriminalstrafe zu rechnen, wer bis zu 15 Gramm Marihuana, zwei Gramm Amphetamin oder Methamphetamin oder ein Gramm Kokain besitzt.¹⁷⁾ Unabhängig davon, dass Herstellung, Handel und Schmuggel von Drogen auch in Tschechien weiterhin unter zum Teil sehr strenger Strafe stehen, hat sich in der Folge der Liberalisierung ein regelrechter Ameisenhandel mit Methamphetamin über die deutsch-tschechische Grenze entwickelt. Heerscharen junger Deutscher pilgern in privaten Pkw oder mit der Bahn ins tschechische Nachbarland, um dort insbesondere Methamphetamin zum Vorzugspreis einzukaufen. Teilweise dient ein solcher Erwerb dem Eigenkonsum; regelmäßig werden die Kosten einer entsprechenden Drogen-Fahrt aber über den Weiterverkauf min-

destens von Teilmengen refinanziert. Diese Idee ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht von der Hand zu weisen. Denn Einkaufspreise von 20 bis 35 EUR¹⁸⁾ stehen Verkaufspreisen von bis zu 200 EUR¹⁹⁾ je Gramm gegenüber.²⁰⁾

Mindestens im zeitlichen Zusammenhang²¹⁾ mit der Liberalisierung der tschechischen Drogengesetzgebung haben sich jenseits der Grenze Drogenlabors, illegale Märkte und feste Vertriebsstrukturen etabliert, die den stetig wachsenden Bedarf an Methamphetamin zu bedienen suchen. Hunderte von Drogenküchen werden jährlich in Tschechien ausgehoben. Der Kampf gegen Crystal diesseits der Grenzlinie wird vor allem dadurch erschwert, dass die Herstellung von Methamphetamin weder vertiefte chemische Kenntnisse voraussetzt noch teure Laborutensilien erfordert. Ein Cocktail aus pseudoephedrinhaltigem Gripemittel und ein paar leicht erhältlichen Chemikalien genügt. Insbesondere der Absatz von Crystal scheint mittlerweile fest in der Hand vietnamesischer Tätergruppierungen zu sein.²²⁾ Hauptumschlagplatz sind vor allem die grenznahen Floh- und Wochenmärkte in der Tschechischen Republik.²³⁾

So leicht herzustellen und preiswert erhältlich Crystal ist, so schwerwiegend sind die Folgen des Konsums. Einen unbedenklichen Konsum gibt es faktisch nicht. Crystal macht sehr rasch schwer psychisch abhängig. Methamphetamin passiert die Blut-Hirn-Schranke besonders gut; je nach Konsumform tritt die Wirkung wenige Sekunden bis einige Minuten nach der Einnahme ein. Es kommt zur vermehrten Ausschüttung von Adrenalin, Noradrenalin und Dopamin im Gehirn. Crystal macht wach und aufmerksam. Hunger und Durst werden ebenso ausgeblendet wie Schmerzempfinden oder Müdigkeit. Crystal wird nur sehr langsam abgebaut. Die Plasmahalbwertszeit wird mit durchschnittlich 10 Stunden angegeben.²⁴⁾ Der Langzeitkonsum von Crystal geht mit Schäden am Herz-Kreislauf- und Nervensystem einher. Zahnschäden und eine erhöhte Anfälligkeit für Hautinfektionen werden beschrieben.²⁵⁾

Den typischen Methamphetamin-Konsumenten gibt es nicht. Neben dem „Freizeitkonsumenten“ finden regelmäßig vor allem junge Mütter, Experimentierfreudige und solche Personen Erwähnung, die mit dem Substanzkonsum bestimmte Ziele in Bezug auf ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit – vor allem in Schule oder Beruf –, ihr Schlafbedürfnis und Durchhaltevermögen oder im Hinblick auf Essverhalten und Übergewicht verfolgen.²⁶⁾

Fest steht: Crystal trifft den Nerv der Zeit. Es bedient den Wunsch, gesellschaftlichen Anforderungen nach Schlankheit, Wachheit und jederzeitiger Leistungsfähigkeit umfänglich gerecht zu werden. Eine offen und ehrlich geführte Debatte um die Entkriminalisierung des Umgangs mit Drogen kommt deshalb ohne ernsthaftes Statement zu Stimulantien wie Crystal nicht aus. Die Beschränkung des Blicks auf den verantwortlich handelnden, aufgeklärten und mündigen Cannabis-Konsumenten greift in diesem Kontext deutlich zu kurz.

III. Internationale Abstimmung als wichtigste Basis des WAR ON DRUGS

BESORGT um die Gesundheit und das Wohl der Menschheit,

IN DER ERKENNTNIS, dass die medizinische Verwendung von Suchtstoffen zur Linderung von Schmerzen und Leiden weiterhin unerlässlich ist und dass hinreichend Vorsorge getroffen werden muss, damit Suchtstoffe für diesen Zweck zur Verfügung stehen,

IN DER ERKENNTNIS, dass die Rauschgiftsucht für den Einzelnen voller Übel und für die Menschheit sozial und wirtschaftlich gefährlich ist,
 EINGEDENK ihrer Pflicht, dieses Übel zu verhüten und zu bekämpfen,
 IN DER ERWÄGUNG, dass Maßnahmen gegen den Missbrauch von Suchtstoffen nur wirksam sein können, wenn sie koordiniert werden und weltweit sind,
 und ÜBERZEUGT, dass für weltweite Maßnahmen eine internationale Zusammenarbeit erforderlich ist, die auf gleichen Grundsätzen beruht und gemeinsame Ziele anstrebt,
 haben die Vertragsparteien 1961 das Einheits-Übereinkommen über Suchtstoffe unterzeichnet.

Vor dem Hintergrund des vorstehend angemahnten Perspektivwechsels erscheinen diese grundsätzlichen Erwägungen zum Einheits-Übereinkommen von 1961 zutreffender und überzeugender denn je.

Die Entwicklung im Zusammenhang mit den dargestellten Liberalisierungsbestrebungen in Tschechien und die hierauf basierenden Auswirkungen insbesondere für die südlichen Bundesländer unserer Republik sind ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass die Formulierung und Verfolgung gemeinsamer Ziele und ein koordiniertes Handeln auf internationaler Ebene grundlegendes Element eines erfolgreichen WAR ON DRUGS sind. Die Austrocknung eines illegalen Marktsegments, in dem bisweilen Gewinnmargen von mehreren 100 % erzielt werden, kann nur durch konzertiertes Handeln sämtlicher Kombattanten gelingen. Gut gemeinte Liberalisierungsbestrebungen einzelner Verbündeter erweitern den Handlungsspielraum krimineller Banden. Neue Grenzen werden ausgelotet; sich ergebende Nischen werden darwinistischen Mechanismen entsprechend offensiv und rücksichtslos besetzt.

Damit soll freilich nicht einer allgemeinen Verschärfung des WAR ON DRUGS oder gar des Betäubungsmittelstrafrechts das Wort geredet werden. Strafrechtliche Verfolgung und Ahndung von Rechtsverstößen im Kontext des Umgangs mit psychotropen Substanzen kann – der ultima-ratio-Funktion des Strafrechts entsprechend – stets nur ein Aspekt erfolgreicher Drogenpolitik sein. Es bleibt indessen festzuhalten, dass Alleingänge einzelner Staaten schnell auf andere zurückfallen und oft ungewollt und mittelbar die Problemlage verschärfen. Solche Effekte sind nicht Ausdruck eines gescheiterten WAR ON DRUGS, sondern vielmehr lediglich ein Beleg für unzureichende multilaterale Abstimmungsprozesse.

IV. Betäubungsmittelgesetz 1972 und Entkriminalisierungsdebatte

Das geltende Betäubungsmittelgesetz ist unter historischen Gesichtspunkten die erste maßgebliche staatliche Antwort auf die jugendliche Drogensubkultur.²⁷⁾ Vor dem Hintergrund der Zunahme des Rauschgift Handels in der Bundesrepublik der späten 1960er Jahre wurden zunächst Stimmen laut, die die Strafdrohungen des Opiumgesetzes, das für einschlägige Rechtsverstöße zunächst Freiheitsstrafen von bis zu 3 Jahren vorsah, als zu niedrig empfanden.²⁸⁾ Bereits im damaligen Gesetzgebungsprozess war freilich erwogen worden, in strafrechtlicher Hinsicht zwischen Drogenhändlern einerseits und bloßen Konsumenten andererseits zu differenzieren oder gar eine vollständige Entkriminalisierung von Konsumenten vorzusehen.²⁹⁾

Dabei war jedenfalls die strafrechtliche Verfolgung insbesondere gewerbs- oder berufsmäßig agierender Drogenhändler konsensfähig, wenn und soweit der Täter jenseits staat-

lich eingeräumter Befugnisse tätig wird. Derartiges Verhalten wurde ganz zu Recht als sozialschädlich und prinzipiell strafwürdig eingestuft. Soweit Kritik an einzelnen Strafrahmen geäußert wurde, basierte diese eher auf gerechtigkeits- oder präventionsbezogenen Erwägungen und offenbarte damit jedenfalls keine prinzipielle Ablehnung einer Sanktionierung derartiger Rechtsverstöße.

Demgegenüber war das Meinungsspektrum im Hinblick auf die strafrechtliche Verfolgung von Drogenkonsumenten seit jeher weit gefächert. Vertreter einer eher generalpräventiv geprägten Anschauung hielten jede Form der Entkriminalisierung für unangemessen. Im Sinne der „Dambruch“-Argumentation warnten sie von Anbeginn der Novellierung des Opiumgesetzes vor jeglicher Form von Toleranz gegenüber dem Konsum psychoaktiver Substanzen. Eine solche Haltung leiste dem Drogenkonsum zwangsläufig Vorschub. Jede Differenzierung in dieser Richtung sei schon deshalb grundsätzlich das falsche Signal.

Die Befürworter der Entkriminalisierungslösung sahen den guten Leumund einer gesamten Generation in Gefahr. So führte etwa die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BzgA) in ihrer Stellungnahme zur Novellierung des Opiumgesetzes vom 04.08.1970 wie folgt aus: „Angesichts der Verbreitung des Konsums von Cannabis-Produkten (insbesondere Haschisch) in der Bundesrepublik Deutschland ist es zu begrüßen, dass bei Erwerb kleinerer Mengen zum Eigenkonsum von Strafe künftig abgesehen werden kann. Anderenfalls würde man bei einer konsequenten Strafverfolgung die Jugendlichen und Heranwachsenden zu einer Generation von Vorbestraften machen und die Wahrscheinlichkeit der Kriminalisierung dieser Generation erhöhen.“³⁰⁾

Teilweise waren Ausnahmen für bestimmte psychoaktive Stoffe und Zubereitungen (namentlich für Cannabis) ernsthaft diskutiert worden. So fand sich etwa im Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Jugend, Familie und Gesundheit der damaligen Ministerin Käte Strobel zur Novellierung des Opiumgesetzes aus dem Januar 1970 nach Erörterungen im Bundesgesundheitsamt die folgende Formulierung, die offenbar auf die Initiative des Bundesgesundheitsamtes zurückgeht³¹⁾: „Ferner kann von Strafe abgesehen werden, wenn sich die Tat auf Stoffe nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. d, auf Zubereitungen nach § 1 Abs. 3 Nr. 2, auf das aus dem Indischen Hanfe gewonnene Harz oder auf Zubereitungen daraus bezieht, es sei denn, dass der Täter gewerbsmäßig handelt.“³²⁾

Gesetz geworden ist eine solche stoffbezogene Ausnahmegesetzvorschrift allerdings aus guten Gründen nicht. Hierauf wird später zurückzukommen sein.

V. Zur Legitimität von staatlichen Interventionen auf der Konsumentenebene

Drogenhandel funktioniert – blendet man zunächst einmal die staatlichen Interventionen aus – letztlich nach den Mechanismen des freien Marktes. Der Markt bestimmt, was produziert und konsumiert wird, der Markt bestimmt, welche Mengen vorgehalten werden müssen und zu welchem Preis die Waren von Hand zu Hand gehen.

Staatliche Marktregulierung hat damit stets zwei Anknüpfungsebenen für etwaige Interventionen in den Blick zu nehmen: die Angebots- und die Nachfrageseite. Während Interventionen auf der Anbieterseite nur selten politische Gegenwehr provozieren, sehen sich staatliche Maßnahmen auf der Nachfragerseite regelmäßig erheblicher Kritik ausgesetzt. Eingriffe des Staates werden hier schnell als Bevormundung des freien und aufgeklärten

Konsumenten oder wenigstens als Ausdruck eines ausgeprägten Paternalismus verunglimpft, die einer verfassungsrechtlichen Überprüfung unter Erforderlichkeits- oder Angemessenheitsgesichtspunkten nur durch den Rückgriff auf das ohnehin fragwürdige überindividuelle Rechtsgut der „Volks Gesundheit“³³⁾ standhalten könnten.

Beanstandung finden dabei nicht so sehr die eher niedrigschwelligen Aufklärungs-, Präventions- oder Fürsorgemaßnahmen, weil man sich ihnen ohne großen Aufwand entziehen kann. Im Gegenteil: Diese Maßnahmen werden häufig erst dann in die Diskussion eingebracht, wenn es darum geht, Strafverfolgungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Drogendelikten als zu kostspielig und sozial schädlich zu diskreditieren.

Kritik wird freilich jedenfalls dann laut, wenn es um strafrechtliche Sanktionen des Umgangs mit psychoaktiven Substanzen auf der Nachfragerseite geht. Der Hinweis darauf, dass das Bundesverfassungsgericht im Cannabis-Beschluss vom 09. März 1994 die Verfassungsmäßigkeit betäubungsmittelstrafrechtlicher Normen bestätigt und ausführlich begründet hat³⁴⁾, mag hier als grundsätzlicher Beleg für die Legitimität von Strafverfolgung in diesem Bereich ausreichen. Einzugehen bleibt an dieser Stelle freilich auf einige strafrechtsdogmatische Fragen, die gegen die Vorschriften der §§ 29 ff. BtMG häufig ins Feld geführt werden.

Die Bestrafung von Konsumenten illegaler Drogen erscheint gemeinhin vor allem unter zwei Aspekten kritikwürdig. Argumentativ werden dabei zwei verschiedene Typen von Konsumenten psychoaktiver Substanzen in den Blick genommen. Subjekte solcher Erwägungen sind einerseits der verantwortliche, aufgeklärte und mündige Gelegenheitskonsument, der allein aus Gründen des „Genusses“ konsumiert, der seinen Substanzgebrauch im Griff hat, und der nicht einzusehen vermag, aus welchen Gründen sich staatliche Instanzen mit seinem Konsumverhalten beschäftigen sollten, warum er angeklagt und möglicherweise sogar strafrechtlich belangt wird. Andererseits wird Kritik am Typus des abhängigen Konsumenten aufgehängt.

1. Der mündige, aufgeklärte „Genuss-Konsument“

Soweit der mündige, aufgeklärte „Genuss-Konsument“ in Frage steht, scheint es auf den ersten Blick tatsächlich fragwürdig zu sein, dass der Gesetzgeber primär selbstschädigendes Verhalten mit einem strafbewehrten sozialemischen Unwerturteil belegt. Unabhängig davon, dass das Bundesverfassungsgericht die Zulässigkeit einer strafrechtlichen Sanktionierung selbstgefährdenden Verhaltens bereits an anderer Stelle – namentlich etwa in Bezug auf die Bußgeldandrohung bei Verstößen gegen die Helmpflicht für Kraffradfahrer³⁵⁾ – ausdrücklich bestätigt hatte, greift die Sichtweise, die im Erwerb und Besitz von Betäubungsmitteln durch den vorstehend beschriebenen Tätertyp ein ausschließlich selbstgefährdendes Verhalten erkennt, deutlich zu kurz. Denn neben dem Schutz der Gesundheit des Einzelnen ist es erklärtes Ziel des geltenden Betäubungsmittelstrafrechts, insbesondere eine Weitergabe gefährlicher Substanzen an Dritte und damit eine Ausweitung der mit dem Konsum psychoaktiver Substanzen verbundenen Probleme zu verhindern.³⁶⁾ Deutlich wird dies etwa in den Randzonen des Anwendungsbereichs der Vorschrift des § 31a BtMG: Weil Besitz und Erwerb von Drogen stets mit der Gefahr ihrer Weitergabe verbunden sind, kommt ein Absehen von Strafverfolgung nur dann in Betracht, wenn staatliche Repression in Anbetracht der vom Täter erworbenen oder besessenen Mengen an Betäubungsmitteln *und* angesichts des beabsichtigten und aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes seines Tuns manifesten Eigenbedarfs unverhältnismäßig wäre. Anders

gewendet könnte man formulieren: Wenn absehbar ist, dass der Täter geringe Mengen der als gefährlich eingestuften Substanzen durch ihren Eigenverbrauch alsbald und lediglich unter Beeinträchtigung eigener Interessen einer Vernichtung³⁷⁾ zuführt, mag von seiner Bestrafung abgesehen werden, weil die dem Besitz von Drogen immanente Gefahr eines Zugriffs durch Dritte unter diesen Umständen jedenfalls beherrschbar erscheint.

Damit wird deutlich, dass den Tatbeständen des strafbewehrten Erwerbs- und Besitzverbores nicht lediglich der Verdacht einer Fremdgefährdung³⁸⁾ zugrunde liegt. Nicht erst die Weitergabe von Drogen ist das zu verhindernde rechtsgutsgefährdende Anknüpfungselement der tatbestandlichen Erfassung von Besitz und Erwerb.³⁹⁾ Sondern bereits der erlaubnislose Umgang mit diesen grundsätzlich gefährlichen Gegenständen begründet die verhinderungswürdige Gefahr.

Hierbei handelt es sich um eine Sichtweise, die etwa in waffen- oder sprengstoffrechtlichen Zusammenhängen niemanden ernsthaft zur Kritik herauszufordern vermag: Nicht erst die Gefährlichkeit des aufgrund eines neuerlichen deliktischen Tatentschlusses abgegebenen Schusses des Waffenbesitzers auf das vor die Mündung seiner Waffe geratene Opfer ist Anknüpfungspunkt der waffenrechtlichen Straftatbestände. Sozialethische Missbilligung verdient bereits der Umgang mit der Waffe durch eine gänzlich ungeeignete oder hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit nicht hinreichend überprüfte Person oder ein waffenbezogenes Verhalten unter solchen Umständen, unter denen eine Gefährdung hochrangiger Rechtsgüter Dritter jedenfalls regelmäßig unbeherrschbar erscheint.

Im Regelungsgefüge eines so verstandenen abstrakten Gefährdungsdelikts⁴⁰⁾ des Besitzes oder Erwerbs von Betäubungsmitteln nimmt die Regelung des § 31a BtMG damit auf strafprozessualer Ebene diejenige Funktion ein, die angesichts der durch das verfassungsrechtliche Übermaßverbot⁴¹⁾ vorgezeichneten Grenzen staatlicher Interventionsbefugnis⁴²⁾ materiell-rechtlich durch Einführung von Privilegierungen bestimmter Verhaltensweisen gewährleistet werden könnte.⁴³⁾

Wer dagegen mit verfassungsrechtlichen Erwägungen die Besitzstrafbarkeit von Betäubungsmitteln bereits im Ansatz in Zweifel zieht, mag seine Einstellung zum freien Besitz von Schusswaffen überdenken. Rechtsdogmatische Unterschiede sind insoweit jedenfalls nicht ersichtlich.

2. Der abhängige Konsument

Soweit sich Kritik an dem Tätertyp eines abhängigen Konsumenten entzündet, wird regelmäßig angeführt, die Bestrafung eines drogenkranken Täters sei wenig hilfreich und deshalb abzulehnen. Hierbei wird freilich übersehen, dass eine abhängigkeitsbedingte Verminderung der Hemmungsfähigkeit – wie in allen sonstigen Fällen strafrechtlich relevanten Verhaltens – über die §§ 20, 21 StGB angemessen berücksichtigt werden kann. Bedeutung erlangt das Strafverfahren freilich insoweit, als dem Täter über die Anordnung der Unterbringung in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB wegen der von ihm begangenen Rechtsverstöße Hilfe zuteil wird. Dass diese Verfahrensweise teilweise unter dem Stichwort „Zwangsbehandlung“⁴⁴⁾ abgetan und die Erfolgsaussichten derartiger therapeutischer Maßnahmen in Frage gestellt werden, ist nicht neu. Aktuelle Erkenntnisse zu den einschlägigen Therapieerfolgen sprechen freilich eine andere Sprache.⁴⁵⁾ „Internationale Studien machen [...] deutlich, dass Freiwilligkeit im weiteren Sinne nicht Voraussetzung für eine erfolgreiche Behandlung ist.“⁴⁶⁾

VI. Zu Legalisierung und (Teil-)Entkriminalisierung

1. Zur Legalisierung des Umgangs mit Betäubungsmitteln

Die Legalisierung⁴⁷⁾ des Umgangs mit Betäubungsmitteln, d. h. eine teilweise oder vollständige Aufhebung der Prohibition stößt zu Recht auf ganz erhebliche Widerstände. Dabei soll vorliegend allein auf die Konzepte einer generellen Legalisierung, d. h. der Freigabe des Umgangs mit sämtlichen psychoaktiven Substanzen und das Konzept einer lediglich teilweisen – namentlich: stoffbezogenen – Legalisierung eingegangen werden.

Das letztgenannte Konzept einer substanzbezogenen Generalerlaubnis zum Umgang mit (bestimmten) Drogen mag zunächst deshalb vorzugswürdig erscheinen, weil es einst sogar Eingang in den Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Jugend, Frauen und Gesundheit unter Ministerin Strobel gefunden hatte.⁴⁸⁾ Dieser Umstand allein darf freilich noch nicht im Sinne einer grundsätzlichen Richtigkeitsvermutung missverstanden werden. Er gibt für sich genommen in der Sache nichts her. Ganz im Gegenteil: Gerechtigkeitsaspekte und insbesondere solche Erwägungen, deren materieller Gehalt sich aus dem verfassungsrechtlichen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG speist, liefern gewichtige Argumente gegen eine derartige Regelung. Eine auf Cannabis-Produkte beschränkte Regelung würde verfassungsrechtlichen Vorgaben gewiss nicht standhalten. Dies wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass der Gleichheitssatz neben dem *Verbot*, wesentlich Ungleiches gleich zu behandeln, das *Gebot* enthält, wesentlich gleiche Sachverhalte ihrer Eigenart entsprechend gleich zu behandeln. Nun könnte man formulieren, dass gerade Cannabis-Produkte unter den Betäubungsmitteln der Anlagen I bis III des BtMG eine Sonderstellung einnehmen. Diese auf den ersten Blick einleuchtende und historisch sicherlich nachvollziehbare Erkenntnis verliert indessen an Überzeugungskraft, nimmt man einmal die zur Bestimmung der nicht geringen Menge im Sinne des § 29a BtMG herangezogenen Maßzahlen einzelner Rauschdrogen in den Blick. Denn die Bestimmung der nicht geringen Menge eines Betäubungsmittels erfolgt durch Festlegung einer ganz bestimmten Anzahl von Konsumeinheiten und deren Multiplikation mit der Menge des zur Rauscherzeugung Erforderlichen.⁴⁹⁾ Die Maßzahl wiederum ist ihrerseits Ausdruck einer gegenständlich-konkreten Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung pharmakologischer, sozialer sowie stoff- und umfeldbezogener Gefährlichkeitsaspekte.⁵⁰⁾ Anders gewendet: wesentlich gleiche Maßzahlen sprechen – vereinfacht ausgedrückt – dafür, dass eine Gleichbehandlung nach Maßgabe verfassungsrechtlicher Vorgaben notwendig erscheint. Ausgehend von einer Maßzahl von 500 Konsumeinheiten für Cannabisprodukte⁵¹⁾, einer Maßzahl von 350 für JWH-018 und einer solchen von 200 für Amphetamin und Fenetyllin bliebe zu hinterfragen, ob die genannten Stoffe einer etwaigen Ausnahme vom Umgangsverbot ebenfalls unterworfen werden müssten, zumal da die Maßzahl für Cannabis unter Hinzurechnung eines Sicherheitszuschlages von 200 Konsumeinheiten ermittelt worden ist.⁵²⁾ Die im Cannabis-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts angesprochenen insbesondere kulturhistorischen Unterschiede zwischen Alkohol und Nicotin einerseits und Cannabis-Produkten andererseits könnten jedenfalls in Bezug auf die übrigen Rauschdrogen nicht in gleicher Weise zur Begründung von Differenzierungen herangezogen werden.

Eine auf einzelne Stoffe und Zubereitungen (etwa die Bestandteile von Pflanzen der Gattung Cannabis) beschränkte generelle Erlaubnis des Umgangs mit Betäubungsmitteln im Sinne eines „*Gebt das Hanf frei!*“ ist daher mit guten Gründen aus dem Gesetzentwurf zur Novellierung des Opiumgesetzes gestrichen worden.

Hinzu kommt Folgendes: Jedes ernsthaft diskutabile Konzept einer teilweisen oder vollständigen Erlaubnis des Umgangs mit Betäubungsmitteln basiert auf einer strikten Begrenzung der Verfügbarkeit von Drogen zugunsten der im Sinne einschlägiger Liberalisierungserwägungen argumentativ herangezogenen mündigen, freiverantwortlich handelnden und aufgeklärten Konsumentengruppen. Regelmäßig werden Altersvorbehalte an das Erreichen bzw. Überschreiten der Volljährigkeitsgrenze von 18 Jahren geknüpft. Dies ist einerseits hochgradig plausibel, weil hierdurch solche Gruppen von Konsumenten geschützt werden sollen, für die Eigenverantwortung häufig noch nicht von vornherein unterstellt werden kann und die deshalb von Verfassungen wegen auf den besonderen Schutz des Staates angewiesen sind und hierauf vertrauen dürfen. Andererseits legt dieser Umstand den argumentativen Schwachpunkt sämtlicher Legalisierungsbestrebungen offen: Die Grenzlinie zur rechtlich belangvollen Eigenverantwortung als Anknüpfungspunkt eines verfassungsrechtlich determinierten Altersvorbehaltes liegt stets oberhalb des Einstiegsalters für eine bestimmte Droge. Einfacher ausgedrückt: Ehe man für die Gesamtheit einer allein nach Altersgrenzen bestimmten Konsumentengruppe abstrakt belangvoll von einer eigenverantwortlichen Selbstgefährdung ausgehen kann, haben mehr oder weniger große Teile derselben Gruppe den Einstieg in die Droge bereits gefunden. Der Hinweis auf das Einstiegsalter für Alkohol und Nicotin einerseits und die Altersgrenzen zur Markt-Verfügbarkeit dieser Substanzen unter jugendschutzrechtlichen Aspekten andererseits mag an dieser Stelle genügen.

Zudem wird häufig übersehen, dass das Einstiegsalter junger Cannabis-Konsumenten von 1993 bis 2000 im Durchschnitt von 17,5 auf 16,7 Jahre gesunken ist.⁵³⁾ Konzepte, die eine Legalisierung des Umgangs mit Cannabis und/oder anderen Rauschmitteln unter Berücksichtigung einer Altersgrenze von 16 Jahren befürworten, dürften freilich insbesondere angesichts der Wertungen der §§ 1, 3, 105 JGG gänzlich indiskutabel und in Anbetracht der Schutzpflichten des Staates kaum verfassungsrechtlich haltbar sein.

Die Folgen der Legalisierung liegen damit gleichsam auf der Hand. Altersvorbehalte verschieben das durch kriminelle Akteure beherrschte Marktsegment in Richtung der besonders schutzwürdigen Rechtssubjekte. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die auf Gewinnmaximierung eingestellten Drogenhändler allein vom Alter ihrer Handelspartner abschrecken lassen und sich hieran anknüpfend fortan anderen legalen Betätigungen widmen werden. Im Gegenteil: Eine Intensivierung ihrer Bemühungen im „offenen Marktsegment“ mit dem Ziel der Generierung neuer Abnehmerkreise dürfte die unweigerliche Folge solcher Reformansätze sein.

2. Zur Entkriminalisierung des Umgangs mit Betäubungsmitteln

Eine vollständige Entkriminalisierung⁵⁴⁾ des Umgangs mit sämtlichen psychoaktiven Substanzen, d. h. ein materiellechtlicher Verzicht auf strafrechtliche Sanktionen unter Beibehaltung des geltenden Umgangsverbots wäre angesichts der eingangs dargestellten Methamphetamin-Problematik sicherlich das völlig falsche Signal.

Teilweise wird die Entkriminalisierungs-Idee auf zwei ineinander verschränkte Begründungsstränge gestützt. Es wird zunächst behauptet, das Versagen des Strafrechts sei im Kontext des „WAR ON DRUGS“ an der erheblichen Zahl der trotz strafrechtlicher Verfolgung der Täter festzustellenden Gesetzesübertretungen abzulesen. Das Strafrecht zeige also überhaupt keine Wirkung. Strafverfolgung führe lediglich zu einer Verknappung des Handelsgutes, treibe damit den Preis der verbotenen Ware in die Höhe und spiele so den

Akteuren der Organisierten Kriminalität in die Hände. Im Übrigen sei Strafverfolgung unverhältnismäßig teuer. Die nutzlos aufgewandten Ressourcen könnten besser in präventive Projekte investiert werden.

Ungeachtet dessen, dass diese Argumentation präventive Wirkmechanismen des Strafrechts von vornherein ignoriert und in Abrede nimmt, basiert sie – möglicherweise vor dem Hintergrund ausgeprägter Ressentiments gegen das Strafrecht überhaupt – auf nicht ausgewiesenen und deshalb methodisch kaum sinnvoll zu widerlegenden Grundannahmen. In der gebotenen Kürze deshalb nur soviel: Zugegeben, Strafverfolgung kostet Geld. Auch „Bildung“ kostet Geld. Für beide Politikbereiche gilt freilich gleichermaßen, dass ihr Wert nicht abstrakt messbar ist, sondern erst deutlich wird, wenn Investitionen unterbleiben.

Zugegeben, gesamtgesellschaftliche Effekte strafverfolgender Aktivitäten des Staates sind nur selten deutlich erkennbar. Es gibt sie gleichwohl. Anders wäre es kaum zu erklären, dass Ausweichbestrebungen am Drogenmarkt zwischenzeitlich bereits zum 26. Mal⁵⁵⁾ Anpassungen des BtMG und seiner Anlagen erforderten. Die Entwicklung der „legal-high“-Szene⁵⁶⁾ und die Nachfrage nach synthetischen Cannabinoiden sind ohne Strafverfolgungsmaßnahmen im Kontext des Umgangs mit der wirkspezifisch imitierten Substanz sicherlich nicht denkbar.

Zugegeben, trotz Strafverfolgung werden alljährlich unzählige Rechtsverstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz begangen. Angeführt wird die polizeiliche Kriminalstatistik freilich nach wie vor von den Eigentumsdelikten. Nach einer aktuellen Pressemitteilung der Gewerkschaft der Polizei in Brandenburg⁵⁷⁾ ist die Zahl der Diebstähle in 2013 um 4,6 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen und liegt nunmehr bei 42,4 % aller Straftaten. Dass damit fast zwangsläufig auch der illegale Absatzmarkt für Diebesgut floriert, dürfte nachvollziehbare Folge der Entwicklung sein. Trotz dieser alarmierenden Zahlen sind ernst zu nehmende Konzepte zur Aufhebung der einschlägigen Straftatbestände des Diebstahls und der Hehlerei bislang nicht vorgetragen worden.

Jenseits solcher Erwägungen zur Begründung rechtsgestaltender Maßnahmen wäre mit einer Entkriminalisierung freilich auch das Umgangsverbot als solches rechtspraktisch in Gefahr. Denn ein betäubungsmittelrechtliches Umgangsverbot ohne jede kontrafaktische Absicherung würde dem Umstand der nur teilweise gesamtgesellschaftlich verankerten Richtigkeit des Imperativs nicht gerecht. Die Zahlen der aktuellen Kriminalstatistik und nicht zuletzt bereits das Faktum der hier geführten Debatte um die Entkriminalisierung des Umgangs mit Betäubungsmitteln lassen vielmehr eine Vielzahl von Rechtsverstößen gegen eine derartige Verhaltensnorm erwarten, mit der Folge einer schleichenden Demontage des verbotsspezifischen Normgeltungsvertrauens der Allgemeinheit. Ge- oder Verbote ohne strafrechtliche Unterfütterung mögen Lebensbereichen vorbehalten bleiben, in denen „Strafe zur Einübung in Rechtstreue“⁵⁸⁾ nicht erforderlich oder angesichts des eher geringen Bedeutungsgehalts betroffener Rechtsgüter übermäßig erscheint. Im Betäubungsmittelrecht und damit im Einzugsbereich höchstrangiger Individualrechtsgüter (Leben, körperliche Unversehrtheit usw.) könnten derartige Regelungskonzepte daher allenfalls mit dem Reiz des Exotischen punkten.

Teilweise werden unter dem Gedanken einer „Entkriminalisierung“ auch Regelungskonzepte abgehandelt, die zwar ohne Kriminalstrafe auskommen⁵⁹⁾, auf eine kontrafaktische Absicherung durch Bußgeldtatbestände jedoch nicht – oder zumindest nicht vollständig – verzichten wollen.⁶⁰⁾ So wird beispielsweise erwogen, insbesondere den bloßen Besitz von Betäubungsmitteln statt mit Strafe lediglich mit einem Bußgeld zu bedrohen.

Ungeachtet des Umstandes, dass eine Bußgeldbewehrung in Anbetracht der abstrakten Gefährlichkeit der in Frage stehenden Handlungen und angesichts der betroffenen Rechtsgüter kaum die adäquate Antwort auf rechtsbrüchiges Verhalten sein dürfte, wäre die generalpräventive Wirkung zur effektiven Verhaltenssteuerung wohl kaum hinreichend. Gerade das in der gegenwärtigen Diskussion häufig vorgebrachte Argument der Unwirksamkeit strafrechtlicher Sanktionen im Kontext des Betäubungsmittelrechts könnte – dann möglicherweise zu Recht und zudem in noch deutlich größerem Maße – auch gegen eine derartige Bußgeldvorschrift ins Feld geführt werden. Eine hieraus folgende „schleichende Legalisierung auf dem Umweg über die Entkriminalisierung“ verdient indessen eine klare Absage. Hier wie für den Umgang mit Suchtstoffen überhaupt dürfte vielmehr gelten: „Wehret den Anfängen!“

Ein (lediglich) bußgeldbewehrtes *Besitzverbot* widerspräche darüber hinaus arzneimittelrechtlichen Regelungen, insbesondere den strafrechtlichen Bestimmungen zum Besitz von Dopingmitteln in nicht geringer Menge. Denn das strafbewehrte Dopingmittel-Besitzverbot leitet seine Legitimation hinsichtlich der von ihm umfassten nicht geringen Mengen an Doping-Substanzen nach der Dopingmittel-Mengen-Verordnung (DmMV) gerade von der Strafbarkeit des Besitzes überwiegend ebenso gefährlicher Betäubungsmittel ab.

Soweit darüber hinausgehend gar der *Handel* mit Betäubungsmitteln von der strafrechtlichen Sanktionierbarkeit ausgenommen und (lediglich) einer Verfolgung nach den Grundsätzen des Ordnungswidrigkeitenrechts unterworfen würde, ergäben sich zudem Friktionen im Hinblick auf das strafbewehrte Verbot des Inverkehrbringens bedenklicher Arzneimittel nach § 95 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 5 Abs. 1 AMG: Nach den zuletzt genannten Bestimmungen wird das Inverkehrbringen von bedenklichen Arzneimitteln mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft. Der Vorgang des Inverkehrbringens ist dabei umschrieben als das Vorrätighalten zum Verkauf oder zu sonstiger Abgabe, das Feilhalten, das Feilbieten und die Abgabe an andere (§ 4 Abs. 17 AMG) und umfasst damit solche Handlungen, die im Regelungsgefüge des § 29 Abs. 1 BtMG dem Begriff des Handels-treibens unterfallen. Bedenklich sind Arzneimittel nach § 5 Abs. 2 AMG, bei denen nach dem jeweiligen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse der begründete Verdacht besteht, dass sie bei bestimmungsgemäßem Gebrauch schädliche Wirkungen haben, die über ein nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft vertretbares Maß hinausgehen, die also ein ungünstiges Nutzen-Risiko-Verhältnis⁶¹) aufweisen. Insbesondere die nicht verkehrsfähigen sowie die verkehrs-, aber nicht verschreibungsfähigen Betäubungsmittel der Anlagen I und II BtMG entsprechen ihrem Gefährdungspotential nach dem Typus eines bedenklichen Arzneimittels nach § 5 AMG. Ausgehend hiervon müsste offen bleiben, weshalb die Abgabe grundsätzlich nützlicher, allein aufgrund ihrer Nebenwirkungen nicht verkehrsfähiger Arzneimittel unter Strafe gestellt, die Abgabe mindestens ebenso gefährlicher Substanzen zum Zwecke der Rauscherzeugung indessen lediglich mit Bußgeld bedroht werden soll. Die Erosion ganzer Kataloge feingliedrig aufeinander abgestimmter Straftatbestände wäre die zweifelhafte Folge. Plausible Erklärungen, warum man solches zulassen sollte, bleiben die Strafrechtsskeptiker freilich regelmäßig schuldig.

VII. Fazit

Strafverfolgung im Kontext betäubungsmittelrechtlicher Rechtsverstöße ist verfassungsrechtlich legitim, hochgradig sinnvoll und sozialetisch unverzichtbar. Liberalisie-

nung in Teilbereichen geht mit einer Verschiebung von Grenzlinien zwischen Erlaubtem und Verbotenem einher, die sich in ihrer unmittelbaren und mittelbaren Wirkung nicht auf das eigene Staatsterritorium beschränken lässt und deshalb stets ein abgestimmtes Handeln sämtlicher – mindestens jedoch benachbarter – Völkerrechtssubjekte voraussetzt. Alleingänge sind wegen der mit ihnen verbundenen schädlichen Nebenwirkungen im Regelfall zu vermeiden.⁶²⁾

Die Legalisierung des Umgangs mit Drogen nach Maßgabe strikter Altersvorbehalte führt unweigerlich zu einer Verlagerung der Aktivitäten krimineller Marktteilnehmer zum Nachteil besonders schutzbedürftiger Konsumentengruppen. Sie ist deshalb mit Blick auf die von ihr ausgehenden mittelbaren Folgen in besonderem Maße sozialschädlich und vor diesem Hintergrund strikt abzulehnen. Rechtstechnisch unverzichtbare Ausgestaltungsbestimmungen mit primär jugendschützender Zielvorgabe werden dabei rechtspraktisch zum Bumerang.

Resignation vor dem Schwarzmarkt, den Erscheinungsformen des modernen Geldverkehrs⁶³⁾ oder den unter dem Begriff Drogenmafia zusammengefassten heterogenen Erscheinungsformen der Organisierten und unstrukturierten Kriminalität ist keine Lösung.

Zum Ende der 1960er Jahre ist der Konsum psychoaktiver Substanzen exotischer Provenienz in Teilen der Gesellschaft hoffähig geworden. Ob der Flächenbrand noch zu löschen ist, mag füglich bezweifelt werden. Ein Verzicht auf strafrechtliche Sanktionen und damit im übertragenen Sinne die „Abschaffung der Feuerwehr“ scheint jedenfalls kontraproduktiv.

Zusammenfassung

Drogenpolitische Reformansätze haben international Hochkonjunktur. In ihrem Windschatten greift freilich nicht nur hierzulande die Redeweise vom Scheitern des WAR ON DRUGS um sich. Kritik entzündet sich dabei insbesondere an der Frage nach der strafrechtlichen Reaktion auf betäubungsmittelrechtlich fragwürdige Verhaltensweisen der Rechtsgenossen. Die Folgen veränderter drogenpolitischer Maßstäbe in Tschechien seit dem Jahr 2010 belegen indessen, dass eine auf Cannabis fixierte „Freigabe-Argumentation“ kaum in der Lage ist, Antworten auf aktuelle Probleme des Umgang mit psychotropen Substanzen zu liefern. Es zeigt sich vielmehr, dass vor allem die Modedroge Crystal (Methamphetamin) anderen Rauschmitteln erhebliche Marktanteile abzuringen in der Lage ist. Vor diesem Hintergrund sind Legalisierung und/oder Entkriminalisierung des Umgangs mit Drogen schon für sich genommen kaum zielführend. Rechtspolitisch indiskutabel werden derartige Liberalisierungsbestrebungen, wenn sie multilateral unzureichend abgestimmt sind.

Summary

Propositions on drug policy reforms are at an international peek. In their shadow, the claim that the WAR ON DRUGS has been lost in offered a an argument, not only in Germany, but in nearly ubiquitous. Criticism of drug prohibition includes the question of whether anti-drug laws can be an appropriate response to the conduct and activities involved in the use and distributions of drugs. The effects of the changes in drug policy made in the Czech republic in 2010 show that any cannabisfocused “liberalization argument” is hardly able to provide answers to the currentl problems with psychotropic substances. What can be seen however is that especially the currently quite fashionable crystal (methamphetamine) has managed to capture shares of the market hitherto held by more traditional drugs. Given this background, legalization and/or decriminalization of the conduct and activities related to drugs seems in itself to be hardly beneficial. Attempts on liberalization become in terms of governance highly questionabe if they are multilaterally insufficiently harmonized.

Schlüsselwörter

Cannabis – Crystal Meth – Methamphetamin – Freigabe – Legalisierung – Entkriminalisierung

Keywords

cannabis – crystal meth – methamphetamine – decontrol – legalization – decriminalization – liberalization

Fußnoten

- ¹⁾ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Gebt_das_Hanf_frei! [abger. am 15.03.2014].
- ²⁾ Vgl. etwa die „*Presseerklärung von Hans-Christian Ströbele zum Strafverfahren gegen zwei Menschen wegen des Besitzes von 63 Faserhanf-Pflanzen*“ vom 28.01.2004, <http://www.stroebele-online.de/presse/26813.html> [abger. am 15.03.2014].
- ³⁾ Vgl. Augsburgener Allgemeine vom 11.01.2014 „*Gebt das Hanf frei: Strafrechtler fordern liberalere Gesetzgebung*“, [http://www.augsburger-allgemeine.de/politik/Gebt-das-...\[id28387707.html](http://www.augsburger-allgemeine.de/politik/Gebt-das-...[id28387707.html) [abger. am 15.03.2014].
- ⁴⁾ [http://www.schildower-kreis.de/themen/Resolution\[...\].php](http://www.schildower-kreis.de/themen/Resolution[...].php) [abger. am 15.03.2014].
- ⁵⁾ Siehe oben Fn. 4.
- ⁶⁾ Vgl. oben Fn. 4.
- ⁷⁾ Vgl. etwa die Überschrift in der Augsburgener Allgemeinen vom 11.01.2014, vgl. oben Fn. 3.
- ⁸⁾ Zum Begriff ausführlich *Siegfried*, „1968“–eine Kulturrevolution, Sozial.Geschichte Online 2010, 12 ff. (<http://www.stiftung-sozialgeschichte.de>).
- ⁹⁾ Zum Einfluss der Musik auf die Entwicklung der Drogennachfrage seit dem Ende der 1960er Jahre vgl. *Holzer*, Die Geburt der Drogenpolitik aus dem Geist der Rassenhygiene [2007], S. 368 ff.
- ¹⁰⁾ Etwa Zahlen zu erfassten Drogendelikten von 1953 bis 2000, abgedruckt bei *Holzer*, a. a. O., oben Fn. 9, S. 366.
- ¹¹⁾ Siehe *Holzer*, a. a. O., oben Fn. 9, S. 360.
- ¹²⁾ Vgl. auch *Siegfried*, Sound der Revolte [2008], S. 67.
- ¹³⁾ Vgl. *Gorny*, Wege aus dem Drogendilemma, S. 8; dazu auch *Siegfried*, a. a. O., oben Fn. 12, S. 67.
- ¹⁴⁾ Sächsische Landesstelle gegen die Suchtgefahren e.V., Daten zum suchtspezifischen Hilfebedarf illegaler Drogen, Deutsche Suchtthilfestatistik, Grafik „Klientenentwicklung (SBB) ausgewählter Problembereiche 2002-2013; Sachsen“: Jahr 2005 - 2231, Jahr 2006 - 2117, Jahr 2007 - 1973, Jahr 2008 - 2055, Jahr 2009 - 1936, Jahr 2010 - 1802, Jahr 2011 - 1545, Jahr 2012 - 1360.
- ¹⁵⁾ Vgl. oben Fn. 14.
- ¹⁶⁾ Vgl. Sächsischer Landtag, Drucks. 5/10944 – Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN - Crystal Sofortprogramm zur Stärkung der ambulanten Suchtberatung in Sachsen; vgl. auch Sächsische Landesstelle gegen die Suchtgefahren e.V., Bericht der Suchtkrankenhilfe in Sachsen 2012.
- ¹⁷⁾ Vgl. *Rennert* in der Standard.at vom 04.02.2013 - <http://derstandard.at/1358305302941/Tschechiens-feiert-liberale-Drogenpolitik-als-Erfolgsgeschichte> [abger. am 15.03.2014]; selbst mit der Aufhebung der Regelung durch das tschechische Verfassungsgericht per 01.08.2013 (vgl. nur Prager Zeitung vom 01.08.2013 - <http://www.pragerzeitung.cz/index.php/home/nachrichten/16390-regelung-ueber-drogenbesitz>) werden kaum Hoffnungen auf eine Trendwende verbunden, vgl. Tagesschau vom 02.08.2013 - <http://www.tagesschau.de/ausland/tschechien-drogengesetz100.html> [jew. abger. am 16.03.2014].
- ¹⁸⁾ Abendzeitung München, „Crystal: So kommt die Droge nach München“ vom 11.02.2013 - [http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.crystaf\[...\].html](http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.crystaf[...].html) [abger. am 15.03.2014].
- ¹⁹⁾ In Sachsen und Sachsen-Anhalt liegen Straßenverkaufspreise regelmäßig bei etwa 60 bis 80 EUR pro Gramm.
- ²⁰⁾ Vgl. nur „Der Schmuggel mit der gefährlichen Droge Crystal Meth“, Abendzeitung München vom 04.01.2014 - [http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.gref\[...\].b-b730-535416828f7b.html](http://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.gref[...].b-b730-535416828f7b.html) [abger. am 15.03.2014].
- ²¹⁾ Häufig werden kausale Zusammenhänge formuliert, vgl. nur N24 „Im Einsatz gegen Crystal Meth – Der schwierige Kampf gegen die Horrordroge“ – <http://www.n24.de/n24/Nachrichten/Panorama/d/4078114/der-schwierige-kampf-gegen-die-horrordroge.html> [abger. am 15.03.2014].
- ²²⁾ Vgl. etwa Süddeutsche Zeitung, „Schmuggelroute nach Bayern soll gekappt werden“ vom 03.02.2013 – <http://www.sueddeutsche.de/bayern/handel-mit-crystal-speed-schmuggelroute-nach-bayern-soll-gekappt-werden-1.1590523> [abger. am 15.03.2014].
- ²³⁾ Die Welt vom 14.08.2012: „Bayern machtlos gegen Drogenflut aus Tschechien“ – <http://www.welt.de/regionales/muenchen/article108611985/Bayern-machtlos-gegen-Drogenflut-aus-Tschechien.html> [abger. am 15.03.2014].
- ²⁴⁾ *Reimer/Meier/Schmidt*, Illegale Drogen: „Crystal Meth“, in: Jahrbuch Sucht 2013, S. 111, 115.
- ²⁵⁾ *Reimer/Meier/Schmidt*, a. a. O., oben Fn. 24, S. 116.
- ²⁶⁾ Vgl. nur *Milin/Lotzin/Degkwitz/Verthein/Schäfer* (ZIS – Zentrum für Interdisziplinäre Suchtforschung), Amphetamin und Methamphetamin – Personengruppen mit missbräuchlichem Konsum und Ansatzpunkte für präventive Maßnahmen [2014], S. 13 zur Typisierung nach *Klee*, A Typology of Amphetamin Users in the United Kingdom [1997].
- ²⁷⁾ Vgl. *Holzer*, oben Fn. 10, S. 457.

- ²⁸⁾ Vgl. *Holzer*, oben Fn. 10, S. 457 f. m. w. N.
- ²⁹⁾ Dazu sowie zum Gesetzgebungsprozess im Ganzen ausführlich bei *Holzer*, oben Fn. 10, S. 462 ff. m. w. N.
- ³⁰⁾ BArch-Koblenz/ B 353/ 2193, BzGA an BMJFG, 04.08.1970, Dipl.-Soz. M.[anfred] Lehmann, zitiert nach: *Holzer*, a. a. O., Fn. 9, S. 472 f.
- ³¹⁾ *Holzer*, oben Fn. 30, S. 466, insbes. Fn. 2084.
- ³²⁾ BArch-Koblenz/ B 353/ 2178, zitiert nach: *Holzer*, oben Fn. 30.
- ³³⁾ Vgl. dazu im Kontext der Strafbarkeit des Besitzes von Doping-Substanzen *Glocker*, Die strafrechtliche Bedeutung von Doping [2009], S. 283.
- ³⁴⁾ BVerfGE 90, 145 ff.
- ³⁵⁾ Vgl. nur die im *Cannabis-Beschluss* (BVerfGE 90, 145 ff.) angesprochene Entscheidung BVerfGE 59, 275.
- ³⁶⁾ Zur Fremdgefährdung vgl. etwa *Weber*, BtMG, 4. Auflage 2013, § 29 Rn. 2110 ff.; *Patzak* in KPv, BtMG, 7. Auflage 2012, § 31a Rn. 30.
- ³⁷⁾ Hier: „Vernichtung durch Konsum“.
- ³⁸⁾ Kritisch diesbezüglich etwa *Mosbacher*, Strafrecht und Selbstschädigung - Die Strafbarkeit „opferloser“ Delikte im Lichte der Rechtsphilosophie Kants [2001], S. 198.
- ³⁹⁾ Dazu etwa *Mosbacher*, oben Fn. 38, S. 130 ff. m. w. N.
- ⁴⁰⁾ Dazu BVerfGE 90, 145 ff.: „Auch soweit der Gesetzgeber den Schutz der genannten Gemeinschaftsgüter [...] von einer konkreten Gefährdung oder gar Verletzung vorverlagert hat in den Bereich abstrakter Gefährdungen, ist dagegen von Verfassungs wegen grundsätzlich nichts zu erinnern. Die Tatbestände des unerlaubten Umgangs mit Cannabisprodukten erstrecken den Schutz umfassend auf alle Verhaltensweisen, die generell geeignet sind, die beschriebenen Gefahren herbeizuführen. Das ist aus generalpräventiven Gründen gerechtfertigt.“
- ⁴¹⁾ BVerfGE 90, 145 ff.: „Diesem hat der Gesetzgeber dadurch genügt, dass er es den Strafverfolgungsorganen ermöglicht, im Einzelfall durch Absehen von Strafe oder Strafverfolgung einem geringen individuellen Unrechts- und Schuldgehalt der Tat Rechnung zu tragen. Neben den allgemeinen Vorschriften der §§ 153, 153a StPO, die bei geringer Schuld und dem Fehlen eines öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung eine Verfahrenseinstellung zulassen, sind hier vor allem § 29 Abs. 5 und nunmehr auch § 31a BtMG zu nennen.“
- ⁴²⁾ So jedenfalls das BVerfG im *Cannabis-Beschluss*.
- ⁴³⁾ BVerfGE 90, 145 ff.; eine teleologische Reduktion des abstrakten Gefährdungstatbestandes dürfe unter Bestimmtheitsgesichtspunkten nicht zureichend sein; allgemein zur Frage der teleologischen Reduktion des Straftatbestandes bei abstrakten Gefährdungsdelikten *H. Schneider*, Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips auf der Basis eines generalpräventiv-funktionalen Schuldmodells [1991], S. 261 f.
- ⁴⁴⁾ Vgl. nur *Pollähne* in: Kindhäuser/Neumann/Paefffgen, StGB, 4. Aufl. 2013, § 64 Rn. 43 ff.
- ⁴⁵⁾ Vgl. nur *Harl*, Wie erfolgreich ist die Behandlung im Maßregelvollzug nach §§ 63 und 64 StGB? [2012].
- ⁴⁶⁾ *Schalast/Kösters*, Evaluation des Maßregelvollzugs gemäß § 64 StGB „Machbarkeitsstudie“, S. 39 und weiter: „Es liegt im Wesen süchtiger Entwicklungen, dass es die negativen Konsequenzen des Verhaltens sind, die zum Antritt einer Behandlung motivieren.“
- ⁴⁷⁾ Zum Begriff *Jungblut*, in: Dollinger/Schmidt-Semisch, Sozialwissenschaftliche Suchtforschung [2007], S. 286.
- ⁴⁸⁾ Vgl. dazu schon oben Fn. 32.
- ⁴⁹⁾ Dazu im Einzelnen *Patzak*, in: KPv, BtMG, 7. Auflage 2012, § 29a Rn. 54; *Weber*, BtMG, 4. Auflage 2013, § 29a Rn. 74.
- ⁵⁰⁾ Eingehend *Patzak*, oben Fn. 49, a. a. O.
- ⁵¹⁾ Vgl. BGH NStZ 1984, 556, dazu auch *Patzak*, oben Fn. 49, a. a. O. Rn. 64; *Weber*, oben Fn. 49, a. a. O. Rn. 90.
- ⁵²⁾ *Weber*, BtMG, 4. Aufl. 2013, § 29a Rn. 90; BGH NStZ 1984, 556, 557 spricht ausdrücklich von „Unsicherheitsfaktoren“.
- ⁵³⁾ *Bonnet*, in: Thomasius/Schulte-Markwort/Küster/Riedesser, Suchtstörungen im Kindes- und Jugendalter [2009], S. 480.
- ⁵⁴⁾ Auch dazu *Jungblut*, oben Fn. 54, a. a. O.
- ⁵⁵⁾ Vgl. 26. Verordnung zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften vom 20.07.2012 (BGBl. I, 1639).
- ⁵⁶⁾ Zur (arzneimittel-)rechtlichen Einordnung von Badesalzen, Lufterfrischern und Räucher-mischungen vgl. *Patzak/Volkmer*, NStZ 2011, 498; *Weidig*, Blutalkohol 2013, 57 sowie BGH, Beschl. v. 28.05.2013 – 3 StR 437/12, HRRS 2013, Nr. 646 (Vorabentscheidungsverfahren).
- ⁵⁷⁾ *Gewerkschaft der Polizei Brandenburg*, Pressemitteilung – Polizeiliche Kriminalstatistik 2013: Anstieg um 2082 Straftaten gegenüber 2012, http://www.gdp.de/gdp/gdpbra.nsf/id/pm_gdp_pks2013 [abger. am 19.03.2014].
- ⁵⁸⁾ *Schneider*, Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips auf der Basis eines generalpräventiv-funktionalen Schuldmodells [1991], S. 70; vgl. dazu auch *Hoffmann-Holland*, Der Modellgedanke

im Strafrecht [2007], S. 165 sowie *Schroth*, Bilder des Kriminellen: Homo oeconomicus versus homo sociologicus versus homo ethicus – Menschenbild und Verständnis der Strafe, in: Vossenkuhl u. a. (Hrsg.), *Ecce Homo! Menschenbild – Menschenbilder* S. 87, 98; zur Beziehung von Normen und Normverletzungen nach *Jakobs* vgl. auch *Harzer*, Strafe – Maßregel – Sicherungsverwahrung. Eine kritische Untersuchung über das Verhältnis von Schuld und Prävention [2007], S. 126 ff. sowie ausf. *Kelker*, Zur Legitimität von Gesinnungsmerkmalen im Strafrecht [2007], S. 215 ff., 217.

⁵⁹⁾ Vgl. *Jungblut*, in: Dollinger/Schmidt-Semisch, Sozialwissenschaftliche Suchtforschung [2007], S. 285 m. w. N.

⁶⁰⁾ Vgl. dazu etwa *Jungblut*, Drogenhilfe – Eine Einführung [2004], S. 147; dazu auch *ders.*, in: Dollinger/Schmidt-Semisch, Sozialwissenschaftliche Suchtforschung [2007], S. 285.

⁶¹⁾ *Rehmann*, AMG, 3. Aufl. 2007, § 5 Rn. 2; *Volkmer*, in: KPV, BtMG, 7. Auflage 2012, § 95 AMG Rn. 9 m. w. N.

⁶²⁾ Skeptisch bereits BVerfGE 90, 145: „Die internationalen Abkommen, denen die Bundesrepublik Deutschland beigetreten ist, setzen bei der Bekämpfung des Drogenmißbrauchs und des unerlaubten Verkehrs mit Drogen zunehmend auf den Einsatz strafrechtlicher Mittel. Ob es unter Berücksichtigung dieser internationalen Rechtsentwicklung gelingen könnte, durch eine Freigabe von Cannabisprodukten eine Trennung der Drogenmärkte im nationalen Rahmen herbeizuführen [...], ist zumindest offen.“

⁶³⁾ Hawala-Banking; Kryptowährungen u. ä.

Anschrift des Verfassers

Dr. Mathias Volkmer
c/o Staatsanwaltschaft Halle
Merseburger Straße 63
06112 Halle (Saale)
Email: mathiasvolkmer@arzneimittel-strafrecht.de

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Literatur

MARIA FOCKEN

Norbert Faulhaber: Verkehrsunfallaufnahme. Grundlagenwissen polizeilicher Ermittlungen – Recht – Taktik – Psychologie

**Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, 2012, 222 Seiten, 22,80 €,
ISBN 978-3-415-04844-7**

An die polizeiliche Unfallaufnahme sind ganz besondere Anforderungen geknüpft. Die Geltendmachung von zivilrechtlichen Ansprüchen und die Aufklärung von Straftaten im Zusammenhang mit Unfallereignissen hängen ganz entscheidend von der sorgfältigen und umfassenden Ermittlungsarbeit der Polizeibeamten vor Ort ab.

Der Verfasser des hier vorzustellenden Werkes ist Polizeihauptkommissar und Fachlehrer an der Polizeischule der Bereitschaftspolizeidirektion in Lahr.

Das Buch trägt die Handschrift eines erfahrenen Praktikers, der in seinem Vorwort als Ziel des Buches anführt, die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme aus verschiedenen Blickwinkeln des Strafrechts, Ordnungswidrigkeitenrechts, Verkehrsrechts, Strafprozessrechts, der Polizeitaktik und Kriminalistik sowie der Psychologie vertiefen zu wollen. Diesem Anspruch kann das Buch zwar nicht gerecht werden, es bietet für den Praktiker aber wertvolle Hinweise für ein strukturiertes Vorgehen an der Unfallstelle. Das Werk erschien 2012 in erster Auflage und richtet sich, wie dem Titel bereits zu entnehmen ist, an Beamte des Polizeidienstes, die mit der Verkehrsunfallaufnahme befasst sind.

Dieser als Praxisleitfaden konzipierte Ratgeber gibt in leicht verständlicher Form einen umfassenden Überblick über polizeilich gebotene Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Verkehrsunfällen. Ergänzt wird dieser Maßnahmenkatalog durch Ausführungen zur Verkehrsunfallstatistik und -entwicklung sowie Opferhilfe, zu Opferschutz und Unfallprävention.

Das Inhaltsverzeichnis ist ausführlich, aber auch übersichtlich gegliedert und erleichtert dadurch die gezielte Suche. Ergänzend dazu findet sich im Anhang ein gut sortiertes Stichwortverzeichnis. Auch deshalb ist es als Nachschlagewerk für Praktiker gut geeignet.

Einleitend stellt der Verfasser die Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland und der Europäischen Union vor und befasst sich im anschließenden Kapitel zunächst allgemein mit Verkehrsunfällen und deren Ursachen. Die Vorstellung der Risiko-Altersgruppen (Jugendliche, junge Erwachsene und Senioren) beschränkt sich im Wesentlichen auf deren zahlenmäßige Beteiligung an Verkehrsunfällen als Getötete oder Verletzte. Was fehlt, ist eine Auseinandersetzung mit der Frage, was diese Personen zur Risikogruppe macht und inwieweit diese in die Zahlen als Unfallverursacher einfließen.

Der Ratgeber stellt anschließend chronologisch die polizeilichen Aufgaben am Unfallort, beginnend mit der Anfahrt (Kapitel 6) und den ersten Maßnahmen, die dort zu treffen sind, wie z. B. der Umgang mit Gefahrenquellen (auslaufende Flüssigkeiten, Fahrzeug-

brand etc.), Absicherung der Unfallstelle und Rettungsmaßnahmen für Verletzte (Kapitel 7), vor.

Unter den Überschriften „Ermittlungen“ (Kapitel 9) und „Spurensicherung“ (Kapitel 10) setzt sich der Autor sehr intensiv mit technischen Aspekten des Unfallgeschehens auseinander. So werden auf mehreren Seiten zahlreiche Unfallarten und Unfalltypen – auch bildlich – vorgestellt.

Vor dem Hintergrund spektakulärer Unfälle, die von älteren und/oder erkrankten Kraftfahrzeugführern verursacht wurden, und im Hinblick auf eine immer älter, aber auch mobiler werdende Gesellschaft, kommen die Ausführungen zu geistigen bzw. körperlichen Mängeln als Unfallursache zu kurz. Gerade hier ist aber eine sorgfältige und zügige Ermittlungstätigkeit von Polizeibeamten bereits bei der Unfallaufnahme gefragt, um einem drohenden Beweismittelverlust vorzubeugen.

Rechtliche Fragestellungen werden zwar an verschiedenen sich bietenden Stellen erwähnt, für eine abschließende rechtliche Beurteilung sind diese aber nicht fundiert genug. So wird zum Beispiel auf eine der Maßregeln der Besserung und Sicherung, nämlich die Entziehung der Fahrerlaubnis gem. §§ 69, 69a StGB hingewiesen, mit keinem Wort wird aber erwähnt, unter welchen Voraussetzungen dies in Betracht kommt. Dies hat vor allem Bedeutung im Hinblick auf die Frage, ob der Führerschein sicherzustellen bzw. zu beschlagnahmen ist und ob der Vorgang eilig an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet werden muss, damit die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO beim zuständigen Richter beantragt werden kann. Dass auch die Verhängung eines Fahrverbotes gem. § 44 StGB bzw. § 25 StVG in Betracht kommen kann, ist an keiner Stelle erwähnt.

Bedauerlich ist, dass den strafrechtlichen Folgen kein eigenes Kapitel gewidmet wurden. Der Autor beschränkt sich darauf, in Kapitel 11 die Verkehrsunfallflucht gesondert anzusprechen. Weitere relevante Straftatbestände, wie z. B. Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB), Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB), fahrlässige Körperverletzung (§ 229 StGB) werden nicht oder nur beiläufig im Zusammenhang mit Ermittlungsmaßnahmen zur Verkehrstüchtigkeit (Kapitel 9) erwähnt.

Darüber hinaus fehlen die Erfahrungssätze in Bezug auf den weiteren Verlauf des Ermittlungsverfahrens bei Staatsanwaltschaft und Gerichten.

Alles in allem ist das Handbuch sicherlich ein empfehlenswertes Begleitwerk für in Ausbildung befindliche Polizeibeamte und Nachschlagewerk für Praktiker.

Ein juristischer oder verkehrsmedizinischer Ratgeber ist es ganz sicher nicht. Dafür steht aber ohnehin ausreichend Fachliteratur zur Verfügung.

Anschrift der Verfasserin

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

Zur Information

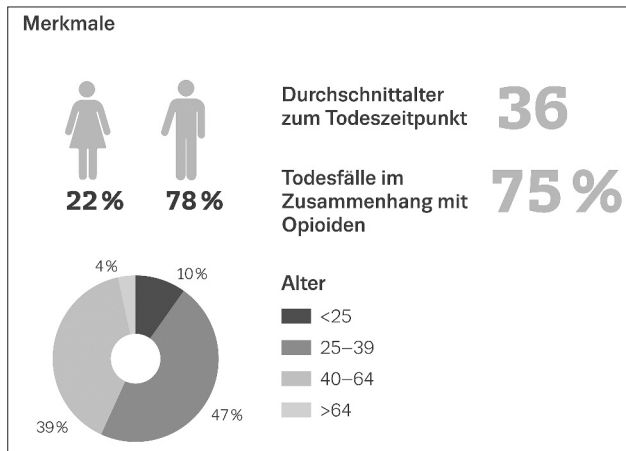
Europäischer Drogenbericht^{*)}

Drogenbedingte Todesfälle bei sehr jungen Konsumenten geben Anlass zu erheblicher Sorge, allerdings entfallen nur 10 % der gemeldeten Todesfälle durch Überdosierung in Europa auf die Altersgruppe unter 25 Jahren. Die Opfer der tödlichen Überdosierungen sind in der Regel Mitte dreißig oder älter, wobei das durchschnittliche Todesalter weiter steigt; dies lässt auf eine alternde Kohorte problematischer Opioidkonsumenten schließen. Die meisten gemeldeten Todesfälle durch Überdosierungen (78 %) betreffen Männer.

Für 2012 wird die durchschnittliche Mortalitätsrate im Zusammenhang mit Überdosierungen in Europa auf 17 Todesfälle je 1 Million Einwohner im Alter zwischen 15 und 64 Jahren geschätzt. Die nationalen Mortalitätsraten variieren erheblich und werden durch Faktoren wie die Drogenkonsummuster, insbesondere injizierenden Drogenkonsum, die Merkmale der drogenkonsumierenden Bevölkerungsgruppen sowie die Meldepraxis beeinflusst. Sechs Länder verzeichneten Raten von über 40 Todesfällen je 1 Million Einwohner, darunter an vorderster Stelle Norwegen (76 je 1 Million Einwohner) und Estland (191 je 1 Million Einwohner). Die Zahl der Todesfälle durch Überdosierung ist in Estland besonders deutlich gestiegen und unterstreicht, wie sehr sich unterschiedliche Drogenkonsummuster auf die nationalen Zahlen auswirken können: In Estland stehen die Todesfälle durch Überdosierung meistens im Zusammenhang mit dem Konsum von Fentanyl, also ausgesprochen starken synthetischen Opioiden.

Die meisten Länder vermeldeten von 2003 bis 2008/2009 einen Anstieg der Anzahl der durch Überdosierung verursachten Todesfälle. Nach einer darauf folgenden Stabilisierung der Gesamtzahlen setzte eine rückläufige Tendenz ein. Insgesamt wurden 2012 rund 6 100 Todesfälle aufgrund von Überdosierung vermeldet. Dies entspricht etwa der Zahl von 2011 und bedeutet einen Rückgang gegenüber den 7 100 Fällen des Jahres 2009. Allerdings stellt sich die Situation in den einzelnen Ländern recht unterschiedlich dar; einige Länder melden noch immer steigende Zahlen.

^{*)} Auszug aus dem Europäischen Drogenbericht 2014 – Trends und Entwicklungen, herausgegeben von der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA).



Drogeninduzierte Todesfälle.

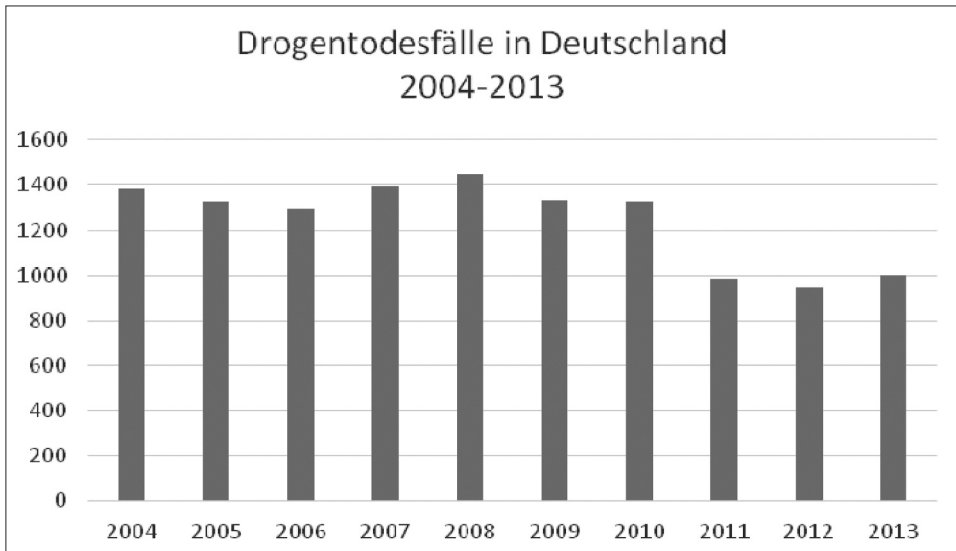
Rauschgiftlage 2013 in Deutschland

Zahl der Drogentoten

Im Jahr 2013 stieg die Zahl der drogenbedingten Todesfälle erstmals wieder seit 2009 auf 1002 leicht an (plus 6 Prozent gegenüber 2012 mit 944). 83 Prozent der Rauschgifttoten waren Männer. Der Altersdurchschnitt aller Drogentoten lag mit knapp unter 38 Jahren nur unwesentlich über dem des Vorjahres. In den vergangenen 15 Jahren stieg der Altersdurchschnitt stetig, im Mittel um circa 6 Monate pro Berichtsjahr.

Erstauffällige Konsumenten harter Drogen

2013 wurden 19 210 erstauffällige Konsumenten harter Drogen registriert (knapp 2 Prozent weniger gegenüber 2012 mit 19 559). Die Zahl erstauffälliger Konsumenten von Amphetamin bzw. Methamphetamin blieb nahezu konstant, allerdings stieg die Zahl bei den erstauffälligen Konsumenten von kristallinem Methamphetamin („Crystal“) um rund 7 Prozent auf 2 746 (Vorjahr: 2 556). Die Zahl erstauffälliger Heroinkonsumenten sank um rund 14 Prozent von 2 090 auf 1 789. Die Zahl der erstauffälligen Ecstasy-Konsumenten stieg um knapp 18 Prozent von 1 257 im Jahr 2012 auf 1 480. Der stärkste Rückgang um rund 34 Prozent von 369 im Jahr 2012 auf 242 im Jahr 2013 wurde bei Crack verzeichnet, dies ist sowohl in einer geänderten statistischen Erfassung (Anhebung der Erfassungsgrenze aufgrund sinkender Wirkstoffgehalte bei Crack) als auch in einem tatsächlichen Rückgang der Fallzahlen und Sicherstellungsmengen begründet.



Rauschgifttote nach Geschlecht und Altersstruktur		
	<i>01.01. - 31.12.2012</i>	<i>01.01. - 31.12.2013</i>
Gesamt	944	958
männlich	746	797
weiblich	177	161
bis 13 Jahre	1	1
14 bis 17 Jahre	2	1
18 bis 20 Jahre	14	9
21 bis 24 Jahre	53	48
25 bis 29 Jahre	130	117
ab 30 Jahre	723	782
unbekannt	21	44
Durchschnittsalter	37	38

Die Summe der männlichen und weiblichen Drogentoten kann von der Gesamtzahl abweichen, da in einigen Fällen das Geschlecht nicht erfasst wurde

(Aus dem Informationsblatt für Medienvertreter zur Pressekonferenz der Drogenbeauftragten der Bundesregierung und des Präsidenten des Bundeskriminalamtes vom 17. April 2014)

Dänemark: Verschärfung der Strafen für alkoholisierte Autofahrer

Dänemark geht ab dem 01. Juli mit drastischen Strafen gegen betrunkene Autofahrer vor. Alkoholisierte Fahrer mit zwei Promille oder mehr, müssen dann ihr Auto abgeben. Die Strafe gilt auch, wenn ein Autofahrer mit mehr als 1,2 Promille fährt, aber innerhalb der vergangenen drei Jahre bereits mit über 0,5 Promille alkoholisiert gefahren ist. Die Fahrzeuge sollen konfisziert und anschließend versteigert werden. Der Erlös der Auktionen fließt in die Staatskasse. Das Auto wird außerdem dann beschlagnahmt, wenn man zweimal innerhalb von drei Jahren mit Drogen im Blut geschnappt wurde oder einmal mit Alkohol und einmal mit Drogen. Geleaste oder geliehene Wagen oder die von Ehegatten oder Lebenspartnern können nicht beschlagnahmt werden. Das Gesetz gilt jedoch auch für Touristen.

„Wir mussten in letzter Zeit mit ansehen, dass Unschuldige bei Unfällen schwer verletzt oder getötet wurden, weil rücksichtslose Autofahrer berauscht unterwegs waren“, sagte Dänemarks Justizministerin KAREN HÆKKERUP. „Deshalb setzen wir alles daran, solche Leute aus dem Verkehr zu ziehen.“ Jeden vierten Unfall mit tödlichem Ausgang führt das Ministerium darauf zurück, dass der Fahrer zu viel Alkohol, Drogen oder Medikamente im Blut hatte. Dänemark will die Zahl der Verkehrstoten drastisch reduzieren.

Das Gesetz, das Ende April vom dänischen Parlament verabschiedet wurde, haben alle Parteien bis auf die Einheitsliste und die Liberale Allianz gebilligt. Der Rat für Verkehrssicherheit unterstützt das Vorgehen, fordert aber mehr Einsatz für Behandlungsurteile. Es reiche nicht, den Wagen wegzunehmen. Die Menschen, die mit so viel Alkohol im Blut auffällig werden, müssten auch Hilfe bekommen, so der Rat.

HENNING HYLLESTED, verkehrspolitischer Sprecher der Einheitsliste, ist gegen die Verschärfung, weil mit der Beschlagnahme unter Umständen die ganze Familie getroffen werde. Wenn es sich um den Familienwagen handelt, mit dem die Frau die Kinder zu Schule oder zum Sport fährt, bekommt ein solches Urteil eine „soziale Schlagseite“, wie er es nennt. Denn während reiche Familien sich einen weiteren Wagen kaufen können, stehen die ärmeren dann ohne da.

(Aus Mitteilungen der Welt online vom 17. Mai 2014 und
des Spiegel online vom 29. Mai 2014)

BASt: Neue Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat eine aktualisierte Fassung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung herausgegeben. Die Leitlinien sind am 01. Mai 2014 in Kraft getreten. Sie sind für Gutachter die Grundlage für die Begutachtung und Beurteilung, ob ein Kraftfahrzeug geführt werden kann.

Das Bundesverkehrsministerium gibt seit 1973 die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (früher: Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung) heraus, die eine Hilfe bei der fachlichen und einheitlichen Beurteilung der Kraftfahreignung darstellen. Die 6. Auflage von 2000 basiert unter anderem auf der am 01.01.1999 in Deutschland in Kraft getretenen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), welche die 2. EU-Richtlinie über den Führerschein von 1991 in nationales Recht umsetzt.

Weiterentwicklungen auf dem Gebiet der Eignungsbegutachtung, Fortschritte im Kenntnisstand über das Unfallrisiko von bestimmten Krankheiten und moderne Therapiemöglichkeiten machen eine Neubearbeitung notwendig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung neu zu überarbeiten. Entsprechend der europaweiten legislativen Maßgaben soll ein Konsens in Form von harmonisierten Leitlinien entwickelt werden, der auf nationaler und europäischer Ebene Akzeptanz findet. Insgesamt ist eine stärkere Orientierung der Begutachtungsleitlinien an verkehrssicherheitsrelevanten Funktionsausfällen und damit eine symptomorientierte Beurteilung beabsichtigt. Somit wird die vormals bestandene Klasseneinteilung von Erkrankungen durch eine Leistungsbeurteilung ergänzt, um eine Beschreibung von Symptomen und eine präzisere Beurteilung der Fahreignung zu ermöglichen. Mit Stand Mai 2014 sind neu beziehungsweise komplett überarbeitet die einleitenden Kapitel sowie die Kapitel Diabetes, Hörvermögen, Störungen des Gleichgewichtssinnes und Tagesschläfrigkeit.

Durch die Verankerung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV, Anlage 4a) und durch die Veröffentlichung im Verkehrsblatt vom Februar 2014 erhalten die Leitlinien normativen Charakter. Der Bundesrat hat am 11.04.2014 der entsprechenden Änderung der FeV zugestimmt, damit treten die neuen Begutachtungsleitlinien zum 01.05.2014 in Kraft. [siehe hierzu nachfolgenden Auszug aus der 10. FeVÄndVO]

Die Leitlinien (Stand Mai 2014) sind somit ab dem 01.05.2014 verbindlich anzuwenden, die alte Version des jeweiligen Kapitels verliert mit gleichem Datum ihre Gültigkeit. Die Begutachtungsleitlinien stellen den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik dar. Werden sie angewandt, bedarf es keiner expliziten Begründung. Wird von den Leitlinien abgewichen, zum Beispiel weil Untersuchungen zu Zeiten der vorherigen Begutachtungsleitlinien begonnen haben und nach diesen fortgesetzt werden sollen oder ein Einzelfall fachlich anders zu würdigen ist, ist dies möglich, bedarf aber in der Regel einer detaillierten Begründung.

(Aus Veröffentlichungen und der Pressemitteilung Nr. 13 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom 06. Mai 2014)

Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Auszug –^{*)}

16. § 44 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Nach Abschluss des Fahreignungsseminars ist vom Seminarleiter der abschließenden Teilmaßnahme eine Bescheinigung nach dem Muster der Anlage 18 zur Vorlage bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde auszustellen. Die Bescheinigung ist von den Seminarleitern beider Teilmaßnahmen und vom Seminarteilnehmer unter Angabe des Ausstellungsdatums zu unterschreiben.“

29. Nach Anlage 4 wird folgende Anlage 4a eingefügt:

„Anlage 4a (zu § 11 Absatz 5) Grundsätze für die Durchführung der Untersuchungen und die Erstellung der Gutachten

Grundlage für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen sind die Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahreignung vom 27. Januar 2014 (VkB1. S. 110 ff.)

1. Die Untersuchung ist unter Beachtung folgender Grundsätze durchzuführen:

- a) Die Untersuchung ist anlassbezogen und unter Verwendung der von der Fahrerlaubnisbehörde zugesandten Unterlagen über den Betroffenen vorzunehmen. Der Gutachter hat sich an die durch die Fahrerlaubnisbehörde vorgegebene Fragestellung zu halten.
- b) Gegenstand der Untersuchung sind nicht die gesamte Persönlichkeit des Betroffenen, sondern nur solche Eigenschaften, Fähigkeiten und Verhaltensweisen, die für die Kraftfahreignung von Bedeutung sind (Relevanz zur Kraftfahreignung).
- c) Die Untersuchung darf nur nach anerkannten wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen werden.
- d) Vor der Untersuchung hat der Gutachter den Betroffenen über Gegenstand und Zweck der Untersuchung aufzuklären.
- e) Über die Untersuchung sind Aufzeichnungen anzufertigen.
- f) In den Fällen der §§ 13 und 14 ist Gegenstand der Untersuchung auch das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten ist, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln oder Arzneimitteln führen wird. Hat Abhängigkeit von Alkohol oder Betäubungsmitteln oder Arzneimitteln vorgelegen, muss sich die Untersuchung darauf erstrecken, dass eine stabile Abstinenz besteht. Bei Alkoholmissbrauch, ohne dass Abhängigkeit vorhanden war oder ist, muss sich die Untersuchung darauf erstrecken, ob der Betroffene den Konsum von Alkohol einerseits und das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr andererseits zuverlässig voneinander trennen kann. Dem Betroffenen kann die Fahrerlaubnis nur dann erteilt werden, wenn sich bei ihm ein grundlegender Wandel in seiner Einstellung zum Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln oder Arzneimitteln vollzogen hat. Es müssen zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis Bedingungen vorhanden sein, die einen Rückfall als unwahr-

^{*)} Bundesrats-Drucksache 78/14 vom 26. Februar 2014. Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18) und der Richtlinie 2013/47/EG der Kommission vom 2. Oktober 2013 zur Änderung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein (ABl. L 261/ vom 3.10.2013, S. 29)

- scheinlich erscheinen lassen. Das Gutachten kann auch geeignete Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung empfehlen.
- g) In den Fällen des § 2a Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 Satz 5 oder des § 4 Absatz 10 Satz 4 des Straßenverkehrsgesetzes oder des § 11 Absatz 3 Nummer 4 bis 9 dieser Verordnung ist Gegenstand der Untersuchung auch die Erwartung an das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, dass er nicht mehr erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen oder gegen Strafgesetze verstoßen wird. Es sind die Bestimmungen von Buchstabe f Satz 4 bis 6 entsprechend anzuwenden.
2. Das Gutachten ist unter Beachtung folgender Grundsätze zu erstellen:
- a) Das Gutachten muss in allgemeinverständlicher Sprache abgefasst sowie nachvollziehbar und nachprüfbar sein. Die Nachvollziehbarkeit betrifft die logische Ordnung (Schlüssigkeit) des Gutachtens. Sie erfordert die Wiedergabe aller wesentlichen Befunde und die Darstellung der zur Beurteilung führenden Schlussfolgerungen. Die Nachprüfbarkeit betrifft die Wissenschaftlichkeit der Begutachtung. Sie erfordert, dass die Untersuchungsverfahren, die zu den Befunden geführt haben, angegeben und, soweit die Schlussfolgerungen auf Forschungsergebnisse gestützt sind, die Quellen genannt werden. Das Gutachten braucht aber nicht im Einzelnen die wissenschaftlichen Grundlagen für die Erhebung und Interpretation der Befunde wiederzugeben.
 - b) Das Gutachten muss in allen wesentlichen Punkten insbesondere im Hinblick auf die gestellten Fragen (§ 11 Absatz 6) vollständig sein. Der Umfang eines Gutachtens richtet sich nach der Befundlage. Bei eindeutiger Befundlage wird das Gutachten knapper, bei komplizierter Befundlage ausführlicher erstattet.
 - c) Im Gutachten muss dargestellt und unterschieden werden zwischen der Vorgesichte und dem gegenwärtigen Befund.
3. Bei Abgabe einer Urinabgabe können als Alternative zur Sichtkontrolle auch dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechende Verfahren zur eindeutigen Zuordnung des Urins zu der zu untersuchenden Person verwendet werden.
4. Die medizinisch-psychologische Untersuchung kann unter Hinzuziehung eines beeidigten oder öffentlich bestellten und vereidigten Dolmetschers oder Übersetzers, der von der Begutachtungsstelle für Fahreignung bestellt wird, durchgeführt werden. Die Kosten trägt die zu untersuchende Person.
5. Wer
- a) mit Unternehmen oder sonstigen Institutionen vertraglich verbunden ist, die
 - aa) Personen hinsichtlich der typischen Fragestellungen in der Begutachtung von Begutachtungsstellen für Fahreignung im Sinne des § 66 zur Klärung von Zweifeln an der Kraftfahreignung in Gruppen oder einzeln beraten, behandeln, betreuen oder auf die Begutachtung vorbereiten oder
 - bb) Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung anbieten,oder
 - b) solche Maßnahmen in eigener Person anbietet, darf keine Personen zur Klärung von Zweifeln an der Kraftfahreignung in Begutachtungsstellen für Fahreignung untersuchen oder begutachten.
6. Befunde, die bei der Fahreignungsbegutachtung berücksichtigt werden, müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) beige stellte Befunde müssen im Original vorliegen und vom Aussteller unterzeichnet sein;
- b) soweit für die Feststellung der Eignung die Vorlage von Abstinenzbelegen erforderlich ist, dürfen hierfür ausschließlich Belege von Stellen anerkannt werden, in denen die nach Stand der Wissenschaft und Technik erforderlichen Rahmenbedingungen der Abstinenzkontrolle wie Terminvergabe, Identitätskontrolle und Probenentnahme gewährleistet sind; dies kann angenommen werden, wenn die Befunderhebung und Befundauswertung verantwortlich von
 - aa) einem Facharzt mit verkehrsmedizinischer Qualifikation, der nicht zugleich der den Betroffenen behandelnde Arzt sein darf,
 - bb) einem Arzt des Gesundheitsamtes oder anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung,
 - cc) einem Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Facharzt für Rechtsmedizin“,
 - dd) einem Arzt mit der Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“ oder der Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“,
 - ee) einem Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung,
 - ff) einem Arzt/Toxikologen in einem für forensisch-toxikologische Zwecke akkreditierten Labor durchgeführt wurde.“

Begründung:**Zu Nummer 16 (§ 44 Abs. 1)**

Mit dieser Verordnung wird ein verbindliches Musters für die Teilnahmebescheinigung eingefügt.

Zu Nummer 29 (Anlage 4a)

Die neue Anlage 4a ersetzt die bisherige Anlage 15 und wurde aufgrund der Arbeitsergebnisse der MPU-Reform angepasst. So soll klargestellt werden, dass Untersuchungen und Gutachten auf Basis der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung zu erfolgen haben. Diese werden unter Federführung der BASt unter Beteiligung der jeweiligen Fachgesellschaften erarbeitet. Sie werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht, treten jedoch jeweils erst dann in Kraft, wenn in der Fahrerlaubnis-Verordnung nach Zustimmung des Bundesrates ein entsprechender statischer Verweis aufgenommen wurde. Die Abgabe einer Urinprobe unter direkter Sichtkontrolle wird von vielen Menschen als sehr unangenehm empfunden. Es ist daher wünschenswert, dass neben der Uringewinnung unter Sicht eine alternative Methode angeboten werden kann. Eine Möglichkeit besteht zum Beispiel darin, den Urin durch vom Kunden einzunehmende Substanzen zu markieren und damit dieser Person eindeutig zuzuordnen. Die Unbedenklichkeit dieser Markierungssubstanzen muss gegeben sein. Es sollten dafür nur Stoffe eingesetzt werden, die in Deutschland dem Arzneimittel- oder Medizinproduktegesetz unterliegen und deren Vorhandensein und Nachweis die forensisch-toxikologische Analyse auf Alkohol, Drogen und Medikamente sowie deren jeweilige Abbauprodukte nicht stört. Mit den neuen Nummern 3 und 6 in Ziffer 2 soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass seit Einführung der 2. Auflage der Beurteilungskriterien eine steigende Zahl von (bewiesenen) Fälschungen und Manipulationen von Abstinenzbefunden und/oder Abstinenznachweisen zu verzeichnen ist. Dies kann sowohl durch die Träger von Begutachtungsstellen als auch durch die BASt bestätigt werden. Durch die Benennung dieser Einrichtungen für die Einbestellung und Probenentnahme wird gewährleistet, dass die Drogen- und Alkoholkontrollen für das Fahrerlaubniswesen durch neutrale und qualitätsgesicherte Stellen erfolgen. Die Erstellung solcher Abstinenznachweise im „freien“ Markt birgt zu sehr die Gefahr, dass es zu unwirksamen Einbestellungs- und Abnahmeverfahren kommt. Grundlage für die Begutachtung sind die Begutachtungsleitlinien für Kraftfahreignung. Diese werden im Verkehrsblatt bekannt gemacht, treten jedoch jeweils erst dann in Kraft, wenn in der Fahrerlaubnis-Verordnung nach Zustimmung des Bundesrates ein entsprechender statischer Verweis aufgenommen wurde.

Anlage 18 (zu § 44 Absatz 1)
Format: DIN A5

– Vorderseite –			
Teilnahmebescheinigung gemäß § 44 FeV			
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Vorname	Familiename	Geburtsdatum	Anschrift des Seminarteilnehmers / der Seminarteilnehmerin
Verkehrspädagogische Teilmaßnahme			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Name und Anschrift der Fahrschule	Fahrschulinhaber / Fahrschulinhaberin oder verantwortlicher Leiter / verantwortliche Leiterin	Name des Seminarleiters / der Seminarleiterin	
1. Modul			
am	von bis Uhr	Bausteine nach § 42 Abs. 3 FeV (bitte Nummer der durchgeführten Bausteine eintragen)
2. Modul			
am	von bis Uhr	Bausteine nach § 42 Abs. 4 FeV (bitte Nummer der durchgeführten Bausteine eintragen)
Ort, Datum	Unterschrift Seminarteilnehmer / Seminarteilnehmerin	Unterschrift Seminarleiter Verkehrspädagogik / Seminarleiterin Verkehrspädagogik	
Behörde, die die Seminarerlaubnis erteilt hat:			
– Rückseite –			
Verkehrspsychologische Teilmaßnahme			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
Name und Anschrift der verkehrspsychologischen Stelle		Name des Seminarleiters / der Seminarleiterin	
1. Sitzung			
am	von bis Uhr	Bausteine nach § 42 Abs. 7 FeV (bitte Nummer der durchgeführten Bausteine eintragen)
2. Sitzung			
am	von bis Uhr	Bausteine nach § 42 Abs. 8 FeV (bitte Nummer der durchgeführten Bausteine eintragen)
Ort, Datum	Unterschrift Seminarteilnehmer / Seminarteilnehmerin	Unterschrift Seminarleiter Verkehrspsychologie / Seminarleiterin Verkehrspsychologie	
Behörde, die die Seminarerlaubnis erteilt hat:			

B.A.D.S.: Drogen und Arzneien – eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr

Auch wenn der Konsum von Alkohol nach wie vor eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellt, Drogen holen in bedrohlicher Weise auf. Das wurde auf einer Fachtagung der Landesektion Niedersachsen des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) am 18. Juni 2014 in Hildesheim deutlich. Dazu waren etwa 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Gruppen der Richter, Staatsanwälte und Polizei erschienen.

Unter dem Titel „Neueres im Bereich der Rauschmitteldetektion: Unfallursache unbekannt!“ verwies der Leiter der Autobahnpolizei Hildesheim und Fachkoordinator für Drogen, Erster Hauptkommissar JÜRGEN KANNGIESSER, auf die nach seiner Erfahrung zunehmende große Gefahr durch Drogen und Arzneien hin. So werde der Markt mit Drogen nahezu überschwemmt. „Es kommen wöchentlich etwa zwei neue Drogen beispielsweise als psychoaktive Substanzen (NSP) hinzu. Sie werden überwiegend auf Kräuter gesprüht, um sie harmlos wirken zu lassen und gegenüber den Strafverfolgungsbehörden zu verschleiern. Das größte Problem dabei: Die Polizei hat große Schwierigkeiten, viele dieser Drogen zu identifizieren“, sagte KANNGIESSER. Dies erhöhe die Gefahr im Straßenverkehr, weil dadurch die wahren Unfallursachen nicht ermittelt werden könnten.

Der Vorsitzende der B.A.D.S.-Landesektion, Leitender Oberstaatsanwalt i. R., HELMUT TRENTMANN, appellierte in diesem Zusammenhang an den Gesetzgeber und die Verantwortlichen der Polizei, geeignete Verfahren anzustoßen, die der Polizei die Möglichkeiten eröffnen, die neuen Drogen schnell und sicher zu erkennen. „Es muss uns gelingen, der neuen Gefahr durch die bedrohliche Zunahme der Drogen, von denen es bis jetzt etwa 1 500 unterschiedliche gibt, wirkungsvoll entgegen zu wirken“, sagte TRENTMANN. Es könne nicht hingenommen werden, dass die Polizei bei Kontrollen Drogen nicht oder nur schwer identifizieren könne. Auch der B.A.D.S. müsse alle Kräfte mobilisieren, um durch Prävention wie beispielsweise in Schulen, aber auch in allen anderen gesellschaftlichen Kreisen auf die neuen Gefahren hinzuweisen.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 19. Juni 2014)

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. 50/2013

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

Rechtsprechung

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

43. Eine Zeugenaussage zum Wohnsitz des Angeklagten, die im Wege der Rechtshilfe von einem Gericht des Ausstellungsmitgliedstaats protokolliert ist, stellt eine vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührende Information im Sinn von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV dar. Ob diese Information „unbestreitbar“ im Sinn von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ist, hat das nationale Tatgericht unter umfassender Würdigung der weiteren Umstände zu würdigen.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Urteil vom 28. März 2014 – 2 Ss 799/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichter – Ludwigsburg hatte den Angeklagten am 10. April 2013 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu der Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30,00 Euro verurteilt.

Auf die vom Angeklagten hiergegen eingelegte Berufung hob das Landgericht Stuttgart mit Urteil vom 08. Oktober 2013 das Urteil des Amtsgerichts auf und sprach den Angeklagten aus rechtlichen Gründen frei.

Nach den Feststellungen des Landgerichts fuhr der Angeklagte am 05. September 2011 mit einem Pkw in F. auf öffentlichen Straßen, wobei er (nur) im Besitz eines ihm am 10. August 2011 erteilten polnischen Führerscheins war. In dem Führerschein war als Wohnanschrift „B.“ in „S.“ (Polen) eingetragen. Der Angeklagte wohnte seit dem 02. Juli 2008 ununterbrochen in K. Am 17. Februar 2010 hatte er gegenüber der Führerscheinbehörde auf seine Fahrerlaubnis verzichtet, um einer kostenpflichtigen Entziehung seiner Fahrerlaubnis zu entgehen.

Zur Begründung des Freispruchs führt das Landgericht aus, der Angeklagte sei auf Grund der polnischen Erlaubnis fahrberechtigt gewesen. Eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV liege nicht vor. Die im Rechtshilfeweg aus Polen eingeholten Auskünfte zum Wohnsitz des Angeklagten seien keine vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen im Sinne dieser Vorschrift:

Das Schreiben des Präsidenten der Stadt S. vom 09. Oktober 2012 teile nur mit, dass der Angeklagte im Zeitraum vom 24. Juni 2011 bis 31. Dezember 2011 in S. in der Wohnung in der U. gemeldet gewesen sei und eine Frau G. dies mit eigenhändiger Unterschrift bestätigt habe. Das beinhalte die gegenteilige Erklärung, dass der Angeklagte zum Zeitpunkt der Ausstellung des polnischen Führerscheins in Polen wohnhaft gewesen sei.

Das Protokoll des Amtsgerichts S. über die am 20. Dezember 2012 erfolgte richterliche Vernehmung der Zeugin G., dessen Inhalt nicht mitgeteilt wird,

beinhalte nur Angaben der Vermieterin als Privatperson.

Die Mitteilung des Polizeireviers S. vom 23. November 2012 besage lediglich, dass aktuell an der angegebenen Adresse nur Frau G. wohne und zwei Zeuginnen der Umgebung mitgeteilt hätten, dort nie einen jungen Mann deutscher Nationalität gesehen zu haben.

Anders sei der Fall nach Auffassung des Landgerichts allenfalls dann zu beurteilen, wenn eine polnische Behörde auf der Grundlage eigener Ermittlungen die Feststellung getroffen hätte, dass der Angeklagte zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis über keinen Wohnsitz in Polen verfügt habe.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Staatsanwaltschaft Stuttgart mit ihrer rechtzeitig eingelegten und begründeten Revision. Sie rügt die Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision der Staatsanwaltschaft hat mit der Sachrüge Erfolg, weil die Würdigung der von Polen herrührenden Hinweise auf einen Wohnsitz des Angeklagten in Deutschland lückenhaft ist. Dies führt gemäß § 354 Abs. 2 Satz 1 Alt. 1 StPO zur Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und zur Zurückverweisung an eine andere Berufungskammer des Landgerichts Stuttgart.

Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 FeV im Bundesgebiet haben, im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gilt diese Berechtigung nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten.

1. Diese Ausnahme von der Pflicht, in anderen Mitgliedstaaten erteilte Fahrerlizenzen ohne Formalitäten anzuerkennen, darf nicht weit verstanden werden, da sonst der aus Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 (3. Führerschein-Richtlinie der EU) folgende Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung ausgehöhlt würde (EuGH, NJW 2012, 1341, 1344, Rn. 65 <Akyüz> [= BA 2012, 154]). Neben den Angaben im Führerschein selbst sind vom Ausstellungsstaat herrührende unbestreitbare Informationen die einzigen Erkenntnisquellen, auf die sich der Aufnahmestaat stützen kann, um die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins zu verweigern (EuGH <Akyüz>, a. a. O. Rn. 66; NJW 2010, 217, 219, Rn. 53 <Wierer> [= BA 2009, 408]). Hiervon geht das Landgericht zu Recht aus.

a. Die Informationen müssen von einer Behörde des Ausstellungsstaates herrühren (EuGH <Akyüz>, a. a. O. Rn. 67). So können Informationen der Einwohnermeldebehörden des Ausstellungsstaates als vom Ausstellungsstaat herrührende Information angesehen werden (EuGH <Akyüz>, a. a. O. Rn. 69). Ermittlungen der Polizei des Ausstellungsstaates können ebenfalls vom Ausstellungsstaat herrührende Informationen darstellen (BayVGh, Urteil vom 25.02.2013, Beck RS 2013, 49009, Rn. 11, zitiert nach beck-online). Bei Privatpersonen wie z. B. Vermietern eingeholte Informationen sind hingegen keine vom Ausstellungsstaat herrührende Informationen (EuGH <Wierer>, a. a. O. Rn. 61).

b. Nach der Prüfung, ob die erlangten Informationen als vom Ausstellungsstaat herrührende Information eingestuft werden können, sind die Informationen dahin zu bewerten und zu 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 Ausstellungsstaat hatte (EuGH <Akyüz>, a. a. O. Rn. 74).

Die Würdigung, ob und inwieweit die aus dem Ausstellungsstaat herrührenden Informationen in diesem Sinn unbestreitbar sind, ist von dem nationalen Tatsachengericht vorzunehmen (EuGH <Wierer>, a. a. O. Rn. 60; <Akyüz>, a. a. O. Rn. 74). Dabei hat das Tatsachengericht insbesondere die Aussagekraft und die Verlässlichkeit der Informationen zu bewerten, was die Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses angeht (BVerwG, Urteil vom 30.05.2013, Beck RS 2013, 12178, Rn. 26, zitiert nach beck-online [= BA 2013, 312]). Entgegen der Auffassung des Landgerichts ist eine solche Bewertung des nationalen Gerichts auch dann möglich, wenn es an einer entsprechenden Bewertung einer Behörde des Ausstellungsstaates fehlt.

Maßgebend ist nicht, ob jede einzelne Information für sich genommen „unbestreitbar“ ist, sondern ob die Informationen des Ausstellungsstaates in einer Gesamtschau auch unter Berücksichtigung der festgestellten inländischen Tatsachen als unbestreitbare Informationen über den Wohnsitz zu bewerten sind.

Im Rahmen seiner Beurteilung der ihm vorliegenden, vom Ausstellungsstaat herrührenden Informationen hat das Gericht alle weiteren Umstände und Beweisergebnisse des bei ihm anhängigen inländischen Verfahrens zu berücksichtigen (OLG Jena, Beschluss vom 28.05.2013, 1 Ss 18/13, bei juris Rn. 11, zitiert nach juris). Es kann auch den Umständen würdigen, dass die vom Ausstellungsstaat herrührenden Informationen darauf hinweisen, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet des 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 Mitgliedsstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen (EuGH <Akyüz>, a. a. O. Rn. 75). Dabei können im Rahmen der Würdigung auch Eintragungen in ein (Melde-)Register in Frage gestellt werden (vgl. zum Führerscheinregister

BayVGh, Urteil vom 25.02.2013, BeckRS 2013, 49009, Rn. 13, zitiert nach beck-online).

2. Nach diesen Grundsätzen ist die Mitteilung des Präsidenten der Stadt S. aus dem Melderegister vom 09. Oktober 2012 als eine Information einer Behörde des Ausstellungsstaates Polen zu werten. Inhaltlich besagt sie, dass der Angeklagte zeitweise, nämlich vom 24. Juni 2011 bis 31. Dezember 2011 in der Stadt S. gemeldet war. Zugleich besagt die Mitteilung, dass dies vorher und nachher nicht der Fall war.

Die im Wege der Rechtshilfe vom polnischen Gericht erhobene und richterlich protokollierte Vernehmung der Zeugin G. vom 20. Dezember 2012, deren Inhalt das Urteil nicht mitteilt, ist entgegen der Auffassung des Landgerichts ebenfalls als vom Ausstellungsstaat herrührende Information anzusehen.

Die Mitteilung der richterlichen Vernehmung einer Zeugin im Wege der Rechtshilfe ist nicht mit der einfachen Einholung von Informationen bei Privatpersonen gleichzustellen. Vielmehr handelt es sich um eine staatliche Mitteilung über einen gerichtlich protokollierten Vorgang und insbesondere darüber, dass die Zeugin vor Gericht unter Wahrheitspflicht die protokollierten Angaben gemacht hat. Das Protokoll, in welches über die Angaben der Zeugin hinaus auch Geschehensabläufe und andere äußere Umstände aufgenommen werden können, hat damit eine eigene Funktion. Die in ihm enthaltenen Informationen rühren von der Justiz des Ausstellungsstaates Polen her. Es ist kein Grund ersichtlich, ein richterliches Vernehmungsprotokoll, das sich als Ergebnis eines im Wege der Rechtshilfe erfolgten Ermittlungsvorganges darstellt, anders zu behandeln als Auskünfte der Meldebehörden aus den Registern oder aufgrund von Ermittlungen erteilte Auskünfte der Polizei darüber, ob jemand an- oder abgemeldet worden ist.

Auch die Mitteilung des Polizeireviers S. vom 23. November 2012 ist eine Information des Ausstellungsstaates, die über Beobachtungen von Polizeibeamten berichtet.

3. Ob diese Auskünfte des Ausstellungsstaates Polen als unbestreitbare Informationen nach den oben genannten Auslegungsmaßstäben anzusehen sind, ist durch das Tatgericht zu würdigen. Die Würdigung des Landgerichts erweist sich aber als lückenhaft.

Die Beweiswürdigung ist Sache des Tatrichters, dem es obliegt, das Ergebnis der Hauptverhandlung festzustellen und zu würdigen (BGHSt 21, 149, 151). Die Überzeugungsbildung des Tatrichters ist für das Revisionsgericht grundsätzlich bindend (BGH NJW 1979, 2318). Die revisionsgerichtliche Prüfung beschränkt sich darauf, ob dem Tatrichter Rechtsfehler unterlaufen sind. Rechtsfehlerhaft ist eine Beweiswürdigung unter anderem dann, wenn sie von einem rechtlich unzutreffenden Ansatz ausgeht, wenn sie lückenhaft ist und die Beweise nicht erschöpfend würdigt (BGH NJW 1979, 2318, 2319).

Hier ist die erforderliche umfassende Würdigung unterblieben. Insbesondere fehlt die Würdigung der gerichtlichen Aussage der Zeugin G. als der angeblichen Vermieterin des Angeklagten, deren Inhalt dem

Urteil des Landgerichts nicht zu entnehmen ist, weil das Landgericht unzutreffend annahm, dass es sich bei der Vernehmung nicht um eine vom Ausstellungsstaat herrührende Information handele. In die Würdigung einzubeziehen war u.a. auch, dass die Meldung des Angeklagten in der Stadt S. nur zeitlich begrenzt war und dass der Angeklagte, wie das Urteil feststellt, seit 02. Juli 2008 ununterbrochen in K. „wohnte“. Nicht zuletzt fehlt die erforderliche Abwägung aller Umstände im Rahmen einer Gesamtschau.

44. *) 1. Mit dem Antrag auf Erlass eines Strafbefehls geht die gerichtliche Zuständigkeit vom Ermittlungsrichter – auch im Falle einer getroffenen Entscheidung nach § 111a StPO – auf den Strafrichter über.

2. Von einer relativen Fahrtauglichkeit ist mangels einer beweiskräftigen Blutprobe auch dann auszugehen, wenn sich diese auf Grund einer Gesamtwürdigung aller sonstigen objektiven und subjektiven Umstände ergibt. Dabei sind an die einzelnen Beweiszeichen und die Gesamtwürdigung strenge Anforderungen zu stellen. Dies bedeutet, den zugrunde liegenden Indizien und ihrer Gesamtwürdigung muss eine außergewöhnliche, überdurchschnittliche Überzeugungskraft zukommen.

Landgericht Berlin,
Beschluss vom 28. Mai 2014 – 506 Qs 58/14 –

Zum Sachverhalt:

Nach dem Ergebnis der Ermittlungen soll der Angeklagte am 26. November 2013 gegen 19:00 Uhr in stark alkoholisiertem Zustand als Fahrzeugführer mit dem LKW ... u. a. die Hauptstraße, aus Richtung S.allee kommend, in Richtung B.weg in B. befahren haben.

In Höhe des Grundstücks H.straße 45 sei der Angeklagte von der Fahrbahn nach links abgekommen und habe das Schutzgitter einer Straßenbahnhaltestelle auf 33 Metern beschädigt sowie 11 Glasscheiben zerstört. Es entstand ein Fremdschaden in Höhe von etwa 1.000,00 Euro.

Obwohl der Angeklagte den Unfall bemerkt habe, soll er sich vom Unfallort entfernt haben. Er sei in Schlangenlinien mindestens 1 km bis zur Einmündung K. Chaussee/Z. a. F. gefahren.

Eine Messung des Atemalkohols um 19:20 Uhr mit einem Dräger Alcotest 6810 habe einen Wert von 2,0 ‰ ergeben.

Aufgrund einer Verletzung am linken Bein ist der Angeklagte in das SANA-Klinikum L. gebracht worden. Um die Blutalkoholkonzentration zur Vorbereitung der Behandlung zu bestimmen, hat Dr. J. gegen 20:00 Uhr beim Angeklagten eine Blutprobe entnommen. Zur Reinigung habe er ein Desinfektionsmittel mit Alkohol genutzt. Nach Übergabe einer schriftlichen Schweigepflichtenbindungserklärung an Dr. L.

habe dieser angegeben, dass die Blutalkoholkonzentration 1,96 ‰ betrug.

Mit dem angefochtenen Beschluss vom 14. März 2014 hat das Amtsgericht Tiergarten die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet.

Aus den Gründen:

1. Die Beschwerde ist zulässig.

Mit dem Antrag auf Erlass des Strafbefehls geht die gerichtliche Zuständigkeit vom Ermittlungsrichter auf den Strafrichter über. Das bedeutet, in Fällen, in denen der Ermittlungsrichter eine Entscheidung nach § 111a StPO getroffen hat, geht auch die Zuständigkeit über die Entscheidung einer hiergegen gerichteten Beschwerde auf den Strafrichter über. Der Strafrichter hat die Beschwerde gegen den Beschluss des Ermittlungsrichters als Antrag auf Aufhebung des angefochtenen § 111a-Beschlusses zu behandeln und über diesen Antrag zu entscheiden hat (KG Berlin, Beschl. v. 24.06.2009 – 3 Ars 9/09 [= BA 2009, 341]; OLG Celle v. 10.05.2000 – 3 Ars 9.00 in StraFO 2001, S. 134). Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Die Strafrichterin hat am 25. Februar 2014 einen Strafbefehl gegen den Angeklagten erlassen, gegen den er rechtzeitig Einspruch eingelegt hat. Bereits durch die Beantragung des Strafbefehls ging die Zuständigkeit in vollem Umfang auf die Strafrichterin über. Die Strafrichterin hat danach am 14. März 2014 über die vorläufige Entziehung des Führerscheins in ihrer Zuständigkeit entschieden. Hiergegen richtet sich die Beschwerde vom 01. April 2014, welche nicht, wie im Schriftsatz vom 08. April 2014 behauptet, als Antrag auf Aufhebung des angefochtenen § 111a-Beschlusses zu behandeln ist, sondern als zulässige Beschwerde.

2. Die Beschwerde ist unbegründet.

Gemäß § 111a Abs. 1 StPO sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Angeklagten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wegen Ungeeignetheit demnächst durch Urteil entzogen werden wird (§ 69 StGB), weshalb die vorläufige Entziehung geboten ist.

a) Nach summarischer Prüfung ist eine Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 StGB weit überwiegend wahrscheinlich. Danach wird bestraft, wer im Straßenverkehr fahrlässig ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

Die Fahrtauglichkeit liegt dann vor, wenn die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers so weit herabgesetzt ist, dass er sein Fahrzeug eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, nicht mehr sicher zu steuern vermag (BGHSt 13, 83) oder auch, wenn Funktionsstörungen eintreten, die der Fahrer durch Willensanstrengung nicht mehr ausgleichen kann (BGHSt 21, 160 [= BA 1967, 41]). Dies wird bei einer Blutalko-

holkonzentration ab 1,1 ‰ unwiderleglich vermutet. Bei einer Blutalkoholkonzentration unter 1,1 ‰ aber über 0,3 ‰ bedarf die Feststellung der Fahruntüchtigkeit genauerer Untersuchung. Zur Feststellung dieser relativen Fahruntüchtigkeit sind alle Umstände heranzuziehen, die beweisen können, dass zur Tatzeit Faktoren vorgelegen haben, die in ihrer Gesamtheit die Annahme einer Fahruntüchtigkeit rechtfertigen (Joecks, StGB, 3. Aufl., § 316 Rn. 13). Hierfür sind u. a. so genannte Ausfallerscheinungen heranzuziehen. Beispiele hierfür sind eine sorglose und leichtsinnige Fahrweise, Fahren in Schlangenlinien, Fahrfehler, Unfall, Schwanken oder Stolpern des Fahrers (Joecks, StGB, 3. Aufl., § 316 Rn. 13).

aa) Eine Blutprobe, mit welcher allein der Beweis der Fahruntüchtigkeit geführt werden kann, liegt nicht vor. Dem Angeklagten ist im Krankenhaus Blut entnommen worden. Einer Verwertung der Blutprobe steht nicht entgegen, dass der Angeklagte eine Schweigepflichtentbindungserklärung im Krankenhaus nach der Verabreichung von Schmerzmitteln unterschrieben hat. Anknüpfungspunkte dafür, dass beim Angeklagten zu diesem Zeitpunkt Willensmängel aufgrund der Medikation bestanden, liegen nicht vor. Zur Desinfektion wurde jedoch ein alkoholhaltiges Desinfektionsmittel verwendet. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass das entnommene Blut mit Spuren des Desinfektionsmittels verunreinigt wurde. Weiterhin sind der Akte keine Angaben zu entnehmen, durch welches Analyseverfahren der Blutalkoholwert bestimmt wurde.

bb) Das Fehlen einer beweiskräftigen Blutprobe steht der Annahme einer relativen Fahruntüchtigkeit jedoch nicht zwangsläufig entgegen. Von einer relativen Fahruntüchtigkeit ist auch dann auszugehen, wenn sich diese auf Grund einer Gesamtwürdigung aller sonstigen objektiven und subjektiven Umstände ergibt (OLG Düsseldorf, NZV 1992, 81 [= BA 1992, 125]; OLG Saarbrücken, NSiZ-RR 2000, 12f. [= BA 2000, 115]). Dabei sind an die einzelnen Beweiszeichen und die Gesamtwürdigung strenge Anforderungen zu stellen. Dies bedeutet, den zugrunde liegenden Indizien und ihrer Gesamtwürdigung muss eine außergewöhnliche, überdurchschnittliche Überzeugungskraft zukommen (vgl. OLG Koblenz, VRS 50, 288, 290).

Nach Auffassung der Kammer liegt ein solcher Ausnahmefall hier vor. Die einzelnen Beweiszeichen und Indizien führen in ihrer Gesamtschau zu einer außergewöhnlichen, überdurchschnittlichen Überzeugungskraft und verdichten sich in ihrer Gesamtwürdigung dahingehend, dass der Angeklagte zumindest relativ fahruntauglich war.

Der Angeklagte lässt sich ein, zumindest zwei Bier getrunken und mithin Alkohol konsumiert zu haben. Die Polizeibeamten POK in B., POM S., PK in M. und POM R. haben beim Angeklagten im Rahmen der Unfallaufnahme einen starken Alkoholgeruch wahrgenommen. Eine Atemalkoholkontrolle ergab mit 2,0 ‰ einen überaus hohen Wert. Die Kammer verkennt nicht, dass es sich bei einem Drägergerät um einen so genannten Vortest handelt. Dieser kann im Strafver-

fahren zwar keinen hinreichenden Tatverdacht begründen, wohl aber einen Anfangsverdacht. Der Verdacht, dass der Angeklagte zumindest im Zustand der relativen Fahruntüchtigkeit ein Kraftfahrzeug gesteuert hat, wird durch ein weiteres Indiz, nämlich die entnommene Blutprobe, welche eine Blutalkoholkonzentration von 1,96 ‰ (etwa eine Stunde nach dem Unfall) ergab, unterstrichen. Hinzu tritt, dass der Angeklagte, nach Angaben des Zeugen S., nach dem Unfall langsam in Schlangenlinien gefahren sei.

Zu dem Unfall kam es nach Auffassung der Kammer, weil der Angeklagte aufgrund seiner Alkoholisierung nicht mehr in der Lage war, sein Fahrzeug sicher zu steuern. Auf einer Länge von 33 Metern soll er das Schutzgitter einer Straßenbahnhaltstelle sowie 11 Glasscheiben beschädigt bzw. zerstört haben. Ein fahrtauglicher Fahrer hätte unmittelbar nach einem Anstoß sein Fahrzeug aus dem Schutzgitter gelenkt. Dies wäre auch erfolgreich gewesen, wenn wie behauptet, ein Gegenlenken bereits bei Überfahren des Bordsteins erfolgt wäre. Es ist demnach nicht nachvollziehbar, weshalb der Angeklagte erst nach 33 Metern sein Fahrzeug aus dem Schutzgitter steuern konnte.

Bei überschlüssiger Prüfung sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die genannten Zeugen unzutreffende Angaben gemacht oder den Angeklagten zu Unrecht belastet haben könnten. Unter Berücksichtigung dieser Aussagen besteht weiterhin dringender Tatverdacht nach § 315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) gegen den Angeklagten.

Die Einlassung des Angeklagten, dass ein silberner Geländewagen schräg rechts vor ihm die Hauptstraße befuhr und unter gleichzeitigem Blinken auf seine Fahrspur eingelenkt habe, wodurch er zum Ausweichen gezwungen war und es zum Bremsen zu spät gewesen sei, ist eine Schutzbehauptung. Es ist nicht zu erkennen, weshalb es zum Bremsen zu spät gewesen sein soll, wenn sich das Heck des unbekanntes silbernen Geländewagens nur noch teilweise neben der Front des vom Angeklagten gesteuerten LKW befand. Es ist auch nicht verständlich, weshalb der Angeklagte nicht wenigstens auch gebremst, sondern sich nur auf ein gefährliches Ausweichen verlassen hat.

b) Eine Verurteilung wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort (§ 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB) in Tateinheit mit einer vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 StGB) ist ebenfalls weit überwiegend wahrscheinlich.

Obwohl der Angeklagte den Unfall bemerkt hatte, hat er den LKW noch bis zur Einmündung K. Chaussee/Z. a. F. gefahren und am rechten Fahrstreifen abgestellt.

Er lässt sich dahingehend ein, dass er sein Fahrzeug trotz seiner behaupteten Besonnenheit nicht stoppen konnte, weil die Funktion des Kupplungspedals nach dem Unfall außer Kraft gesetzt gewesen sei. Es ist indes nicht nachvollziehbar, weshalb der Angeklagte sein Fahrzeug nicht dennoch zum Stillstand bringen konnte. Es hätte näher gelegen, den Fuß vom Gaspedal zu nehmen, um die Kraftstoffversorgung des Motors zu drosseln und gleichzeitig zu bremsen. Der Wagen

hätte seine Geschwindigkeit schlagartig verlangsamt, um letztlich zum Stillstand zu kommen.

Dass es sich bei der schriftlichen Einlassung des Angeklagten um Schutzbehauptungen handelt, unterstreicht die spontane Einlassung des Angeklagten gegenüber PK in M. auf die Frage, ob er den Unfall an der Straßenbahnhaltestelle verursacht habe. Der Angeklagte äußerte sinngemäß: „Ja, ich weiß, ich habe Mist gebaut...“.

Im Übrigen gestand der Angeklagte ein, zwei Bier getrunken zu haben. Nach dem Unfall hat er zumindest billigend in Kauf genommen, dass ein gefährliches Ausweichmanöver ohne gleichzeitiges Bremsen bzw. eine verzögerte Reaktion beim Gegenlenken auf Einschränkungen aufgrund des Alkoholkonsums zurückzuführen war. Die Fortsetzung der Fahrt nach dem Unfall ist demnach als vorsätzliche Trunkenheitsfahrt zu bewerten.

c) Aufgrund der außergewöhnlichen und überdurchschnittlichen Überzeugungskraft der einzelnen Tatsachen und nach erfolgter Gesamtwürdigung ist es nach Auffassung der Kammer weit überwiegend wahrscheinlich, dass dem Angeklagten die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden wird.

Das Führen eines Kfz im Zustand alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit lässt in der Regel eine bedenkliche Charakterschwäche erkennen, die den Schluss auf die Gefahr weiterer Verkehrsstraftaten rechtfertigt (vgl. LG Potsdam NZV 2001, 360 [= BA 2002, 53]). Besondere Umstände, die sich von den Tatumständen eines Durchschnittsfalles grundlegend abheben, sind vorliegend letztlich nicht erkennbar.

Eine abschließende Würdigung der Beweismittel und Klärung der Schuldfrage kann jedoch nicht in dem hiesigen, nur vorläufigen Verfahren nach § 111a StPO erfolgen, sondern muss einer späteren Hauptverhandlung vorbehalten bleiben.

(Mitgeteilt vom Richter am Landgericht Martin Mrosk, Berlin)

Anmerkung:

Die Strafkammer des Landgerichts Berlin hatte über eine Beschwerde gegen einen Beschluss nach § 111a Abs. 1 StPO des Amtsgerichts Tiergarten in Berlin zu entscheiden. Das Amtsgericht Tiergarten hatte dem Beschuldigten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen vorläufig entzogen, obwohl keine verwertbare Blutprobe, sondern nur eine AAK-Messung von 2,0 ‰ neben weiteren Indiztatsachen vorlagen, welche den Schluss auf alkoholbedingte Ausfallerscheinungen nahelegten. Der Nachweis der Fahruntüchtigkeit konnte nicht, wie üblich, aufgrund einer Blutprobe geführt werden. Es bestand die Möglichkeit, dass die Blutprobe – welche eine BAK von 1,96 ‰ enthielt – wegen der vorangegangenen Desinfektion der Einstichstelle mit einem alkoholischen Mittel verunreinigt wurde. Allein daraus durfte auf eine relative bzw. absolute Fahruntüchtigkeit nicht geschlossen werden.

Die Beschwerde wurde dennoch verworfen. Das Landgericht Berlin hat es für überaus wahrscheinlich

erachtet, dass der Beschuldigte aufgrund des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage war, sein Fahrzeug sicher zu steuern. Die Kammer hat hierbei die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Düsseldorf, Saarbrücken und Koblenz sowie die überwiegend vertretene Ansicht im Schrifttum zusammengeführt.

Die Feststellung der Fahruntüchtigkeit muss nämlich nicht zwangsläufig auf dem Ergebnis der Untersuchung einer Blutprobe oder einer Rückrechnung beruhen. Der Richter ist nicht daran gehindert, in freier Beweiswürdigung anhand anderer festgestellter zuverlässiger Beweiszweigen zu der Feststellung zu gelangen, dass der Beschuldigte zur Tatzeit alkoholbedingt fahruntüchtig gewesen ist.¹⁾ Eine solche Schlussfolgerung aus Beweiszweigen auf alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit ohne Feststellung einer bestimmten BAK ist jedoch nur in Ausnahmefällen möglich.²⁾ Für derartige Ausnahmefälle kann nur dann Raum sein, wenn den zugrunde liegenden Indizien und ihrer Gesamtwürdigung eine außergewöhnliche, überdurchschnittliche Überzeugungskraft zukommt.³⁾ Dies hat das Landgericht Berlin nach einer Gesamtwürdigung folgender Indizien bejaht: AAK von 2,0 ‰,⁴⁾ BAK von 1,96 ‰,⁵⁾ Fahren in Schlangenlinien und dem Hineinlenken des Fahrzeugs in eine Straßenbahnhaltestelle mit Beschädigung von 11 Glasscheiben und deren Schutzgittern über 33 Meter hinweg, bis das Fahrzeug aus dem Bereich der Haltestelle gelenkt werden konnte.

Richter am Landgericht Martin Mrosk, Berlin

¹⁾ OLG Düsseldorf, NZV 1992, 81, 82; Fischer, StGB, 61. Aufl. 2014, § 316 Rn. 38.

²⁾ OLG Düsseldorf, NZV 1990, 198, 199; Hecker/Sternberg-Lieben, in: S/S, StGB, 29. Aufl. 2014, § 316 Rn. 18.

³⁾ OLG Saarbrücken, NStZ-RR 2000, 12, 13; OLG Düsseldorf, NZV 1990, 198, 199; OLG Koblenz, VRS 50, 288, 290.

⁴⁾ Eine AAK-Messung ist geeignet, den Anfangsverdacht einer Trunkenheitsfahrt hervorzurufen.

⁵⁾ Die Blutprobe darf wegen einer möglichen Verunreinigung mit Alkohol nicht als Beweismittel herangezogen werden. Ihr kommt jedoch eine Indizwirkung bei.

45. *) Zum Absehen von der Fahrerlaubnisentziehung trotz Vorliegen eines Regelfalles nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB.

Amtsgericht Frankfurt am Main,
Urteil vom 23. Oktober 2013
– 902 Ds 332 Js 19448/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte fuhr am 19. Februar 2013 mit dem von ihm geführten Sattelschlepper auf den Parkplatz

des „Aldi“ – Marktes in der H.-Straße in K., um dort in dem von ihm geführten Sattelschlepper zu übernachten. Er parkte seinen LKW und begann, alkoholische Getränke in Form von Bier und Schnaps (Obstwasser) zu konsumieren. Kurz vor Schließung des „Aldi-Markts“ bat ein Mitarbeiter den Angeklagten, seinen Sattelschlepper umzuparken. Der Angeklagte kam dem nach und fuhr gegen 19:45 Uhr wenige Meter auf dem „Aldi“ – Parkplatz bei einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 2,33 Promille. Er war infolge des Alkoholgenusses nicht mehr in der Lage, das Fahrzeug mit der im Straßenverkehr erforderlichen Sicherheit zu führen und stieß gegen den auf dem Parkplatz geparkten PKW des E., wodurch ein Fremdschaden in Höhe von geschätzt 1.480 € entstand. Der Angeklagte war eigenen Angaben zufolge benebelt, bekam nicht mehr vollständig mit, was passierte, und hat nur eine vage Erinnerung an die Geschehnisse.

Aus den Gründen:

Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Angeklagte wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung gemäß §§ 315c Abs. 1, Abs. 3 Nr. 2 StGB strafbar gemacht, wobei zu Gunsten des Angeklagten aufgrund dessen hoher Alkoholisierung von verminderter Schuldfähigkeit gemäß § 21 StGB auszugehen ist.

Der Strafrahmen für fahrlässige Straßenverkehrsgefährdung gemäß §§ 315c Abs. 1, Abs. 3 Nr. 2 StGB beträgt Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren oder Geldstrafe, diese Strafe kann vorstehend gemäß §§ 21, 49 StGB gemildert werden.

Im Rahmen der Strafzumessung ist zu Gunsten des Angeklagten zu berücksichtigen, dass sich dieser im Hauptverhandlungstermin glaubhaft geständig eingelassen hat und bisher trotz vierzigjähriger Tätigkeit als Berufskraftfahrer weder strafrechtlich noch verkehrsordnungswidrigkeitenrechtlich in Erscheinung getreten ist. Erheblich zu Gunsten des Angeklagten ist ferner zu berücksichtigen, dass sich dieser sehr aktiv mit der Tat und seinen möglichen Folgen auseinandergesetzt hat, seit mehreren Monaten an einer Therapie für alkoholauffällige Kraftfahrer teilnimmt und sich ebenfalls seit einigen Monaten unangekündigten Abstinenzkontrollen unterzieht.

Nachteilig wirkt sich der massive Alkoholisierungsgrad aus.

Unter Berücksichtigung aller für und gegen den Angeklagten sprechenden Umstände war dieser zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen zu jeweils 40 € als tat- und schuldangemessene Sanktion zu verurteilen, wobei die festgesetzte Tagessatzhöhe den dargelegten wirtschaftlichen Verhältnissen des Angeklagten Rechnung trägt.

Der Angeklagte hat sich durch die Tat an und für sich als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet erwiesen, weswegen ihm eigentlich gemäß §§ 69, 69a StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen und eine Sperre anzuordnen wäre, innerhalb derer dem Angeklagten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Vorstehend liegen allerdings gleich mehrere entscheidende Umstände vor, welchen den Angeklagten nicht als

grundsätzlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erscheinen lassen. Zunächst beabsichtigte der Angeklagte an dem Abend nicht mehr zu fahren, sondern in der Zugmaschine seines Sattelschleppers zu übernachten. Die Tat hat sich auf ein Bewegen seines LKW's um wenige Meter auf einem Parkplatz beschränkt. Zum anderen ist der Angeklagte trotz vierzigjähriger Tätigkeit als Berufskraftfahrer bisher in keiner Weise wegen Verkehrsverstößen in Erscheinung getreten, obwohl er als Berufskraftfahrer naturgemäß täglich große Strecken mit fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen zurücklegt und hierdurch ein weitaus größeres Risiko hat, wegen einem Verkehrsverstoß „erwischt“ zu werden denn ein Kraftfahrer mit durchschnittlichen Fahrzeiten. Schließlich hat der Angeklagte das Unrecht seiner Tat nicht nur eingesehen, sondern sich auch aus freien Stücken aktiv mit seiner Tat auseinandergesetzt. Er besucht seit mehreren Monaten eine Gesprächstherapie und unterzieht sich freiwilligen Abstinenzkontrollen. Seit der Tat trinkt er eigenen Angaben zufolge keinen Alkohol mehr, was durch die zur Gerichtsakte gereichten Kontrollnachweise bestätigt wird.

Aufgrund dessen geht das Gericht davon aus, dass der Angeklagte gegenwärtig nicht als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet anzusehen ist und es sich um eine in jeder Hinsicht einmalige Verfehlung des Angeklagten handelt.

Es konnte daher ausnahmsweise von der Entziehung der Fahrerlaubnis nebst Sperranordnung gemäß §§ 69, 69a StGB abgesehen werden. Nachdem der Führerschein des Angeklagten nunmehr seit ca. 8 Monaten beschlagnahmt ist, war stattdessen gemäß § 44 StGB die Verhängung eines Fahrverbots von 3 Monaten, beginnend ab Urteilsrechtskraft, ausreichend, um angemessen auf den Angeklagten einzuwirken. Nach Ablauf dieses Fahrverbots kann dem Angeklagten der beschlagnahmte Führerschein daher wieder ausgehändigt werden.

46. Der Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, gegen den nach deren Erteilung wegen in Deutschland begangener Verkehrsstraftaten und dadurch gezeigter fehlender Fahreignung eine isolierte Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wurde, ist mit seiner EU-Fahrerlaubnis erst dann wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtigt, wenn er den Nachweis erbringt, dass er seine Fahreignung wiedergewonnen hat.

Bundesverwaltungsgericht,
Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Feststellung, dass er berechtigt sei, von seiner in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis in Deutschland Gebrauch zu machen.

Dem Kläger wurde mit rechtskräftigem Strafurteil vom 01. August 1990 wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs (BAK von 1,75 Promille) in Tateinheit mit Nötigung zum wiederholten Male seine deutsche Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperre für deren Wiedererteilung bis zum 31. Juli 1992 angeordnet.

Am 21. März 1996 erwarb der Kläger in der Tschechischen Republik eine Fahrerlaubnis der Klassen A und B; im Führerschein wird als Wohnort die Bundesrepublik Deutschland angegeben.

Mit rechtskräftigen Urteilen vom 12. Juni 1996, 12. März 1997, 26. April 2000, 02. Februar 2005 und 08. Januar 2007 wurde der Kläger vom Amtsgericht erneut wegen nach der Erteilung dieser Fahrerlaubnis in Deutschland begangener Trunkenheitsfahrten verurteilt; da er sich damit als charakterlich ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe (§ 69 des Strafgesetzbuches – StGB), ordnete das Gericht jeweils eine isolierte Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB an; die zuletzt festgesetzte Sperrfrist lief am 14. Februar 2009 ab.

Bei einer Verkehrskontrolle im Oktober 2010 wies der Kläger seinen tschechischen Führerschein vor. In dem gegen ihn eingeleiteten Strafverfahren wurde er wegen Verbotssirrtums vom Vorwurf des Fahrens ohne Fahrerlaubnis freigesprochen.

Daraufhin bat der Kläger die Fahrerlaubnisbehörde um Überprüfung, ob er berechtigt sei, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in Deutschland zu führen. Das verneinte die Fahrerlaubnisbehörde mit Schreiben vom 16. August 2011. Es gebe keinen Automatismus, dass eine aberkannte Fahrerlaubnis nach Ablauf der Sperrfrist wieder auflebe. Wegen der Trunkenheitsfahrten des Klägers sei zuvor eine medizinisch-psychologische Begutachtung erforderlich.

Am 07. September 2011 erhielt der Kläger in der Tschechischen Republik einen Scheckkartenführerschein über die Fahrerlaubnis der Klassen A und B. In diesem Führerschein ist als Wohnsitz ein Ort in der Tschechischen Republik eingetragen; als Datum der Fahrerlaubniserteilung wird der 21. März 1996 angegeben.

Seine Klage auf Feststellung, dass er berechtigt sei, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland zu führen, hat das Verwaltungsgericht abgewiesen.

Die Berufung des Klägers hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof zurückgewiesen.

Zur Begründung seiner Revision macht der Kläger geltend: Er habe, nachdem der Beklagte ihm dieses Recht nicht aberkannt, sondern nach Ablauf der Sperrfrist nichts unternommen habe, darauf vertrauen dürfen, dass er von seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland wieder Gebrauch machen dürfe. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV sei nicht mit der von Verfassungen wegen für einen Akt der Eingriffsverwaltung gebotenen Eindeutigkeit zu entnehmen, dass die Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis bis zur Tilgungsreife der isolierten Sperre andauere. Nach

dem Wortlaut dieser Regelung lebe das Recht, von der ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, nach dem Ablauf der Sperrfrist wieder auf. Für einen Rückgriff auf § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV bleibe danach kein Raum, zumal es die Fahrerlaubnisbehörde während des Laufes der Sperrfrist in der Hand habe, den Sachverhalt zu prüfen und gegebenenfalls weitergehende Maßnahmen zu ergreifen.

Aus den Gründen:

Die Revision des Klägers ist unbegründet. Er ist nicht berechtigt, mit seiner im Jahr 1996 in der Tschechischen Republik erworbenen Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge in Deutschland zu führen. Nachdem gegen ihn in Deutschland wegen nach der Erteilung dieser Fahrerlaubnis begangener Verkehrsstraftaten und dadurch gezeigter fehlender Fahreignung mehrfach Sperren für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wurden, muss der Kläger gemäß § 28 Abs. 5 FeV für eine Inlandsfahrberechtigung zuvor den Nachweis erbringen, dass er wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Diesen Nachweis hat er nicht geführt.

1. Maßgeblich für die Begründetheit seines Feststellungsbegehrens, das der Kläger mit der Revision weiter verfolgt, ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung; für das Revisionsverfahren ist von der Rechtslage auszugehen, die auch das Tatsachengericht zugrunde zu legen hätte, wenn es zu diesem Zeitpunkt entschiede (stRspr; vgl. u. a. Urteile vom 29. Januar 2009 – BVerwG 3 C 31.07 – NJW 2009, 1687 <1688> – juris Rn. 14 und vom 18. Juni 2008 – BVerwG 3 C 5.08 – NJW 2008, 3589 <3590> – juris Rn. 12 f.; Beschluss vom 16. März 2006 – BVerwG 3 C 16.05 – Buchholz 418.72 WeinG Nr. 29 Rn. 11 f. m. w. N.).

Anwendbar ist danach, was das innerstaatliche Recht betrifft, die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl I S. 1980), zum maßgeblichen Zeitpunkt zuletzt geändert durch Art. 1 der Neunten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 05. November 2013 (BGBl I S. 3920). In unionsrechtlicher Hinsicht dürfte nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für das auf den Entscheidungszeitpunkt bezogene Feststellungsbegehren des Klägers die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl Nr. L 403 S. 18 – „3. Führerscheinrichtlinie“) zugrunde zu legen sein (vgl. Urteil vom 01. März 2012 – Rs. C-467/10, Akyüz – NJW 2012, 1341 Rn. 32 f. [= BA 2012, 154]). Demgegenüber hält das Berufungsgericht, das auf den vor dem 19. Januar 2009 liegenden Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis abstellt (in diesem Sinne auch Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 25.10 – BVerwGE 140, 256 Rn. 12 [= BA 2012, 53]), noch die Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein (ABl Nr. L 237 S. 1 – „2. Führerschein-

richtlinie“) für anwendbar. Daraus ergibt sich jedoch, was die Reichweite des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes betrifft, kein Unterschied. Denn der Europäische Gerichtshof hat mittlerweile wiederholt entschieden, dass seine Rechtsprechung zum Anerkennungsgrundsatz nach der 2. Führerscheinrichtlinie auch für die 3. Führerscheinrichtlinie Geltung beansprucht (vgl. u. a. Urteile vom 26. April 2012 – Rs. C-419/10, Hofmann – NJW 2012, 1935 Rn. 43 und 47 [= BA 2012, 256] und vom 01. März 2012 a. a. O. Rn. 40 und 64).

2. Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren Wohnsitz im Sinne des § 7 Absatz 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.

Mit EU-Fahrerlaubnissen sind, wie der amtlichen Überschrift von § 28 FeV zu entnehmen ist, Fahrerlaubnisse aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemeint. Hierunter fällt auch die vom Kläger erworbene tschechische Fahrerlaubnis, obwohl sie ihm am 21. März 1996 und damit sowohl vor dem Beitritt der Tschechischen Republik zur Europäischen Union am 01. Mai 2004 als auch vor dem Inkrafttreten der 2. und der 3. Führerscheinrichtlinie erteilt wurde, aus denen sich der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von EU-Fahrerlaubnissen ergibt. Der unionsrechtliche Anerkennungsgrundsatz, dessen Umsetzung § 28 Abs. 1 FeV dient (vgl. BRDrucks 443/98 S. 1), schließt auch vor der Anwendbarkeit dieses Grundsatzes in einem der jetzigen Mitgliedstaaten erworbene ausländische Fahrerlaubnisse ein. Das ist zum einen Art. 13 Abs. 1 UA 1 der Richtlinie 2006/126/EG sowie dem dieser Regelung sinngemäß entsprechenden Art. 10 der Richtlinie 91/439/EWG zu entnehmen; danach legen die Mitgliedstaaten nach Zustimmung der Kommission die Äquivalenzen zwischen den vor dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie erworbenen Führerscheinen und den in den Richtlinien definierten Klassen fest. Deutlich wird die zeitliche Reichweite des Anerkennungsgrundsatzes zum anderen in der zu Art. 10 der Richtlinie 91/439/EWG ergangenen Entscheidung der Kommission vom 25. August 2008 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABI Nr. L 270 S. 31). Dort heißt es im ersten Erwägungsgrund, dass gemäß der Richtlinie 91/439/EWG alle von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine, einschließlich der vor der Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung ausgestellten Führerscheine gegenseitig anerkannt werden sollten. Im Anhang I zu dieser Entscheidung werden im Abschnitt Modell Tschechische Republik (CZ4) die in der Tschechischen Republik in der Zeit vom 1. Juli 1993 bis zum 30. Juni 1996 ausgestellten Führerscheine und die entsprechenden Äquivalenzen zu den Fahrerlaubnisklassen nach dem Unionsrecht aufgeführt. Schließlich ist auch der Europäische Gerichtshof in einer die Richtlinie 91/439/EWG betreffenden Entscheidung davon ausgegangen, dass vor dem Zeit-

punkt der Umsetzung der Richtlinie erworbene, in der Äquivalenztabelle aufgeführte Führerscheine unter dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung fallen (vgl. Urteil vom 19. Februar 2009 – Rs. C-321/07, Schwarz – Slg. 2009 I-1113, Rn. 74 und 78 [= BA 2009, 206]).

Ebenfalls erfüllt ist die weitere Voraussetzung des § 28 Abs. 1 FeV für eine Inlandsfahrberechtigung, das der Inhaber dieser Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat. Das ist beim Kläger nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Fall.

3. Offen bleiben kann, ob der Inlandsfahrberechtigung des Klägers bereits der Ausschlussgrund des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV entgegensteht; danach gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten.

In dem am 21. März 1996 ausgestellten tschechischen Führerschein des Klägers ist als Wohnort die Bundesrepublik Deutschland eingetragen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs kann es ein Mitgliedstaat ablehnen, die sich aus einem von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein ergebende Fahrberechtigung in seinem Hoheitsgebiet anzuerkennen, wenn auf der Grundlage von Angaben in diesem Führerschein oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung dieses Führerscheins sein Inhaber seinen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates hatte (stRspr; vgl. u. a. Urteile vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – Slg. 2008 I-4635 Rn. 72 f. [= BA 2008, 255] und vom 19. Mai 2011 – Rs. C-184/10, Grasser – Slg. 2011 I-4057 Rn. 22 f. [= BA 2011, 236]). Allerdings liegt bislang noch keine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu der Frage vor, ob der Aufenthaltsmitgliedstaat zur Nichtanerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis auch dann berechtigt ist, wenn der Betroffene zum Erteilungszeitpunkt weder nach dem Unionsrecht noch nach dem Fahrerlaubnisrecht des Ausstellermitgliedstaates seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat haben musste. Für eine solche Erstreckung auf „Alt-Führerscheine“ könnte zwar durchaus der in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs hervorgehobene Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sprechen. Andererseits fehlt es an einer normativen Verankerung des Wohnsitzerfordernisses für den Ausstellermitgliedstaat, die sich in den bisher vom Europäischen Gerichtshof entschiedenen Fällen selbst bei fehlender Umsetzung dieses Erfordernisses in das innerstaatliche Recht jedenfalls aus dem Unionsrecht ergab.

Indes bedarf es hierzu im vorliegenden Fall keiner abschließenden Entscheidung. Die aufgeworfene Frage ist nicht entscheidungserheblich, da sich die Nichtberechtigung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland zwar nicht – wie das Ver-

waltungsgericht meint – aus einer entsprechenden Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, aber jedenfalls aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 i. V. m. Abs. 5 FeV ergibt.

4. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, denen die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, denen die Fahrerlaubnis bestandskräftig versagt worden ist oder denen die Fahrerlaubnis nur deshalb nicht entzogen worden ist, weil sie zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet haben.

a) Zwar wurde dem Kläger durch Strafurteil vom 01. August 1990 seine damalige deutsche Fahrerlaubnis rechtskräftig entzogen. Zugleich hat das Strafgericht der Verwaltungsbehörde für die Dauer von zwei Jahren untersagt, ihm eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Danach wäre der Tatbestand des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV („Fahrerlaubnis im Inland“ ... „rechtskräftig von einem Gericht“ ... „entzogen“) dem Wortlaut nach erfüllt. Doch wäre es unionsrechtswidrig, daraus die Nichtgeltung der dem Kläger am 21. März 1996 und damit nach Ablauf dieser Sperrfrist erteilten tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland abzuleiten. In der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist geklärt, dass die Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis nicht abgelehnt werden darf, wenn im Anschluss an eine vorangegangene Entziehung der Fahrerlaubnis im Inland durch einen anderen Mitgliedstaat ein EU-Führerschein ausgestellt wird und zu diesem Zeitpunkt die zusammen mit der Entziehung angeordnete Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis abgelaufen war. Die Mitgliedstaaten können sich demgemäß nicht auf ihre Befugnisse nach Art. 8 Abs. 2 und Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG berufen, um einer nach Ablauf der Sperrfrist in einem anderen Mitgliedstaat erworbenen Fahrerlaubnis die Anerkennung mit der Begründung zu versagen, der Betroffene erfülle nicht die Bedingungen des nationalen Rechts für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach ihrer Entziehung (vgl. u. a. Urteil vom 29. April 2004 – Rs. C-476/01, Kapper – Slg. 2004 I-5205 Rn. 78 [= BA 2004, 450] und Beschluss vom 06. April 2006 – Rs. C-227/05, Halbritter – Slg. 2006 I-49 Rn. 1 [= BA 2006, 307]). Ebenso hat der Europäische Gerichtshof mittlerweile mehrfach entschieden, dass der Unterschied im Wortlaut von Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG und Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG 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/EWG abgelehnt werden konnte und nunmehr aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 2006/126/EG abgelehnt werden muss (vgl. u. a. Urteil vom 26. April 2012 a. a. O. Rn. 65 ff.).

b) § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV lässt die Geltung der tschechischen Fahrerlaubnis des Klägers in Deutschland auch nicht aufgrund der rechtskräftigen

Urteile des Amtsgerichts vom 12. Juni 1996, 12. März 1997, 26. April 2000, 02. Februar 2005 und 08. Januar 2007 entfallen. In jenen Entscheidungen hatte das Strafgericht zwar jeweils eine isolierte Sperre gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet, jedoch keine der in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV aufgeführten Maßnahmen verhängt. Für eine analoge Anwendung dieser Bestimmung fehlt es, worauf das Berufungsgericht zu Recht hinweist, an einer planwidrigen Regelungslücke.

Der Verordnungsgeber hat die isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB mit der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 07. August 2002 (BGBl I S. 3267) als gesonderten Nichtanerkennungsgrund in einer neuen Nummer 4 in den Katalog des Absatzes 4 aufgenommen, weil auch der Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis von seinem Fahrerlaubnisrecht im Rahmen von § 28 FeV keinen Gebrauch machen dürfen solle, wenn gegen ihn eine solche Sperre verhängt sei (BRDrucks 497/02 S. 67 f.). Der Normgeber hat diese Form der Feststellung der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen demnach nicht etwa übersehen, sondern ausdrücklich in den Blick genommen und hierfür eine gesonderte Regelung außerhalb der Nummer 3 getroffen.

Ebenso wenig kann von einer planwidrigen Regelungslücke in zeitlicher Hinsicht, nämlich für den Zeitraum zwischen dem Ende der Sperrfrist und der Tilgung der entsprechenden Eintragung im Verkehrszentralregister, ausgegangen werden. Auch hinsichtlich dieses Zeitraumes hat der Verordnungsgeber mit § 28 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV eine Regelung getroffen.

5. Doch folgt aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 i. V. m. Abs. 5 FeV, dass eine Inlandsfahrberechtigung des Klägers ohne vorherigen Nachweis der Wiedererlangung seiner Fahreignung nicht besteht. Inwieweit § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV, der die Nichtgeltung der ausländischen Fahrerlaubnis im Inland von der Eintragung der in den Nummern 3 und 4 genannten Maßnahmen im Verkehrszentralregister abhängig macht und auf den das Berufungsgericht ergänzend zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV abstellt, mit dem unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz vereinbar ist, kann daher im vorliegenden Fall dahinstehen.

a) Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV gilt die Berechtigung nach Absatz 1 nicht für Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, denen auf Grund einer rechtskräftigen Entscheidung keine Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Die Annahme des Berufungsgerichts, § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV erfasse nicht nur die Fälle, in denen die ausländische EU-Fahrerlaubnis zeitlich nach der Verhängung einer isolierten Sperre im Inland erteilt worden sei, sondern beanspruche auch dann Geltung, wenn die Erteilung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis zeitlich vor der Maßnahme nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB liege, ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden. Der Wortlaut der Regelung deckt beide Fallvarianten ab; das gilt ebenso für die Normbegründung. Auch nach Sinn und Zweck der

Vorschrift ist eine unterschiedliche Behandlung der beiden Fallgruppen nicht geboten. Voraussetzung für die Anordnung einer isolierten Sperre ist nach § 69 StGB i. V. m. § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB, dass das Strafgericht den Betroffenen für ungeeignet hält, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Das wird – wenn der Betroffene nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, die dann gemäß § 69 StGB zu entziehen wäre – vom Strafgericht gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB durch die Anordnung einer isolierten Sperre förmlich zum Ausdruck gebracht; die Erteilung oder Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis wird für die Zeit, in der von fortdauernder Nichteignung des Betroffenen ausgegangen werden muss, ausgeschlossen (vgl. etwa Fischer, Strafrechtbuch mit Nebengesetzen, 61. Aufl. 2014, § 69a StGB Rn. 15 m. w. N.). Hierfür ist die zeitliche Reihenfolge von Fahrerlaubniserteilung und isolierter Sperre ohne Belang. Insofern kommt es nicht darauf an, dass bei Vorliegen einer Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 i. V. m. § 69b Abs. 1 StGB an sich die Aberkennung durch das Strafgericht geboten gewesen wäre.

b) In der Rechtsprechung des Senats ist geklärt, dass die ausländische EU-Fahrerlaubnis bei Vorliegen der Voraussetzungen von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt, ohne dass es zusätzlich noch eines Verwaltungsakts der Fahrerlaubnisbehörde bedarf, der diese Rechtsfolge konstitutiv ausspricht (vgl. Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 28.10 – Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 9 Rn. 12 [= BA 2012, 58]; ebenso zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV: Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 25.10 – a. a. O.). Das ergibt sich, wie in den genannten Entscheidungen näher ausgeführt wird (Urteile vom 25. August 2011 a. a. O. Rn. 13 f., 16 ff.), bereits aus dem Wortlaut der Regelung, darüber hinaus aus dem systematischen Zusammenhang des ersten und des vierten Absatzes von § 28 FeV, überdies aus § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV, der eine „Kann-Vorschrift“ darstellt und außerdem nur einen feststellenden Verwaltungsakt vorsieht. Ebenso wenig ist – wie in den genannten Urteilen erläutert wird – das Erfordernis einer konstitutiven Einzelfallentscheidung aus dem Gesichtspunkt der Rechtssicherheit oder aus dem Unionsrecht herleitbar. Infolge dessen geht das Revisionsvorbringen des Klägers ins Leere, der sich, gestützt darauf, dass die Fahrerlaubnisbehörde keine förmliche Aberkennungsentscheidung erlassen habe, auf Vertrauensschutz und Verwirkung beruft. Ebenso wenig trifft der Einwand des Klägers zu, die Norm als solche sei nicht hinreichend eindeutig. Die Dauer der Nichtanerkennung lässt sich mit der gebotenen Klarheit aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 i. V. m. Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV entnehmen, die nach der Systematik der Norm zusammen in den Blick zu nehmen sind.

c) Der unionsrechtliche Anerkennungsgrundsatz steht der in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV angeordneten Nichtanerkennung der ausländischen EU-Fahrerlaubnis bei einer isolierten Sperre gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nicht entgegen. Auch insoweit ist ein Verstoß des Berufungsurteils gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO) nicht zu erkennen.

Bei der Verhängung einer isolierten Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB handelt es sich um eine Maßnahme, die den in Art. 11 Abs. 2 und Abs. 4 UA 2 der Richtlinie 2006/126/EG sowie den in Art. 8 Abs. 2 und 4 der Richtlinie 91/439/EWG aufgeführten und damit auch mit Blick auf den in diesen Richtlinien verankerten Anerkennungsgrundsatz für zulässig erklärten Maßnahmen des Aufenthaltsmitgliedstaates gleichsteht. All diesen Maßnahmen ist gemeinsam, dass sie – abgesehen von den Fällen eines qualifizierten Verstoßes gegen das Wohnsitzerfordernis – die Feststellung der fehlenden Kraftfahreignung des Betroffenen voraussetzen; wegen dieses Eignungsmangels soll er im Interesse der Verkehrssicherheit vom Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden. Nachdem aber die genannten Aufzählungen auch „Einschränkungen“ der Fahrerlaubnis enthalten, ist kein Grund dafür ersichtlich, weshalb eine isolierte Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nicht erfasst sein soll. Sie führt in Verbindung mit § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV zur zeitweiligen Ungültigkeit der ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland und bewirkt somit eine auf den Aufnahmemitgliedstaat bezogene Einschränkung dieser Fahrerlaubnis.

d) Zu Unrecht macht der Kläger geltend, die Berechtigung, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis in Deutschland Kraftfahrzeuge zu führen, lebe mit dem Ende der vom Strafgericht zuletzt angeordneten Sperrfrist automatisch wieder auf.

Das Berufungsgericht hält dem entgegen, dass gemäß § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV die Nichtanerkennung der Fahrerlaubnis bis zum Eintritt der Tilgung der entsprechenden Eintragung im Verkehrszentralregister andauere. Tatsächlich hat der Normgeber eine solche Regelungsabsicht verfolgt. § 28 Abs. 4 Satz 3 FeV, wonach Satz 1 Nummer 3 und 4 nur anzuwenden ist, wenn die dort genannten Maßnahmen im Verkehrszentralregister eingetragen und nicht nach § 29 des Straßenverkehrsgesetzes getilgt sind, geht auf die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07. Januar 2009 (BGBl I S. 29) zurück. Mit der Vorschrift sollte, wie der Verordnungsbegründung zu entnehmen ist, der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zum Anerkennungsgrundsatz Rechnung getragen werden. Dieser sei in seinen Entscheidungen vom 26. Juni 2008 davon ausgegangen, dass es dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine widerspreche, wenn ein Mitgliedstaat einer Person, auf die eine Maßnahme des Entzugs oder der Aufhebung einer von diesem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnis angewendet worden sei, auf unbestimmte Zeit die Anerkennung eines Führerscheins versage, der ihr möglicherweise später durch einen anderen Mitgliedstaat ausgestellt werde. Durch einen Verweis auf die Tilgungsvorschriften werde deutlich gemacht, dass nach Eintritt der Tilgung die bisher im Verkehrszentralregister eingetragenen Gründe der Anerkennung einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis nicht mehr entgegenstünden (vgl. BRDrucks 851/08 S. 11 f.). Dies erlaubt den Gegenschluss, dass es aus der Sicht des Ordnungsgebers jedenfalls bis zur Tilgung bei der Nichtanerkennung bleiben soll.

Insofern stellt sich mit Blick auf das Unionsrecht die Frage, ob eine so erhebliche zeitliche Ausdehnung der Ungültigkeit der ausländischen Fahrerlaubnis (vgl. § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 5 Satz 1 StVG) einer Nichtanerkennung auf unbestimmte Zeit zumindest nahe kommt, die der Europäische Gerichtshof in seiner Rechtsprechung zum unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz wiederholt für unzulässig gehalten hat (vgl. etwa Urteil vom 29. April 2004 a. a. O. Rn. 76 f.). Zudem gibt der Europäische Gerichtshof für beide Führerscheinrichtlinien gleichermaßen vor, dass Ausnahmen vom allgemeinen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Führerscheinen eng auszulegen seien; diese für Art. 8 Abs. 4 der Richtlinie 91/439/EWG getroffene Feststellung bleibe auch für Art. 11 Abs. 4 der Richtlinie 2006/126/EG gültig (Urteil vom 26. April 2012 a. a. O. Rn. 71). Es ist daher fragwürdig, die von ihrer Funktion mit einer Sperrfrist nicht vergleichbare Tilgungsfrist zur Grundlage der Nichtanerkennung einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis zu machen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 22. September 2011 – 2 BvR 947/11 – DAR 2012, 14 = BVerfGK 19, 74 [= BA 2012, 30]).

e) Diese Bedenken lassen sich aber mit Blick auf § 28 Abs. 5 FeV ausräumen. Danach wird das Recht, von einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis nach einer der in Absatz 4 Nummer 3 und 4 genannten Entscheidungen im Inland Gebrauch zu machen, auf Antrag erteilt, wenn die Gründe für die Entziehung oder Sperre nicht mehr bestehen. Der Betroffene ist also keineswegs darauf verwiesen, bis zum Ablauf der Tilgungsfrist zu warten, um die Fahrberechtigung zu erlangen.

Die unionsrechtlichen Bedenken, die das Bundesverfassungsgericht in der oben zitierten Kammerentscheidung (a. a. O.) gegen diese Vorschrift erhebt, greifen nicht durch. Sie gehen auf die unzutreffende Anwendung des § 28 Abs. 4 Satz 3 und in dessen Gefolge auch des § 28 Abs. 5 FeV in der strafgerichtlichen Entscheidung zurück, gegen die sich die Verfassungsbeschwerde seinerzeit richtete. Die in jenem Beschluss (OLG Nürnberg vom 30. März 2011 – 1 St OLG Ss 42/11) geäußerte Auffassung, eine nach Ablauf der Sperrfrist erworbene, also neue ausländische EU- oder EWR-Fahrerlaubnis berechtige nicht zum Fahren im Inland, solange die Tilgungsfrist nicht abgelaufen sei, widerspricht offensichtlich Unionsrecht, wonach die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Fahrerlaubnisse anderer EU-Mitgliedstaaten ohne jede Formalität anzuerkennen. Demgemäß darf in solchen Fällen auch kein Antrag nach § 28 Abs. 5 FeV verlangt werden, um die Fahrberechtigung im Inland zu erlangen, mit anderen Worten: der Anwendungsvorrang des Unionsrechts führt dazu, dass § 28 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV der Anerkennung von EU- oder EWR-Fahrerlaubnissen nicht entgegenstehen, die nach Ablauf einer Sperrfrist neu erteilt werden.

Anders fällt die Beurteilung jedoch aus, wenn die zeitliche Reihenfolge – wie hier – umgekehrt ist, also die Verstöße, die Grund für die verhängten Maßnahmen sind, nach Erteilung der ausländischen Fahrer-

laubnis begangen worden sind. In solchen Fällen darf der Aufnahmemitgliedstaat – wie der Europäische Gerichtshof anerkennt – im Interesse der Verkehrssicherheit überprüfen, ob der Betroffene, dessen mangelnde Fahreignung wegen nach der Fahrerlaubniserteilung begangenen Verkehrsstraftaten festgestellt wurde, seine Fahreignung wiedererlangt hat. Auch ein Antragsverfahren, mit dem der Betroffene nach Ablauf der Sperrfrist eine solche Überprüfung herbeiführen kann, ist unionsrechtlich nicht zu beanstanden.

Mit den genannten Maßgaben zur Anwendung von § 28 Abs. 4 Satz 3 und Abs. 5 FeV ist zugleich der in der Kammerentscheidung des Bundesverfassungsgerichts genannte Verstoß gegen das unionsrechtliche Diskriminierungsverbot ausgeräumt. Ebenso wie nach Ablauf der Sperrfrist bei gegebener Fahreignung auf Antrag eine deutsche Fahrerlaubnis wieder zu erteilen ist, ist eine nach Ablauf der Sperrfrist neu erteilte EU- oder EWR-Fahrerlaubnis anzuerkennen. Mit dem in § 28 Abs. 5 FeV gesondert geregelten Antragsverfahren wird lediglich dem Umstand Rechnung getragen, dass die ausländische Fahrerlaubnis durch eine in Deutschland erfolgte Aberkennung der aus ihr folgenden Befugnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nicht vollständig entfallen ist; denn wegen der Begrenzung der Reichweite dieser Maßnahmen durch das Territorialitätsprinzip durfte der Betroffene außerhalb Deutschlands weiterhin fahren (vgl. für Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG und § 46 Abs. 6 Satz 2 FeV sowie § 69b Abs. 1 StGB für strafgerichtliche Entscheidungen). Somit ist in diesen Fällen – anders als beim Erlöschen einer deutschen Fahrerlaubnis – keine vollständige Neuerteilung der Fahrerlaubnis erforderlich, sondern nur eine (Wieder-)Anerkennung der Fahrberechtigung für Deutschland. Genau auf diesen Unterschied stellt auch die Verordnungsbegründung für die Einfügung von § 28 Abs. 5 FeV durch die Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – FeVÄndV – vom 07. August 2002 ab (vgl. BRDrucks 497/02 S. 68). Auch diese (Wieder-)Anerkennung kann freilich – wie gezeigt – aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ohne eine Überprüfung der aktuellen Fahreignung erfolgen. Der Überprüfungsmaßstab wiederum unterscheidet nicht danach, ob es um die (Wieder-)Anerkennung einer ausländischen oder um die Neuerteilung einer inländischen Fahrerlaubnis geht; das folgt aus der in § 28 Abs. 5 Satz 2 FeV enthaltenen Verweisung auf § 20 Abs. 1 und 3 FeV.

Einer Vorlage an den Europäischen Gerichtshof bedarf es nicht. Denn dass in Fällen wie dem hier zu beurteilenden der Betroffene auch nach Ablauf einer im Aufnahmemitgliedstaat angeordneten Sperrfrist von seiner ausländischen Fahrerlaubnis erst dann wieder Gebrauch machen darf, wenn er den Nachweis der Wiedererlangung seiner Fahreignung geführt hat, steht im Einklang mit dem unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz. Das lässt sich der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs mit der gebotenen Zweifelsfreiheit entnehmen, insbesondere dem Urteil

vom 19. Februar 2009 a. a. O. Der Europäische Gerichtshof hat dort die Nichtanerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis für gerechtfertigt gehalten, weil der Betroffene – anders als in den Rechtssachen Halbritter und Kremer – nach der Entziehung seiner deutschen Fahrerlaubnis keiner von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats angeordneten Überprüfung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen unterzogen worden sei. Folglich sei kein Beweis erbracht worden, dass der Betroffene entsprechend den Anforderungen an die Eignung aus der Richtlinie 91/439/EWG zum Führen von Kraftfahrzeugen und zur Teilnahme am Straßenverkehr geeignet sei (a. a. O. Rn. 95). Könnte – so der Europäische Gerichtshof weiter – eine nationale Maßnahme des Entzugs dadurch umgangen werden, dass man von einem Führerschein Gebrauch machen könnte, der vor Erteilung der wegen Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogenen Fahrerlaubnis ausgestellt wurde, ohne dass der Beweis erbracht wird, dass derjenige, der diesen alten Führerschein vorlegt, zu dem Zeitpunkt, zu dem er von ihm Gebrauch macht, gemäß der Richtlinie 91/439/EWG zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, würde dies die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden (a. a. O. Rn. 96). Diese Erwägungen des Gerichtshofs, die eine Fahrerlaubnisentziehung mit gleichzeitiger Verhängung einer Sperrfrist betrafen, gelten für den hier zu beurteilenden Fall der Verhängung einer isolierten Sperrfrist nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB gleichermaßen.

6. Gegenüber der ihn treffenden Nachweispflicht für eine (Wieder-)Erlangung seiner Kraftfahreignung kann sich der Kläger nicht darauf berufen, dass er in der tschechischen Republik am 07. September 2001 ein neues Führscheinndokument in Form eines so genannten Scheckkartenführerscheins erhalten hat. Damit wurde dem Kläger, wie das Berufungsgericht zu Recht der Eintragung des Datums „21.03.96“ in Spalte 10 dieses Führerscheins entnommen hat, nicht eine neue Fahrerlaubnis erteilt, sondern nur das die (bisherige) Fahrerlaubnis ausweisende Dokument ersetzt (vgl. Art. 8 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG und Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2006/126/EG). Wie das Berufungsgericht für das revisionsgerichtliche Verfahren in tatsächlicher Hinsicht bindend festgestellt hat, ist der Aushändigung dieses neuen Führscheinndokuments keine erneute Eignungsüberprüfung durch die tschechischen Behörden vorausgegangen. Aus der Ausstellung nur eines neuen Führscheinndokuments ergibt sich indes keine Verpflichtung zur Anerkennung einer Inlandsfahrberechtigung in Deutschland (so bereits Urteil des Senats vom 29. Januar 2009 a. a. O. Rn. 20 f.).

Der Europäische Gerichtshof muss auch in dieser Frage nicht zu einer Vorabentscheidung gemäß Art. 267 Abs. 3 AEUV angerufen werden. Es ist nicht ernstlich zu bezweifeln, dass sich die unionsrechtliche Anerkennungspflicht der Mitgliedstaaten nur auf eine nach Ablauf der Sperrfrist erworbene Fahrerlaubnis bezieht und nicht auf einen – nach Art eines Ersatz-

führerscheins für ein abhanden gekommenes Dokument ausgestellten – Ausweis über eine alte Fahrerlaubnis (vgl. EuGH, Urteil vom 19. Februar 2009 a. a. O. Rn. 95 ff. sowie BVerwG, Urteil vom 29. Januar 2009 a. a. O. Rn. 21).

Anmerkung:

Einige wesentliche Kernaussagen dieser Entscheidung seien noch einmal in den Fokus einer kritischen Betrachtung gestellt:

1. *Die vom Europäischen Gerichtshof unter Geltung der Zweiten Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 91/439/EWG v. 29.07.1991, ABl. Nr. L 273, S. 1) entwickelten Grundsätze zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine finden auch unter der Dritten Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 2006/126/EG v. 20.12.2006, ABl. L 403, S. 18) uneingeschränkt Anwendung.*

Insofern sah der Senat vor dem Hintergrund der vom Berufungsgericht zugrunde gelegten Zweiten Führerscheinrichtlinie keine Notwendigkeit, auf die Frage näher einzugehen, ob für die Anwendbarkeit der Dritten Führerscheinrichtlinie auf den Zeitpunkt der von der Fahrerlaubnisbehörde ergriffenen Maßnahmen (so EuGH NJW 2012, 1935) oder auf den Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis (in diesem Sinne BVerwG BA 2013, 312; 2012, 53) abzustellen ist. Führt man sich indes noch einmal das Ausstellungsdatum der tschechischen Fahrerlaubnis – 21. März 1996 – vor Augen, so hätte durchaus Anlass bestanden, diese Frage zu klären. Denn die Zweite Führerscheinrichtlinie wurde erst zum 01. Juli 1996 für die Mitgliedstaaten rechtsverbindlich (vgl. Art. 12 Abs. 1 der Zweiten Führerscheinrichtlinie) und ersetzte in der Folge die bis dahin geltende Erste EG-Führerscheinrichtlinie (80/1263/EWG v. 04.12.1980, ABl. L 375, S. 1; vgl. Art. 13 der Zweiten Führerscheinrichtlinie). Der Senat bestätigt diesen Aspekt mit der Feststellung, dass die streitgegenständliche Fahrerlaubnis „vor dem Inkrafttreten der 2. und der 3. Führerscheinrichtlinie erteilt wurde“. Würde folglich auf den Zeitpunkt der Erteilung der hier in Rede stehenden Fahrerlaubnis abgestellt werden, so dürften die Dritte und sogar die Zweite Führerscheinrichtlinie für diese Fahrerlaubnis keine Geltung beanspruchen. Die damit zwangsläufig verbundene Problematik der Reichweite des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes löst der Senat sodann unter dem Aspekt „EU-Fahrerlaubnis i. S. d. § 28 FeV“ wie folgt:

2. *Der unionsrechtliche Anerkennungsgrundsatz schließt auch vor der Anwendbarkeit dieses Grundsatzes in einem der jetzigen Mitgliedstaaten (hier: Tschechien) erworbene ausländische Fahrerlaubnisse ein.*

Mithin sind also vor dem Beitritt zur EU ausgestellte Fahrerlaubnisse wie eine EU-Fahrerlaubnis zu behandeln und die betroffenen Fahrerlaubnisinhaber – mit den Worten des Verwaltungsgerichts – „dem Inhaber einer Fahrerlaubnis eines ‚alten‘ EU-Mitgliedstaates gleichzustellen“. Ob damit die vom EuGH unter Geltung der Zweiten Führerscheinrichtlinie entwickel-

ten Anerkennungsgrundsätze uneingeschränkt Anwendung finden, ist jedoch zu bezweifeln. Dies zeigt sich bereits exemplarisch an der vom Senat offen gelassenen Frage, ob aufgrund des offensichtlich erkennbaren Verstoßes gegen das unionsrechtlich vorgegebene Wohnsitzerfordernis die Anerkennung der tschechischen Fahrerlaubnis im Inland nach § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 FeV verweigert werden darf. Denn zum Zeitpunkt der Ausstellung der Fahrerlaubnis fehlte es noch an einer entsprechenden normativen Verankerung des Wohnsitzerfordernisses. Zwar enthält auch die erste EG-Führerscheinrichtlinie in Art. 6 Abs. 1 b) den Passus: „(1) Die Ausstellung des Führerscheins hängt ferner ab von ... b) dem Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, wenn dies in den Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats vorgesehen ist.“ Letzteres war jedoch für das tschechische Fahrerlaubnisrecht nicht anzunehmen und auch in Deutschland bis zum 30.06.1996 noch nicht der Fall. Erst mit der Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (v. 19.06.1996, BGBl. I, S. 885; vgl. auch BR-Drs 326/96 v. 02.05.1996) wurde das Wohnsitzerfordernis zum 01. Juli 1996 als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis in § 8 Abs. 4 S. 1 StVZO (a. F.) festgeschrieben. In der Folge dürfte einer Anerkennung sog. „Alt-Fahrerlaubnissen“, die vor Geltung der Zweiten Führerscheinrichtlinie von einem jetzigen EU-Mitgliedstaat ausgestellt worden sind, der Versagungsgrund des § 28 Abs. 4 Nr. 2 FeV wohl nicht entgegenstehen. Damit würde jedoch den betroffenen Fahrerlaubnisinhabern eine weitergehende Fahrberechtigung zuteilwerden als denjenigen, für deren Fahrerlaubnis zum Zeitpunkt der Erteilung die Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses zumindest unionsrechtlich vorausgesetzt wurde. Die Bedenken gegen eine derartige unangemessene Bevorzugung werden durch den Umstand verstärkt, dass die streitgegenständliche Fahrerlaubnis bis zum Beitritt Tschechiens zur EU im Jahre 2004 von vornherein nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt hätte. Denn zum Zeitpunkt ihrer Ausstellung hatte der Inhaber seinen ständigen Aufenthalt im Inland (vgl. § 4 Abs. 2 a IntKfzVO a. F., § 29 Abs. 3 Nr. 2 FeV a. F.; vgl. auch BR-Drs 326/96, S. 18). Insofern darf man gespannt sein, ob und wenn ja, wie sich der EuGH zu diesen „Alt-Fällen“ positionieren wird.

3. *Der Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, gegen den nach deren Erteilung wegen in Deutschland begangener Verkehrsstraftaten und dadurch gezeigter fehlender Fahreignung eine isolierte Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB verhängt wurde, ist mit seiner EU-Fahrerlaubnis erst dann wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtigt, wenn er den Nachweis erbringt, dass er seine Fahreignung wiedergewonnen hat.*

Dieser, als amtlicher Leitsatz herausgegebenen Kernaussage ist insoweit zuzustimmen, als dass die

gerichtliche Verhängung einer isolierten Sperrfrist (§ 69a Abs. 1 S. 3 StGB) im Inland nach Erteilung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis grundsätzlich die Annahme einer mangelnden Fahreignung des Betroffenen zu rechtfertigen vermag. Mit der Konsequenz, dass die inländische Fahrerlaubnisbehörde berechtigt ist, die Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis gemäß § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 FeV im Inland so lange zu verweigern, bis der Betroffene die Wiedererlangung der Fahreignung nachgewiesen hat. Insofern bestätigt der Senat mit seiner Entscheidung einen zuvor auch vom EuGH bereits eingeschlagenen Weg, wonach sich nach der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis Umstände ergeben können, die nunmehr zur Fahreignung führen oder Anlass für eine neue Eignungsüberprüfung im Inland sind (vgl. EuGH NJW 2011, 587; BA 2007, 238; BVerwG DAR 2012, 595; NJW 2010, 3318; 2009, 1689; vgl. auch VGH Bayern BA 2010, 308; OLG Hamm VRR 2009, 111).

Ebenso stellt der Senat zu Recht die isolierte Sperrfrist einer Maßnahme gleich, die unionsrechtlich als Entziehung oder Einschränkung der Fahrerlaubnis vorgegeben ist. Ob man nun dabei auf die Folgewirkung des § 69a Abs. 1 S. 3 StGB abstellt, die sich in einer Nichtanerkennung und damit Einschränkung der ausländischen Fahrerlaubnis nach § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4 FeV manifestiert (so der Senat in vorstehender Entscheidung) oder die isolierte Sperrfrist als entzugsähnliche Maßnahme ansieht (vgl. HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, StVR, § 28 FeV, Rn. 45 m. w. Nw.), weil ihre Festsetzung stets das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) erfordert (vgl. BGH NSZ 2004, 617), soll hier dahingestellt bleiben. Im Geltungsbereich der Dritten Führerscheinrichtlinie erscheint das Abstellen auf die Folgewirkung einer isolierten Sperrfrist jedoch eher zweifelhaft, weil Art. 11 Abs. 4 Unterabs. 2 der Richtlinie explizit Maßnahmen in Bezug auf den inländischen Führerschein fordert: „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.“ (Hervorhebung von hier)

4. *Unionsrechtliche Bedenken gegen die Nichtanerkennung der EU-Fahrerlaubnis wegen der Verhängung einer isolierten Sperrfrist (§ 69a Abs. 1 S. 3 StGB) bis zum Eintritt der Tilgung der entsprechenden Eintragung im Verkehrszentralregister (ab 01.05.2014 Fahreignungsregister) nach § 28 Abs. 4 S. 3 FeV lassen sich mit Blick auf § 28 Abs. 5 FeV ausräumen.*

Bzgl. des Hintergrunds der unionsrechtlichen Bedenken sei zunächst auf die zutreffenden Ausführungen des Senats in der vorstehenden Entscheidung verwiesen. Gleichwohl lassen sich diese Bedenken entgegen der Ansicht des Senats nicht mit einem Verweis auf § 28 Abs. 5 FeV entkräften. Zwar ist seinen Ausführungen darin zuzustimmen, dass die ausländische Fahrerlaubnis wegen der Begrenzung der Reichweite gerichtlicher und behördlicher Entscheidungen

durch das Territorialitätsprinzip nicht vollständig entfallen ist und es folglich nur einer (Wieder-)Anerkennung der Fahrerlaubnis in Deutschland bedarf. Insofern hat der Gesetzgeber beim Verweis in § 28 Abs. 5 S. 2 FeV auf § 20 FeV bewusst dessen Abs. 2 ausgelassen, der die Ablegung einer erneuten Fahrprüfung regelt (vgl. KOEHL in NK-GVR, § 28 FeV, Rn. 49).

Gleichwohl enthält § 28 Abs. 5 S. 2 FeV auch einen Verweis auf § 28 Abs. 4 S. 3 FeV und postuliert damit als Voraussetzung für einen Wegfall der Gründe für die Verhängung einer isolierten Sperrfrist, dass ihre Eintragung im Verkehrszentralregister getilgt ist (in diesem Sinne HENTSCHEL/KÖNIG/DAUER, StVR, § 28 FeV, Rn. 61; KOEHL, NK-GVR § 28 FeV, Rn. 48). Mit der Möglichkeit einer Antragstellung vor Ablauf der Tilgungsfrist ist also noch nichts gewonnen. Denn die Fahrerlaubnisbehörde ist weiterhin berechtigt, mit Verweis auf die mangelnde Tilgung der Eintragung im Verkehrszentralregister die Anerkennung nach § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4, S. 3, Abs. 5 S. 2 FeV zu verweigern. Mithin passt die Argumentation des Senats eher zu § 29 Abs. 4 FeV, der im Gegensatz zu § 28 Abs. 5 S. 2 FeV einen entsprechenden Verweis auf § 29 Abs. 3 S. 3 FeV nicht enthält und in der Folge Inhaber ausländischer (EU-/EWR-) Fahrerlaubnisse ohne Wohnsitz in Deutschland im Vergleich zu EU-/EWR-Fahrerlaubnisinhabern mit inländischen Wohnsitz besser stellt. Nebenbei bemerkt ließe sich ein Antragsfordernis für die (Wieder-)Anerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis nach Verhängung einer isolierten Sperrfrist nach § 29 Abs. 4 FeV auch gänzlich in Frage stellen, bezieht sich dieses doch nur auf die Geltendmachung des Wegfalls der Gründe für die Entziehung der Fahrerlaubnis. Im Ergebnis bleiben also unionsrechtliche Bedenken gegen § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 4, S. 3 FeV dahingehend bestehen, dass im Falle der Verhängung einer isolierten Sperrfrist (§ 69a Abs. 1 S. 3 StGB) eine Verweigerung der Anerkennung der EU-Fahrerlaubnis bis zum Ablauf von 10 Jahren möglich ist (vgl. § 29 Abs. 1 Nr. 3 StVG a. F./ § 29 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 a StVG n. F.)

Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker,
Frankfurt (Oder)

47. *) Beharrt der Fahrerlaubnisinhaber trotz der das Gegenteil ausweisenden Bescheinigung des Ausstellermittgliedstaats darauf, das unionsrechtliche Wohnsitzerfordernis eingehalten zu haben, obliegt es ihm, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende seines Aufenthalts im Ausstellermittgliedstaat im Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden. Denn in einem solchen Fall kann allein damit, dass der Betroffene einen Führerschein unter Eintragung eines Wohn-

sitzes im Ausstellermittgliedstaat erhalten hat, nicht mehr der Nachweis geführt werden, dass das Wohnsitzerfordernis erfüllt war.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Urteil vom 16. Mai 2014 – 16 A 2255/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger erwarb im Jahr 1995 eine Fahrerlaubnis der früheren Klasse 3, die ihm durch Strafbefehl des Amtsgerichts Minden vom 26. September 2006 wegen Gefährdung des Straßenverkehrs durch eine Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,58 Promille in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung entzogen wurde. In dem Strafbefehl wurde die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Kläger vor dem Ablauf von 13 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Im Jahr 2009 wurde im Rahmen eines staatsanwalt-schaftlichen Ermittlungsverfahrens wegen des Verdachts des Fahrens ohne Fahrerlaubnis bekannt, dass der Kläger im Besitz einer unter dem Datum des 31. März 2009 erteilten tschechischen Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisklasse B ist; als Wohnsitz ist im Führerschein die Stadt M. /Tschechische Republik angegeben. Nachfolgend legte der Kläger in deutscher Übersetzung den „Antrag auf den Führerschein“, den „Eintrag über die Prüfungen der fachlichen Tauglichkeit“, die „Begutachtung der gesundheitlichen Fahrtauglichkeit“ sowie das „Protokoll des Testes Nr. 2008-07-99509-00491Z- 06418 zur ersten Prüfung“ vor. Aus diesen Bescheinigungen geht u. a. hervor, dass der Kläger am 03. Juli 2008 ärztlich als „gesundheitlich tauglich“ eingestuft worden ist, ohne dass dabei speziell die Überprüfung der Fahreignung unter dem Blickwinkel eines möglichen Alkoholmissbrauchs erwähnt wurde; die erfolgreiche Fahrprüfung hat demnach am 21. Juli 2008 stattgefunden.

Mit Ordnungsverfügung vom 11. Februar 2010 stellte der Beklagte fest, dass der Kläger keine Berechtigung habe, mit seiner tschechischen Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland ein Kraftfahrzeug zu führen.

Die daraufhin erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen. Gegen diese Entscheidung wendet sich der Kläger mit der vom Senat zugelassenen Berufung.

Unter dem 20. März 2013 hat das Gemeinsame Zentrum der deutsch- tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit Q.-T. auf Anfrage des Senats mitgeteilt, dass der Kläger für die Tschechische Republik eine befristete Aufenthaltserlaubnis vom 19. Juni 2008 bis zum 05. Oktober 2008 besessen habe. Im selben Zeitraum sei er unter der Adresse 435 42 M.- K., Q1. 110, gemeldet gewesen.

Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers ist zulässig, aber unbegründet.

Die Feststellung, dass die dem Kläger unter dem Datum vom 31. März 2009 erteilte tschechische Fahr-

erlaubnis der Klasse B in der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit besitzt, kann allerdings nicht – wie in der Ordnungsverfügung angenommen – auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gestützt werden. Diese Vorschrift ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auch unter Geltung der vorliegend maßgeblichen Richtlinie 2006/126/EG nur in Fällen anwendbar, in denen die EU- oder EWR-Fahrerlaubnis – anders als hier – während einer noch laufenden Sperrfrist erteilt worden ist, und verstößt ansonsten gegen den unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz (vgl. EuGH, Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10 Hofmann –, NJW 2012, 1935 = juris, Rn. 50 f., 65 und 85 [= BA 2012, 256]).

Nichts anderes galt auch schon unter Geltung der Richtlinie 91/439/EWG, so dass offengelassen werden kann, ob der Antragsteller mit Rücksicht auf die von ihm behauptete Verzögerung der Fahrerlaubniserteilung trotz der aus dem Führerschein hervorgehenden Ausstellung erst am 31. März 2009 – und damit nach dem Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG – beanspruchen kann, so behandelt zu werden, als sei ihm die Fahrerlaubnis schon im Jahr 2008 – vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2006/126/EG – erteilt worden (vgl. zur Rechtslage nach der Richtlinie 91/439/EWG: EuGH, Urteile vom 26. Juni 2008 – C-329/06 und C-343/06 Wiedemann u. a. –, NJW 2008, 2403 = *Blutalkohol* 2008, 225 = *DÖV* 2008, 723 = *NZV* 2008, 641 = *juris*, Rn. 49 ff., und – C-334/06 bis C-336/06 Zerche u. a. –, *DAR* 2008, 459 = *juris*, Rn. 46 ff.; Beschluss vom 09. Juli 2009 – C-445/08 (Wierer) –, *NJW* 2010, 217 = *DAR* 2009, 637 = *Blutalkohol* 2009, 408).

Die Ordnungsverfügung des Beklagten findet ihre Rechtsgrundlage jedoch in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 FeV in der hier maßgeblichen Fassung durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07. Januar 2009 (BGBl. I S. 29). Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 FeV dürfen Inhaber einer gültigen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne des § 7 Abs. 1 oder 2 FeV in der Bundesrepublik Deutschland haben, grundsätzlich im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gilt dies aber nicht für solche Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, sie hätten als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Abs. 2 FeV die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben, was indessen für den Kläger nicht zutrifft. In den Fällen des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV kann die Behörde nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung erlassen. Der Erlass des feststellenden Verwaltungsakts liegt im Ermessen der Behörde, das allerdings regelmäßig im Sinne des Tätigwerdens auszuüben ist, wenn ein Feststellungsinteresse vorliegt, weil etwa – wie hier – Zweifel am Vorliegen der Tatbestandsmerkmale des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2

und/oder 3 FeV bestehen. Insoweit bedarf ein feststellender Verwaltungsakt keiner Ermessensbegründung. Zudem kann die Begründung für das Fehlen einer Fahrberechtigung in Deutschland ausgewechselt werden (vgl. OVG NRW, Urteil vom 17. Januar 2014 – 16 A 1292/10 –, *juris*, Rn. 16; BayVGH, Urteil vom 11. November 2013 – 11 B 12.1326 –, *juris*, Rn. 19; Dauer, in: *Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht*, Kommentar, 42. Aufl. 2013, § 28 FeV Rn. 56).

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ist mit Unionsrecht vereinbar. Nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine (Fahrerlaubnisse) gegenseitig anerkannt. Dabei regelt das Unionsrecht selbst die Mindestvoraussetzungen, die für die Ausstellung eines Führerscheins bzw. die Erteilung einer Fahrerlaubnis erfüllt sein müssen. Insoweit muss nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG die Fahreignung durch das Bestehen einer Prüfung nachgewiesen werden; darüber hinaus hängt die Ausstellung des Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder dem Nachweis eines mindestens sechsmonatigen Studienaufenthalts im Ausstellermitgliedstaat ab (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e). Als ordentlicher Wohnsitz im Sinne der Richtlinie gilt nach Art. 12 der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, das heißt während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt. Entsprechendes ergab sich auch schon aus Art. 1 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1 und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG.

In der vom Europäischen Gerichtshof zunächst für die Richtlinie 91/439/EWG entwickelten und später auf die Richtlinie 2006/126/EG übertragenen Auslegung des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes sehen sowohl Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG als auch Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ohne jede Formalität vor. Es ist (allein) Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, namentlich diejenigen hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind. Haben die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein ausgestellt, sind die anderen Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der unionsrechtlichen Ausstellungsveroraussetzungen in eigener Kompetenz nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber am Tag der Ausstellung die dafür maßgeblichen Voraussetzungen erfüllt hat. Umgekehrt ist es einem Mitgliedstaat durch Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG bzw. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG allerdings nicht verwehrt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abzulehnen, wenn aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder aufgrund anderer vom

Ausstellermittgliedstaat herrührender unbestreitbarer Informationen feststeht, dass der Inhaber zum Zeitpunkt der Ausstellung seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermittgliedstaats hatte (std. Rspr., vgl. EuGH, Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10 Hofmann –, a. a. O., Rn. 43 bis 51, 65 und 85, mit weiteren Nachweisen betreffend die Richtlinie 91/439/EWG).

Die danach gegebenenfalls erforderliche Prüfung, ob bestimmte Informationen als aus dem Ausstellermittgliedstaat herrührend eingestuft werden können, ist nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs Sache der nationalen Gerichte. Diese müssen die ihnen vorliegenden Informationen bei Bedarf auch dahin bewerten und beurteilen, ob es sich um unbestreitbare Informationen handelt, die beweisen, dass der Inhaber des Führerscheins zu dem Zeitpunkt, als er ihn erhielt, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermittgliedstaats hatte. Im Rahmen dieser Beurteilung können die nationalen Gerichte alle Umstände des bei ihnen anhängigen Verfahrens berücksichtigen. Sie können insbesondere Informationen berücksichtigen, die darauf hinweisen, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet des Ausstellermittgliedstaats nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen (vgl. EuGH, Urteil vom 01. März 2012 – C-467/10 Akyüz –, NJW 2012, 1341 = juris, Rn. 73 ff. [= BA 2012, 154]).

Darüber hinaus ist geklärt, dass unionsrechtlich allein eine nach den vorstehend beschriebenen Grundsätzen feststehende Verletzung des Wohnsitzerfordernisses genügt, um die Befugnis des sog. Aufnahmemittgliedstaats zur Nichtanerkennung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis auszulösen (vgl. EuGH, Urteile vom 19. Mai 2011 – C-184/10 Grasser –, NJW 2011, 3635 = juris, Rn. 24 und 32 [= BA 2011, 236]), vom 01. März 2012 – C-467/10 Akyüz –, a. a. O., Rn. 62 ff., und vom 26. April 2012 – C-419/10 Hofmann –, a. a. O., Rn. 48, 65 und 85; BVerwG, Urteil vom 27. September 2012 – 3 C 34.11 –, BVerwGE 144, 220 = juris, Rn. 12 [= BA 2013, 102]).

Davon ausgehend bleibt der tschechischen Fahrerlaubnis des Klägers die Anerkennung in der Bundesrepublik Deutschland nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV versagt, weil nunmehr eine Verlautbarung des Ausstellerstaates vorliegt, nach der sich der Kläger im zeitlichen Zusammenhang mit der Erlangung der Fahrerlaubnis nicht mindestens 185 Tage in der Tschechischen Republik aufgehalten hat. Aufgrund der vom Senat eingeholten Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit vom 20. März 2013, die sich ihrerseits auf Erkenntnisse der tschechischen Polizei stützt und als vom Ausstellermittgliedstaat herrührende unbestreitbare Information anzusehen ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 16. Juni 2011 – 16 B 352/11 –, VGH Bad.-Württ., Beschluss vom 27. Oktober 2009 –

10 S 2024/09 –, DAR 2010, 38 = VRS 118, 57 = Blutalkohol 2010, 41 = juris, Rn. 7 f.; OVG Rh.-Pf., Urteil vom 18. Juni 2010 – 10 A 10411/10 –, Blutalkohol 2010, 366 = juris, Rn. 28 ff.), liegen Erkenntnisse vor, die zur Überzeugung des Senats die Nichteinhaltung des Wohnsitzerfordernisses zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis am 31. März 2009 – und auch zur Zeit der Fahrprüfung im Juli 2008 – belegen.

Danach war der Kläger in M.-K. aufgrund einer entsprechend befristeten Aufenthaltserlaubnis nur vom 19. Juni 2008 bis zum 05. Oktober 2008 gemeldet. Unabhängig von der Frage, ob der Aufenthalt des Klägers auf dem Gebiet der Tschechischen Republik, der Anfang Oktober 2008 endete, noch einen Bezug zu der erst Ende März 2009 erfolgten Fahrerlaubniserteilung haben konnte oder ob nicht zur Zeit der Fahrerlaubniserteilung bereits wieder die ausschließliche Zuständigkeit einer deutschen Fahrerlaubnisbehörde für die Erteilung einer Fahrerlaubnis begründet war, reicht entgegen der im Führerschein vorgenommenen Eintragung des tschechischen Wohnsitzes die nunmehr dokumentierte Aufenthaltsdauer von lediglich etwa vierinhalb Monaten – genau: von 109 Tagen – für die Annahme eines ordentlichen Wohnsitzes im Ausstellerstaat nicht aus. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass sich der Kläger, ohne gemeldet gewesen zu sein, im zeitlichen Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung deutlich länger als 109 Tage in Tschechien aufgehalten hat, sind weder dargetan noch sonst ersichtlich. Allein die theoretische Möglichkeit eines weiteren, trotz bestehender Meldepflicht nicht angemeldeten Aufenthalts in Tschechien genügt nicht, um die von der Meldebescheinigung ausgehende Beweiswirkung in Bezug auf die Aufenthaltsdauer in Zweifel zu ziehen. Denn es muss grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der betreffende Fahrerlaubnisinhaber seinen melderechtlichen Verpflichtungen, soweit solche – wie hier – im Ausstellermittgliedstaat bestehen, nachkommt und dass insofern eine von den Behörden des Ausstellermittgliedstaates auf dieser Grundlage erteilte Meldebescheinigung seinen Aufenthaltsstatus zutreffend wiedergibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 –, ZfSch 2013, 534 = juris [= BA 2013, 312], Rn. 28 f. unter Hinweis auf EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – C-445/08 Wierer –, NJW 2010, 217, Rn. 61 [= BA 2009, 408]; in diesem Sinne auch bereits OVG NRW, Urteile vom 22. Februar 2012 – 16 A 2527/07 –, VRS 113, 247 = juris, Rn. 47, und – 16 A 1456/08 –, VRS 113, 123 = juris, Rn. 58).

Beharrt der Fahrerlaubnisinhaber trotz der das Gegenteil ausweisenden Bescheinigung des Ausstellermittgliedstaats darauf, das unionsrechtliche Wohnsitzerfordernis eingehalten zu haben, obliegt es ihm, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende seines Aufenthalts im Ausstellermittgliedstaat im Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden. Denn in einem solchen Fall kann allein damit,

dass der Betroffene einen Führerschein unter Eintragung eines Wohnsitzes im Ausstellermitgliedstaat erhalten hat, nicht mehr der Nachweis geführt werden, dass das Wohnsitzerfordernis erfüllt war (vgl. BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2013 – 3 C 18.12 –, a. a. O., Rn. 30; Bay. VGH, Urteil vom 11. November 2013 – 11 B 12.1326 –, a. a. O., Rn. 25, und Beschluss vom 03. Juni 2013 – 11 CE 13.738 –, juris, Rn. 10 und 12 f.).

Der Kläger hat indes weder im Verwaltungsverfahren noch im gerichtlichen Verfahren weitergehende Angaben zu seinem Aufenthalt in Tschechien in den Jahren 2008 und 2009 gemacht, so dass in Ansehung der Mitteilung des Gemeinsames Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit davon ausgegangen werden kann und muss, dass die Wohnsitzvoraussetzung im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis nicht eingehalten war.

Dass die Auskunft des Gemeinsamen Zentrums erst im Berufungsverfahren vom Senat eingeholt worden ist, hindert nicht ihre Verwertung. Sowohl unionsrechtlich als auch nach innerstaatlichem Recht sind Nachforschungen der Fahrerlaubnisbehörden oder der Verwaltungsgerichte zum ordentlichen Wohnsitz des Betroffenen zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung bei den Behörden des Ausstellermitgliedstaats zulässig, sofern ernstliche Zweifel daran bestehen, dass der Erwerber der Fahrerlaubnis bei deren Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermitgliedstaat hatte (vgl. EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – C-445/08 Wierer –, a. a. O., Rn. 58; BVerwG, Urteil vom 25. Februar 2010 – 3 C 15.09 –, BVerwGE 136, 149 = juris, Rn. 19 ff. [= BA 2010, 251]).

Derartige ernstliche Zweifel waren vorliegend schon deshalb gegeben, weil der Kläger zunächst nur vage Angaben zu einem Tschechienaufenthalt im Jahr 2008 gemacht hatte, was im Hinblick auf das Ausstellungsdatum seiner tschechischen Fahrerlaubnis nicht als sicherer Anhaltspunkt für die Richtigkeit des in dem Führerschein verlaubarten Wohnsitzes angesehen werden konnte. Weitere Zweifel gründeten sich darauf, dass der Kläger keine Erklärung dafür hat, warum sich die Ausstellung der Fahrerlaubnis seit dem Bestehen der Fahrprüfung um rund ein Dreivierteljahr verzögert hat; hätte er sich länger in Tschechien aufgehalten, müsste es ihm etwa durch Vorsprache bei der dortigen Fahrerlaubnisbehörde ohne weiteres möglich gewesen sein, den Grund für die Verzögerung zu erfahren oder eine zügigere Bearbeitung seines Fahrerlaubniserteilungsantrages zu erreichen.

48.1. Nach dem Fahrignungsbewertungs-System gilt der Fahrerlaubnisinhaber unwiderleglich als ungeeignet, wenn er trotz Durchlaufens der ersten und zweiten Maßnahmenstufen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und 2 StVG in der ab 01.05.2014 geltenden Fassung so viele fahrignungsrelevante Straftaten oder verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten be-

gangen hat, dass er acht und mehr Punkte erreicht. Die gesetzliche Neuregelung des Punktsystems hat nichts daran geändert, dass die Fahrerlaubnis auf der dritten Maßnahmestufe zwingend zu entziehen ist, ohne dass der Fahrerlaubnisbehörde ein Ermessen eingeräumt ist (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG neuer Fassung).

2. Zur Anwendung der Übergangsregelungen des § 65 Abs. 3 StVG in der ab 01.05.2014 geltenden Fassung.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 03. Juni 2014 – 10 S 744/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig (§§ 146, 147 VwGO), aber nicht begründet.

Wie das Verwaltungsgericht im Einzelnen zutreffend dargelegt hat, begegnet die auf § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG in der bis 30.04.2014 geltenden Fassung (im Folgenden: a. F.) gestützte Entziehungsverfügung voraussichtlich keinen rechtlichen Bedenken, weil der Antragsteller 18 Punkte im Verkehrszentralregister erreicht hat (dazu 1.). Auch die ab dem 01.05.2014 geltende Neuregelung über das Fahrignungs-Bewertungssystem wirkt sich nicht zu Gunsten des Antragstellers aus (dazu 2.).

1. Nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a. F. hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich 18 oder mehr Punkte im Verkehrszentralregister ergeben.

Zu Unrecht geht die Beschwerde davon aus, im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung habe nur noch ein Punktstand von drei Punkten bestanden, weil im Zeitpunkt der Entscheidung des Amtsgerichts Rottweil vom 13.09.2013, die eine mit drei Punkten geahndete Ordnungswidrigkeit betraf, alle Voreintragungen tilgungsreif gewesen seien. Der Antragsteller verkennt zum einen, dass die in § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a. F. normierte unwiderlegliche Vermutung der Fahrungeeignetheit bereits durch die Begehung einer zum Erreichen von 18 Punkten führenden weiteren Zuwiderhandlung und nicht erst mit dem Eintritt der Rechtskraft der die Zuwiderhandlung ahndenden Entscheidung ausgelöst wird; einem Fahrerlaubnisinhaber, der einen Stand von 18 oder mehr Punkten erreicht hat, kommen nachfolgende Tilgungen – unabhängig davon, ob sie vor oder nach dem Erlass der Entziehungsverfügung eintreten – bei der Anwendung von § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a. F. nicht zu Gute (sog. Tattagprinzip; vgl. ausführlich Beschluss des Senats vom 07.12.2010 – 10 S 2053/10 – VBIBW 2011,194, im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 25.09.2008 – 3 C 3.07 – BVerwGE 132, 48). Die Geltung des in der Rechtsprechung entwickelten Tattagprinzips ist nunmehr im Gesetz ausdrücklich verankert (§ 4 Abs. 5 Satz 5 bis 7 StVG in der ab dem 01.05.2014 geltenden Fassung, im Folgenden: n. F.; vgl. auch Begründung der Bundesregierung zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 06.03.2013, BT-Drs. 17/12636

S. 41 f.). Maßgeblich ist daher, dass die dem Urteil des Amtsgerichts Rottweil zugrundeliegende Tat, mit der der Antragsteller den Stand von 18 Punkten erreicht hat, am 17.10.2012, mithin vor der Tilgung der letzten Ordnungswidrigkeit vom 16.02.2011, begangen wurde. Spätere Tilgungen wären daher auch dann unbeachtlich, wenn insoweit Tilgungsreife eingetreten wäre.

Zum anderen verkennt der Antragsteller aber auch, dass bezüglich der früheren Ordnungswidrigkeiten unabhängig vom Tattagprinzip noch keine Tilgungsreife eingetreten war. Ordnungswidrigkeiten unterliegen nach § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVG a. F. zwar grundsätzlich einer Tilgungsfrist von zwei Jahren; vor Ende dieser Frist ist aber nach § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG a. F. eine Ablaufhemmung eingetreten. Wie bereits das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, ist eine Tilgung nicht zulässig, wenn vor dem Ablauf der Tilgungsfrist nach § 29 Abs. 1 StVG a. F. eine neue Tat begangen wurde und diese bis zum Ablauf der Überlieferfrist (§ 29 Abs. 7 Satz 1 StVG a. F.) zu einer weiteren Eintragung führt. Vorliegend hat der Antragsteller am 17.10.2012, also vor dem Ablauf der zweijährigen Tilgungsfrist für die Ordnungswidrigkeit vom 16.02.2011, einen weiteren Geschwindigkeitsverstoß begangen, der am 10.01.2014, mithin noch während der Überlieferfrist von einem Jahr, in das Verkehrszentralregister eingetragen wurde.

Entgegen der Auffassung der Beschwerde kommt eine Punktereduzierung auch nicht im Hinblick auf die Teilnahme des Antragstellers an einem allgemeinen Aufbauseminar gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG a. F. in Betracht. Vielmehr hat die Fahrerlaubnisbehörde nach dieser Bestimmung bei dem Erreichen von 14, aber nicht mehr als 17 Punkten, zwingend die Teilnahme an einem Aufbauseminar nach § 4 Abs. 8 StVG a. F. anzuordnen; bei Nichtteilnahme an einem vollziehbar angeordneten allgemeinen Aufbauseminar hat die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 4 Abs. 7 Satz 1 StVG a. F. die Fahrerlaubnis zu entziehen. Mit der Teilnahme an dem allgemeinen Aufbauseminar ist der Antragsteller mithin lediglich einer Verpflichtung nachgekommen, deren Nichterfüllung zur Entziehung der Fahrerlaubnis bereits in der Vergangenheit geführt hätte. Eine Punktereduzierung wäre in diesem Zusammenhang lediglich bei der freiwilligen Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung nach § 4 Abs. 9 StVG a. F. in Betracht gekommen, die der Antragsteller jedoch trotz entsprechenden Hinweises der Fahrerlaubnisbehörde nicht in Anspruch genommen hat.

Entgegen dem Vorbringen der Beschwerde ist die Entziehung der Fahrerlaubnis auch nicht ohne Ankündigung erfolgt. Der Antragsteller wurde vielmehr mit Schreiben vom 29.06.2011 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Erreichen von 18 Punkten die Fahrerlaubnis entzogen wird.

2. Die in Bezug auf das Fahreignungs-Bewertungssystems getroffenen Neuregelungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrerlaubnis-Verordnung führen nicht zu einer anderen Bewertung der Rechtslage.

Allerdings nimmt der Senat bei der an den Erfolgsaussichten der Hauptsache ausgerichteten Interessenabwägung regelmäßig auch die weitere Verfahrensentwicklung in Blick, zumindest wenn – wie hier – das Widerspruchsverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Auch der Umstand, dass die Widerspruchsbehörde die neue Rechtslage zu berücksichtigen haben wird, dürfte aber nichts an der Rechtmäßigkeit der Entziehungsvorfügung ändern.

Nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG in der ab dem 01.05.2014 geltenden Fassung gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen, wenn sich ein Punktestand von acht oder mehr Punkten ergibt.

Nach § 65 Abs. 3 Nr. 4 StVG n.F. werden Personen, zu denen bis zum Ablauf des 30.04.2014 Entscheidungen nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 StVG a. F. im Verkehrszentralregister eingetragen sind, in das Fahreignungs-Bewertungssystem nach der dort genannten Tabelle eingeordnet. Alle Eintragungen des Antragstellers in das Verkehrszentralregister betrafen Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne des § 24 StVG und wurden mit Geldbußen von mindestens 40,- EUR geahndet; sie waren daher nach § 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG a. F. im Verkehrszentralregister einzutragen. Nach der genannten Umrechnungstabelle wird ein vor dem 01.05.2014 erreichter Punktestand von 18 Punkten und mehr nunmehr mit 8 Punkten bewertet, was nach neuer Rechtslage die Entziehung der Fahrerlaubnis zur Folge hat (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG n. F.). Hinzu kommt, dass für den Antragsteller mittlerweile ein weiterer Punkt (nach neuer Bewertung) wegen einer weiteren Geschwindigkeitsübertretung im Fahreignungsregister gespeichert wurde, so dass er nach Mitteilung des Kraftfahrbundesamts vom 16.05.2014 nunmehr einen Punktestand von 9 Punkten erreicht hat.

Auch eine Löschung oder Tilgung der Eintragungen dürfte aufgrund der neuen Rechtslage nicht erfolgen. Die Regelung des § 65 Abs. 3 Nr. 1 Satz 1 StVG n. F. kommt dem Antragsteller nicht zugute, weil die nach altem Recht eingetragenen Entscheidungen auch nach neuer Rechtslage im Fahreignungsregister zu speichern sind. Nach § 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG n. F. werden rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG gespeichert, soweit sie in der Rechtsverordnung nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. s StVG bezeichnet sind und gegen den Betroffenen eine Regelgeldbuße von mindestens 60,- EUR festgesetzt worden ist. Die zahlreichen seit dem Jahr 2009 eingetragenen Ordnungswidrigkeiten des Antragstellers betrafen – mit Ausnahme einer Zuwiderhandlung gegen das Gebot der Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands – sämtlich Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit; die Taten wurden mit Geldbußen zwischen 80 und 320,- Euro geahndet. In der auf § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. s StVG gestützten Regelung des § 40 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV n. F.) in Verbindung mit Anlage 13 n. F. werden Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als speicherungspflichtig bezeichnet und mit zwei Punkten

bewertet (vgl. Nr. 2.2.3 der Anlage 13). Entsprechendes gilt nach Nr. 2.2.4 der Anlage 13 n. F. für die Unterschreitung des erforderlichen Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Im Übrigen richtet sich die Tilgung und Löschung der bis 30.04.2014 erfolgten Eintragungen aufgrund der Übergangsvorschrift des § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 1 StVG n. F. noch bis zum 30.04.2019 nach altem Recht. Für eine Übergangszeit von fünf Jahren bestimmt sich die Tilgung und Löschung der bis zum Inkrafttreten der Neuregelung erfolgten eintragungspflichtigen Entscheidungen nach § 29 StVG in der bis 30.04.2014 geltenden Fassung; dabei gelten insbesondere auch die Regelungen zur Tilgungshemmung fort (vgl. BT-Drs. 17/12636 S. 49). Die Sonderbestimmungen des § 65 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 StVG n. F. zur Ablaufhemmung sind im vorliegenden Fall nicht einschlägig, weil die Ablaufhemmung nicht erst durch die am 16.05.2014 gespeicherte Ordnungswidrigkeit, sondern schon durch die bis zum 30.04.2014 begangenen vorherigen Zuwiderhandlungen eingetreten ist. Bis zur Widerspruchsentscheidung wird daher noch § 29 StVG alter Fassung anzuwenden sein.

3. Nach alledem hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a. F. zwingend ohne Ermessensbetätigung zu entziehen. Das im Zeitpunkt der Entziehungsverfügung geltende Fahrerlaubnisrecht beurteilt einen mehrfach auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhaber kraft Gesetzes als eine nicht mehr hinnehmbare Gefahr für den Straßenverkehr und damit unwiderleglich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn er trotz der vorgeschalteten Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 StVG a. F. Verkehrszuwiderhandlungen begangen hat, die im Verkehrszentralregister mit 18 oder mehr Punkten zu erfassen sind. Diese unwiderlegliche gesetzliche Ungeeignetheitsvermutung mit der zwingenden Folge der Entziehung der Fahrerlaubnis bei dem genannten Punktestand wird damit begründet, dass die weitere Teilnahme von solchen Kraftfahrern am Straßenverkehr, die trotz Hilfestellung durch Aufbauseminare und gegebenenfalls durch vorausgegangene verkehrspsychologische Beratung sowie trotz Bonus-Gutschriften und der Möglichkeit von zwischenzeitlichen Tilgungen im Verkehrszentralregister 18 oder mehr Punkte erreichen, für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine Gefahr darstellen. Dabei fällt insbesondere ins Gewicht, dass es sich um Kraftfahrer handelt, die eine ganz erhebliche Anzahl von noch nicht getilgten Verkehrsverstößen, die im Verkehrszentralregister erfasst sind bzw. nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zu speichern sind, begangen haben (vgl. hierzu die Begründung der Bundesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 07.02.1997, BT-Drs. 13/6914, S. 50; zu diesem Normzweck auch Beschluss des Senats vom 07.12.2010 – 10 S 2053/10 – VBIBW 2011, 194 m. w. N.).

An dieser gesetzgeberischen Wertung hat sich auch durch die Einführung des Fahreignungs-Bewertungs-

systems, das neben der Vereinfachung des Punktsystems auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen soll (vgl. BT-Drs. 17/12636 S. 17), nichts geändert. Auch nach der gesetzlichen Neuregelung ist auf der dritten Maßnahmestufe die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen, ohne dass der Fahrerlaubnisbehörde ein Ermessen eingeräumt ist (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG n. F.). Der Fahrerlaubnisinhaber gilt unwiderleglich als ungeeignet, wenn er trotz Durchlaufens der ersten und zweiten Maßnahmenstufen nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und 2 StVG n. F. – wie etwa Ermahnung und Verwarnung – und trotz der Möglichkeit der Tilgung so viele fahreignungsrelevante Straftaten oder verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten begangen hat, dass er acht und mehr Punkte erreicht (vgl. zum Ganzen BT-Drs. 17/12636 S. 17, S. 41).

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

49. 1. Der ein- bzw. erstmalige Cannabiskonsum kann mit einem gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nicht gleichgesetzt werden (Änderung der Rechtsprechung).

2. Die in einem Fall festgestellte Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss von Cannabis rechtfertigt es nicht bereits, auf eine mehr als einmalige Cannabisaufnahme zu schließen, auch wenn es der Betroffene unterlässt, sich ausdrücklich auf einen Erstkonsum zu berufen und die Einzelheiten der fraglichen Drogeneinnahme glaubhaft zu erklären.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 16. Mai 2014 – 4 Bs 26/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Der Antragsteller ist Inhaber einer Fahrerlaubnis. Unter dem 21. November 2012 fertigte die Polizeiinspektion A.eine Mitteilung wegen eines Verkehrsdelikts. Danach sei der Antragsteller am 20. Oktober 2012 gegen 13.00 Uhr einer Verkehrskontrolle unterzogen worden. Hierbei seien deutliche Anzeichen eines vorangegangenen Drogenkonsums festgestellt worden. Zudem habe der Antragsteller widersprüchliche Angaben zu seinem Konsumverhalten gemacht. Dieses sei von mehreren Jahren bis hin zu ein paar Wochen gegangen. Mit einem freiwilligen Drogenurintest sei der Antragsteller nicht einverstanden gewesen. Deshalb sei eine Blutentnahme durchgeführt worden. Diese habe ausweislich eines eingeholten rechtsmedizinischen Gutachtens vom 15. November 2012 ergeben, dass der Antragsteller Cannabisprodukte konsumiert habe. Es seien ein THC-Wert von 2,8 ng/ml und ein THC-COOH-Wert von 11,0 ng/ml ermittelt worden. Mit Bescheid vom 08. Mai 2013 entzog die An-

tragsgegnerin die Fahrerlaubnis des Antragstellers und ordnete die sofortige Vollziehung an: Der Antragsteller sei ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, da er ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss von Cannabis im öffentlichen Straßenverkehr geführt habe. Die gelegentliche Einnahme von Cannabis schließe die Fahreignung aus, wenn keine Trennung von Konsum und Fahren erfolge.

Mit seinem hiergegen erhobenen Widerspruch machte der Antragsteller geltend, er habe am 20. Oktober 2012 erstmals Cannabis konsumiert. Es habe sich um ein Probierverhalten und nicht um gelegentlichen Konsum gehandelt. Überdies werde gerügt, dass die Antragsgegnerin ihn vor Erlass des Bescheides vom 08. Mai 2013 nicht angehört habe.

Den Eilantrag hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 02. Januar 2014 abgelehnt.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache Erfolg.

Die Antragsgegnerin hat die Entziehung der Fahrerlaubnis in dem angefochtenen Bescheid auf § 3 Abs. 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV gestützt. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV auch und insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist.

Gemäß Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV ist derjenige, der gelegentlich Cannabis einnimmt, zum Führen eines Kraftfahrzeugs geeignet, wenn Konsum und Fahren getrennt werden. Hieraus folgt, wie das Verwaltungsgericht in der angefochtenen Entscheidung zu Recht angenommen hat, im Umkehrschluss, dass ein Fahrzeugführer, der gelegentlich Cannabis konsumiert, dann nicht zum Führen eines Kraftfahrzeugs geeignet ist, wenn er zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs nicht trennen kann. Zu Unrecht hat das Verwaltungsgericht allerdings angenommen, der Antragsteller konsumiere gelegentlich Cannabis. Diese Annahme ist nicht schon deshalb richtig, weil der Antragsteller – wie er selbst einräumt – jedenfalls einmal, nämlich nach seinen Angaben wenige Stunden vor der Verkehrskontrolle am 20. Oktober 2012, Cannabis konsumiert hat. Vielmehr geht der beschließende Senat abweichend von der Rechtsprechung des ehemals für das Verkehrsrecht zuständig gewesenem dritten Senats des Hamburgischen Obergerverwaltungsgerichts davon aus, dass der ein- bzw. erstmalige Cannabiskonsum mit einem gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nicht gleichgesetzt werden kann (hierzu 1.). Im Rahmen der vorliegend vorzunehmenden summarischen Prüfung ist ferner auf der Grundlage des bislang bekannten Sachverhalts nicht mit hinreichender Sicherheit festzustellen, dass der Antragsteller mehr als nur einmal Cannabis konsumiert hat (hierzu 2.).

1. Der beschließende Senat geht abweichend von

der Rechtsprechung des ehemals für das Verkehrsrecht zuständig gewesenem dritten Senats des Hamburgischen Obergerverwaltungsgerichts (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 03.05.2010, 3 Bs 205/09; Beschl. v. 15.12.2005, NJW 2006, 1367 [= BA 2006, 427], juris Rn. 14 ff.; Beschl. v. 23.06.2005, VRS 2005, 214 [= BA 2006, 165], juris Rn. 17 ff.) davon aus, dass ein einmaliger Cannabiskonsum nicht mit einem gelegentlichen Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV gleichgesetzt werden kann. Vielmehr setzt der Begriff der gelegentlichen Einnahme i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV einen mehrmaligen, d. h. mindestens zweimaligen Cannabiskonsum voraus (so die ganz überwiegende Rechtsprechung, vgl. grundlegend: VGH München, Beschl. v. 25.01.2006, VRS 110, 469 [= BA 2006, 422], juris Rn. 19 ff.; vgl. ferner: OVG Münster, Beschl. v. 20.03.2014, 16 E 1074/13, juris Rn. 3; OVG Lüneburg, Beschl. v. 07.06.2012, SVR 2012, 437, juris Rn. 6; OVG Koblenz, Beschl. v. 02.03.2011, NJW 2011, 1985 [= BA 2011, 186], juris Rn. 5 f.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 03.02.2010, OVG 1 S 234.09, juris Rn. 5; OVG Schleswig, Urt. v. 17.02.2009, 4 LB 6/08, juris Rn. 33; VGH Kassel, Beschl. v. 24.09.2008, NJW 2009, 1523, juris Rn. 3; VGH Mannheim, Urt. v. 21.02.2007, VRS 112, 373 [= BA 2007, 190], juris Rn. 15; OVG Greifswald, Beschl. v. 19.12.2006, 1 M 142/06, juris Rn. 20; OVG Magdeburg, Beschl. v. 18.07.2006, 1 M 64/06, juris Rn. 5 [= BA 2007, 386]).

Hierfür spricht insbesondere der Wortsinn, denn im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Begriff „gelegentlich“ im Sinne von „manchmal“, „häufiger, aber nicht regelmäßig“, „öfters“, „hin und wieder“ oder „ab und zu“ verstanden und dient damit der Beschreibung eines mehr als ein Mal eingetretenen Ereignisses (vgl. OVG Magdeburg, Beschl. v. 18.07.2006, 1 M 64/06, juris Rn. 5, m. w. N.). Dem steht nicht entgegen, dass der Begriff „gelegentlich“ auch die Bedeutung von „bei Gelegenheit“ haben kann (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 03.05.2010, 3 Bs 205/09). Auch diese Wendung kann bei unbefangenen Verständnis auf mehrere und nicht nur auf ein einmaliges Ereignis(se) bezogen werden.

Es gibt zudem keine Anhaltspunkte dafür, dass der Verordnungsgeber den Begriff „gelegentlich“ im Sinne von „bei Gelegenheit“ habe verwenden wollen. Dass der Verordnungsgeber in Nr. 9.2.1 und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nur zwei Kategorien gebildet hat, nämlich die regelmäßige und die gelegentliche Einnahme von Cannabis, und es zur Annahme eines die Fahreignung ausschließenden Eignungsmangels im Falle gelegentlicher Einnahme weiterer Umstände bedarf (vgl. OVG Hamburg, Beschl. v. 03.05.2010, a. a. O.), rechtfertigt es ebenfalls nicht, den einmaligen mit dem gelegentlichen Cannabiskonsum gleichzusetzen. Denn (mit-) entscheidend für die die Annahme der (möglichen) Nichteignung rechtfertigende Prognose, der Inhaber einer Fahrerlaubnis werde künftig (erneut) unter Cannabiseinfluss ein Fahrzeug lenken, dürften sein bisheriges Konsumver-

halten und die daraus abzuleitenden Rückschlüsse für sein zu erwartendes Konsumverhalten in der Zukunft sein. Diese Prognose fällt ohne Weiteres zu Ungunsten desjenigen Inhabers einer Fahrerlaubnis aus, der regelmäßig Cannabis einnimmt. Diesen Fall regelt Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV. Dass die Prognose, wenn die weiteren in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV genannten Umstände hinzutreten, ebenfalls unterschiedslos zu Ungunsten desjenigen Inhabers einer Fahrerlaubnis ausfällt, der Cannabis unregelmäßig konsumiert hat, ohne dass es hierbei darauf ankäme, ob dieser Konsum erstmalig oder wiederholt erfolgt ist, erscheint demgegenüber nicht naheliegend. Vielmehr dürfte es für das voraussichtliche zukünftige Konsumverhalten einen Unterschied machen, ob jemand erstmalig Cannabis konsumiert bzw. (aus-) probiert hat oder ohnehin in dem hier verstandenen Sinne gelegentlicher Cannabiskonsumist ist und dies mutmaßlich auch in der Zukunft sein wird.

Dem trägt das vorstehende Verständnis einer „gelegentlichen Einnahme“ i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV Rechnung, ohne dass damit bereits geklärt wäre, ob bei Feststehen eines „gelegentlichen“ Cannabiskonsums und Hinzutretens weiterer Umstände i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV die Nichteignung bereits feststeht oder lediglich Anlass besteht, diese mittels Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß §§ 46 Abs. 3, 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zu klären.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen spricht die in der Fahrerlaubnis-Verordnung getroffene Unterscheidung zwischen „gelegentlicher“ und „regelmäßiger“ Cannabis-Einnahme dafür, dass der einmalige Cannabiskonsum nicht vom Anwendungsbereich der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV erfasst werden sollte. Das von der Fahrerlaubnis-Verordnung verfolgte Ziel der Sicherheit des Straßenverkehrs gebietet keine hiervon abweichende Auslegung. Auch bei Nachweis eines einen Bezug zum Straßenverkehr aufweisenden einmaligen Cannabiskonsums haben die Fahrerlaubnisbehörden die Möglichkeit, gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zu verlangen, mit dem die Konsumhäufigkeit aufgeklärt werden kann (vgl. VGH München, Beschl. v. 25.01.2006, VRS 110, 469, juris Rn. 29 ff.; OVG Magdeburg, Beschl. v. 18.07.2006, 1 M 64/06, juris Rn. 5).

2. Im Rahmen der vorliegend vorzunehmenden summarischen Prüfung lässt sich nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass der Antragsteller mehr als nur einmal Cannabis konsumiert hat. Eine solche Feststellung kann weder auf den Inhalt des Polizeiberichts vom 21. November 2012 oder das Erklärungsverhalten des Antragstellers, noch auf sonstige Umstände, insbesondere nicht auf die Ergebnisse des rechtsmedizinischen Gutachtens des Universitätsklinikums Bonn vom 15. November 2012, gestützt werden. Im Einzelnen:

Aus dem Inhalt des Polizeiberichts vom 21. November 2012 kann nicht mit hinreichender Sicherheit geschlossen werden, der Antragsteller, der einen ein-

maligen Cannabiskonsum wenige Stunden vor der Verkehrskontrolle am 20. Oktober 2012 eingeräumt hat, habe auch bei mindestens einer weiteren Gelegenheit Cannabis konsumiert. In dem Bericht heißt es, der Antragsteller habe anlässlich der Verkehrskontrolle widersprüchliche Angaben zu seinem Konsumverhalten gemacht. Diese seien „von mehreren Jahren bis hin zu ein paar Wochen“ gegangen. Dem ist der Antragsteller im Widerspruchsverfahren und im gerichtlichen Eil- und Beschwerdeverfahren entgegengetreten, indem er geltend macht, er habe bei der Verkehrskontrolle überhaupt keine Angaben zur Sache gemacht.

Dass dieses Vorbringen zutreffend ist, erscheint zwar nicht sonderlich naheliegend. Allerdings berücksichtigt der Senat, dass der Polizeibericht mehr als einen Monat nach der Verkehrskontrolle erstellt worden und deshalb nicht auszuschließen ist, dass es hierbei zu Verwechslungen oder Erinnerungslücken bei den mit der Sache befassten Polizisten gekommen sein könnte. Diesbezüglich müsste ggf. im Hauptsacheverfahren der Sachverhalt weiter aufgeklärt werden. Für das Eilverfahren ist die Frage, ob und ggf. welche Angaben der Antragsteller anlässlich der Verkehrskontrolle am 20. Oktober 2012 gemacht hat, damit einstweilen als offen anzusehen. Dessen ungeachtet verweist der Antragsteller zu Recht darauf, dass die ausweislich des Polizeiberichts von ihm angeblich getätigten Äußerungen nicht zwingend darauf schließen lassen, er habe die gelegentliche Einnahme von Cannabis eingeräumt. Insbesondere lässt sich den Angaben in dem Polizeibericht nicht eindeutig entnehmen, er habe den Konsum von Cannabis – und nicht von anderen Drogen bzw. Wirkstoffen – eingeräumt.

Die Annahme, der Antragsteller habe entgegen seinen Angaben mehr als nur einmal Cannabis konsumiert, ist auch nicht aufgrund seines Erklärungsverhaltens gerechtfertigt. Allerdings geht ein Teil der Rechtsprechung davon aus, dass die in einem Fall festgestellte Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss von Cannabis es grundsätzlich rechtfertigt, auf eine mehr als einmalige Cannabisaufnahme zu schließen, wenn der auffällig gewordene Fahrerlaubnisinhaber einen solchen Vorgang zwar geltend mache, die Umstände des behaupteten Erstkonsums aber nicht konkret und glaubhaft darlege.

Diese Auffassung beruht auf der Erwägung, es sei unwahrscheinlich, dass ein mit den Wirkungen der Droge noch unerfahrener Erstkonsument zum einen bereits wenige Stunden nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug führe und er zum anderen dann auch noch trotz der geringen Dichte der polizeilichen Verkehrskontrolle in eine Verkehrskontrolle gerate. Dies wiederum berechtige zu der Erwartung, dass er sich ausdrücklich auf einen – für ihn günstigen – Erstkonsum berufe und sich zu den Einzelheiten der fraglichen Drogeneinnahme glaubhaft erkläre. Unterlasse er dies, sei es zulässig, hieraus für ihn nachteilige Schlüsse zu ziehen (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 22.05.2012, 16 B 536/12, juris Rn. 17 ff., m. w. N.; VGH München, Beschl. v. 26.09.2011, 11 CS

11.1427, juris Rn. 15; OVG Koblenz, Beschl. v. 02.03.2011, NJW 2011, 1985, juris Rn. 9 ff.).

Ungeachtet der Frage, ob sich der Antragsteller vorliegend zumindest im gerichtlichen Verfahren hinreichend glaubhaft im Sinne der o. g. Rechtsprechung zu den Einzelheiten seines Cannabiskonsums geäußert hat, teilt der Senat die vorstehend dargestellte Auffassung nicht. Hiergegen spricht, dass sie der Sache nach zu einer Umkehr der Beweislast führt und auf Spekulationen beruht. Es spricht zwar nichts dagegen, das Erklärungsverhalten des Fahrerlaubnisinhabers bei der Klärung der Frage, ob ein gelegentlicher – also mehr als nur einmaliger (s. o.) – Cannabiskonsum i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegt, zu berücksichtigen. Es gibt aber keine Anhaltspunkte für einen Erfahrungssatz nach Art einer gesetzlichen Tatsachenvermutung (vgl. § 292 ZPO), wonach derjenige, der einmal mit Cannabis verkehrsauffällig wird, nicht zum ersten Mal Cannabis konsumiert hat. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Straßenverkehrs lässt sich dieser Ansatz schon deshalb nicht rechtfertigen, da die Möglichkeit besteht, nähere Erkenntnisse über das Konsumverhalten eines einmal auffällig gewordenen Fahrerlaubnisinhabers durch die Anforderung eines ärztlichen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV zu erlangen. Vor diesem Hintergrund kommt dem Erklärungsverhalten des Fahrerlaubnisinhabers nur insofern Bedeutung zu, als von einem gelegentlichen Cannabiskonsum ausgegangen werden kann, wenn ein solches Verhalten eingeräumt wird. Ist das nicht der Fall, darf eine Fahrerlaubnis ohne weitere Sachverhaltsaufklärung nur entzogen werden, wenn die Behörde die „Gelegentlichkeit“ des Konsums zweifelsfrei nachweisen kann (so auch OVG Lüneburg, Beschl. v. 07.06.2012, SVR 2012, 437, juris Rn. 8; VGH Kassel, Beschl. v. 24.09.2008, NJW 2009, 1523, juris Rn. 4; OVG Greifswald, Beschl. v. 19.12.2006, 1 M 142/06, juris Rn. 21; eingehende Begründung bei VG Düsseldorf, Urt. v. 24.03.2011, 6 K 1156/11, juris Rn. 38 ff.). An einem derartigen Nachweis fehlt es bislang.

Schließlich rechtfertigen auch die Ergebnisse des rechtsmedizinischen Gutachtens des Universitätsklinikums B. vom 15. November 2012 nicht die Annahme, der Antragsteller habe bei mindestens einer weiteren Gelegenheit Cannabis konsumiert. Dies gilt namentlich mit Blick darauf, dass der bei ihm ermittelte THC-COOH-Wert 11,0 ng/ml betragen hat. Ungeachtet der Frage, ob und – wenn ja – ab welchem THC-COOH-Wert auf die zumindest gelegentliche Einnahme von Cannabis geschlossen werden kann, ist ein solch zwingender Rückschluss jedenfalls bei dem hier ermittelten THC-Carbonsäure-Spiegel noch nicht gerechtfertigt (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 11.12.2013, 16 B 1344/13, juris Rn. 3 f.; VGH Kassel, Beschl. v. 24.09.2008, NJW 2009, 1523, juris Rn. 6 ff.; OVG Greifswald, Beschl. v. 19.12.2006, 1 M 142/06, juris Rn. 23 ff.; VGH München, Beschl. v. 16.08.2006, 11 CS 05.3394, juris Rn. 29 ff.; OVG Hamburg, Beschl. v. 23.06.2005, VRS 2005, 214, juris Rn. 19).

Ist es nach alledem als zumindest offen anzusehen, ob der Antragsteller am 20. Oktober 2012 erstmalig Cannabis konsumiert hat, so erweist sich der angefochtene Bescheid der Antragsgegnerin vom 08. Mai 2013 nach dem gegenwärtigen Stand als rechtswidrig und führt dies zu einem Überwiegen des Aufschubinteresses des Antragstellers gegenüber dem öffentlichen Vollzugsinteresse. Denn die Gelegentlichkeit des Cannabiskonsums i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV ist ein Tatbestandsmerkmal, für das die Antragsgegnerin die materielle Beweislast trägt. Dies hat zur Folge, dass eine etwaige Nichterweislichkeit zu ihren Lasten geht (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 22.05.2012, 16 B 536/12, juris Rn. 15, m. w. N.). Dem trägt der Senat im Rahmen der vorliegend vorzunehmenden Interessenabwägung Rechnung.

(Mitgeteilt von der Veröffentlichungskommission des Hamburgischen Oberverwaltungsgericht)

50.1. § 13 Satz 1 Nr. 2 e) FeV verlangt, dass beim Fahrerlaubnisinhaber Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit bereits festgestellt worden ist. Die Bestimmung setzt nicht voraus, dass die Alkoholabhängigkeit des Fahrerlaubnisinhabers im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges (erneut) aufgefallen ist.

2. Allein das Ergebnis von Haaranalysen kann bestehende Zweifel an der Fahreignung wegen einer bestehenden Alkoholabhängigkeit auf Grund eines Rückfalls nicht in ausreichendem Maße beseitigen.

Verwaltungsgericht Schwerin,
Beschluss vom 12. Mai 2014 – 3 B 115/14 –

Aus den Gründen:

I. Der Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe ist zulässig, aber unbegründet. Wie nachfolgend unter II. dargestellt wird, hat der Antrag der Antragstellerin auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes keine hinreichende Aussicht auf Erfolg (vgl. § 166 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in Verbindung mit § 114 Satz 1 der Zivilprozessordnung – ZPO –).

II. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ist zulässig, aber unbegründet. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung durch die Antragsgegnerin ist sowohl formell (im Folgenden: 1.) als auch materiell (2.) rechtmäßig.

1. Die Fahrerlaubnisbehörde hat das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung schriftlich ausreichend begründet. [wird ausgeführt]

2. Bei der in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes lediglich erforderlichen summarischen Wertung ist die Entziehung der Fahrerlaubnis der Antragstellerin mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtmäßig

(vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). In seiner Verfügung vom 04. März 2014 hatte der Berichterstatter bereits auf Folgendes hingewiesen:

„Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung dürfte nach vorläufiger Wertung keinen Erfolg haben.

Dabei kann offen bleiben, ob die Antragstellerin tatsächlich unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr gelenkt hat. Sie hat selbst eingeräumt, am 27. April 2013 drei Flaschen Portwein gekauft und im Verlauf des Vormittags zunächst zwei Flaschen getrunken und nach der Auseinandersetzung mit dem Hausmeister nach 13.30 Uhr die dritte Flasche zum Teil getrunken zu haben. Die entnommene Blutprobe der Antragstellerin enthielt laut Gutachten des Instituts der Rechtsmedizin der Universität R. vom 08. Mai 2013 2,73 Promille Blutalkoholkonzentration.

Danach dürfte für die Antragsgegnerin ausreichend Anlass bestehen haben, ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 Nr. 2e) der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) anzufordern, da zu klären war, ob bei der Antragstellerin Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit besteht. Die Antragstellerin ist nach Aktenlage alkoholabhängig ... und ist zuvor schon zweimal diesbezüglich einschlägig strafrechtlich in Erscheinung getreten (Strafbefehl des AG ... vom 29. Juni 2006 ...: Fahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,43 Promille; Urteil des AG ... vom 09. Dezember 2009 ...: Fahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,91 bzw. 2,81 Promille).

Nach Nr. 8 der Anlage 4 FeV ist in den Fällen von Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit die Fahrerlaubnis zu verneinen. Dies kann nur dann anders gesehen werden, wenn die Änderung des Trinkverhaltens sich geändert hat bzw. wenn Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist. Dies lässt sich grundsätzlich nur durch ein MPU-Gutachten nachweisen. ...

Nach vorläufiger Wertung dürfte nach allem die Anordnung des Gutachtens vom 07. November 2013 durch die Antragsgegnerin zu Recht erfolgt sein. Da dies Gutachten nicht beigebracht worden ist, dürfte auch die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtmäßig sein, da die Antragsgegnerin nach § 11 Abs. 8 FeV von der Nichteignung der Antragstellerin ausgehen durfte.“

Dem schließt sich die Kammer aus folgenden Erwägungen an:

a) Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges erweist (vgl. auch § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnisverordnung <FeV>). Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Eignung oder Befähigung des Fahrerlaubnisinhabers begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 3 Satz 3 in Verbindung mit § 2 Abs. 8 StVG unter anderem die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutach-

tungsstelle für Fahreignung durch den Fahrerlaubnisinhaber innerhalb angemessener Frist anordnen.

Diese Voraussetzungen der Entziehung der Fahrerlaubnis sind bei summarischer Wertung im Fall der Antragstellerin gegeben. Nach § 46 Abs. 1 FeV ist jemand insbesondere unter anderem dann zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet, wenn Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 der FeV vorliegen. Die Antragstellerin hat ein von der Antragsgegnerin zu Recht angeordnetes medizinisch-psychologisches Gutachten nicht vorgelegt (nachfolgend a)). Daraus durfte die Antragsgegnerin den Schluss ziehen, dass die Antragstellerin zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (b).

aa) Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bis zum 20. Dezember 2013 hat die Antragsgegnerin unter dem 07. November 2013 zu Recht angeordnet. Nach Nr. 8.3 der Anlage 4 zur Führerscheinverordnung ist bei Alkoholabhängigkeit die Fahreignung zu verneinen. Sie ist zu bejahen, wenn die Abhängigkeit nicht mehr besteht und in der Regel ein Jahr Abstinenz nachgewiesen ist. Nach § 46 Abs. 3 FeV finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechende Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder nur bedingt geeignet ist. Nach §§ 46 Abs. 3, 13 Satz 1 Nr. 2 e) FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an, wenn sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht. Dies setzt voraus, dass bei dem Fahrerlaubnisinhaber Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit bereits festgestellt worden ist (so auch Oberverwaltungsgericht des Saarlandes, Beschluss vom 18. September 2000 – 9 W 5/00 –, juris Rn. 11; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht 42. Aufl. 2013, § 13 FeV Rn. 27 m. w. N.).

Diese Voraussetzungen liegen hier vor:

(1) Nach dem Gutachten des TÜV Nord vom 28. Februar 2007 (S. 14) sei „davon auszugehen, dass Frau ... ein kontrollierter Alkoholkonsum mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht möglich“ sei. Im letzten Gutachten vom 04. Mai 2011 war damals bei der Antragstellerin von einer Alkoholabhängigkeit auszugehen. Hinzukommt, dass die Antragstellerin bereits zwei Mal durch Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss aufgefallen ist. So verurteilte sie das Amtsgericht ... durch Strafbefehl vom 29. Juni 2006 ... wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr (§ 316 des Strafgesetzbuches <StGB>) zu einer Geldstrafe von 35 Tagessätzen, weil sie am 09. Februar 2006 durch vorherigen Alkoholenuss im verkehrsuntüchtigen Zustand mit einem Pkw auf einer Landstraße gefahren war (festgestellte Blutalkoholkonzentration 2,43 Promille). Nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis Ende März 2007 verurteilte das gleiche Gericht die Antragstellerin erneut wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr durch Urteil vom 09. Dezember 2009 ... zu einer Geldstrafe von 70 Tagessätzen (festgestell-

te BAK: 2,91 Promille bzw. 2,81 Promille). Der Antragstellerin war die Fahrerlaubnis im Mai 2011 wiedererteilt worden.

(2) Auf Grund der nachfolgend dargestellten Ereignisse am 27. April 2013 bestanden (und bestehen auch noch heute) durchgreifende Anhaltspunkte dafür, dass die Antragstellerin erneut rückfällig und wieder alkoholabhängig geworden ist. Allein die Tatsache, dass die Antragstellerin, wie sie selbst eingeräumt hat, im Laufe des Vormittages des 27. April 2013 bis zum Eintreffen der Polizei (ca. 14:25 Uhr) zwei Flaschen und einen Teil einer weiteren Flasche Portwein getrunken hat, spricht bereits dafür, dass sie zum damaligen Zeitpunkt nicht abstinente gelebt hat. Sie hat selbst vortragen, an diesem Tag von der Polizei an ihrer Wohnungstür in „stark alkoholisiertem Zustand“ angegriffen worden zu sein. Für den Alkoholkonsum der Antragstellerin spricht neben der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 2,73 Promille im Übrigen auch, dass sie nach einer in der beigezogenen Strafkarte der Staatsanwaltschaft Schwerin ... in der polizeilichen Strafanzeige wiedergegebenen Zeugenaussage einer Nachbarin, die diese später bestätigt hat „regelmäßig betrunken“ gewesen sei.

Hinzukommt, dass die Antragstellerin ausweislich der beiden bisher erstellten medizinisch-psychologischen Gutachten des TÜV ... vom 28. Februar 2007 und 04. Mai 2011 eine Problem-Trinkerin ist. Sie fängt an, regelmäßig Alkohol in größeren Mengen und unkontrolliert zu sich zu nehmen, wenn sie Krisen durchlebt bzw. sich schweren Konflikten gegenüber sieht.

(3) § 13 Satz 1 Nr. 2 e) FeV verlangt nicht, dass die Alkoholabhängigkeit im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges aufgefallen sein muss. Dafür spricht bereits der Wortlaut dieser Bestimmung, wonach die Frage, ob Alkoholmissbrauch oder -abhängigkeit noch besteht „sonst zu klären ist“, während § 13 Satz 1 Nr. 2 b) und c) FeV ausdrücklich auf alkoholbedingte Handlungen im Straßenverkehr abstellen. Auch der Sinn und Zweck der Bestimmung spricht für eine solche Auslegung. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 StVG dürfen nur Personen, die zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sind, eine Fahrerlaubnis haben. § 13 Satz 1 Nr. 2e) FeV soll deshalb sicherstellen, dass jemand der alkoholabhängig ist oder Alkoholmissbrauch betreibt, kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt.

(4) Die Entscheidung, die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, verstößt entgegen der Auffassung der Antragstellerin auch nicht gegen das Übermaßverbot. Das Gutachten ist geeignet, den durch die beschriebenen Vorkommnisse am 27. April 2013 bestehenden Verdacht der neuerlichen Alkoholabhängigkeit der Antragstellerin zu klären; ein milderer – gleich geeignetes – Mittel als die Vorlage eines solchen Gutachtens sieht das Gesetz in § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV nicht vor und ist auch sonst nicht ersichtlich, weil nur mit einem solchen Gutachten die Alkoholproblematik bei früherer Alkoholabhängigkeit ausreichend geklärt werden kann. Wegen der erheblichen Gefahren für die Antragstellerin und andere Verkehrsteilnehmer, die durch Fahren unter Alkohol-

einfluss verursacht werden können, ist die Anordnung auch unter Berücksichtigung der Interessen der Antragstellerin verhältnismäßig im engeren Sinn gewesen.

Die Frist von ca. sechs Wochen zur Vorlage des Gutachtens ist ebenfalls angemessen gewesen.

bb) Weil das verlangte Gutachten von der Antragstellerin nicht vorgelegt worden ist, durfte (und musste) die Antragsgegnerin nach §§ 46 Abs. 3, 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung der Antragstellerin schließen. Ein Ermessen ist der Fahrerlaubnisbehörde trotz des Wortlauts des § 11 Abs. 8 FeV („darf“) nicht eingeräumt; vielmehr stellt die Bestimmung einen Grundsatz der Beweiswürdigung dar (so auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 11 FeV Rn. 51 m. w. N.).

cc) Das Ergebnis der von der Antragstellerin eingereichten Haaranalyse ändert hieran nichts. Es ist bereits insofern nicht verwertbar, weil keine Angaben zur Identitätsprüfung des Probanden und der Probandenabgabe unter Sichtkontrolle dokumentiert ist, wie sich aus dem genannten Schreiben ausdrücklich ergibt.

Soweit die Antragstellerin darauf verweist, dass nach einer weiteren Haaranalyse Alkoholabstinenz für einen Zeitraum, das der Haarlänge entspreche, anzunehmen sei, wirkt sich dies nicht auf die Rechtmäßigkeit der erfolgten Fahrerlaubnisentziehung aus. Maßgebender Zeitpunkt der Sach- und Rechtslage ist bei Anfechtungsklagen nach § 42 Abs. 1 VwGO regelmäßig der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung, hier also der Erlass des Widerspruchsbescheides vom 24. April 2014 des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern. Das Ergebnis der Haaranalyse hätte im Widerspruchsbescheid zum einen nur berücksichtigt werden müssen, wenn die Antragstellerin die Haaranalyse im Rahmen des Widerspruchsverfahrens der Widerspruchsbehörde zur Verfügung gestellt hätte. Ausweislich des sehr ausführlichen Tatbestandes des Widerspruchsbescheides ist dies aber nicht geschehen. Zum anderen begegnet es Bedenken, wenn allein die Vorlage einer Haaranalyse nach Ablauf der Frist für die Vorlage eines MPU-Gutachtens die Fahrerlaubnisbehörde veranlassen müsste, die Entziehungsverfügung aufzuheben.

Allein das Ergebnis der Haaranalysen kann die bestehenden Zweifel an der Faehreignung wegen der bestehenden Alkoholabhängigkeit der Antragstellerin auf Grund des Rückfalls nicht in ausreichendem Maße beseitigen. Nach Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV ist neben der mindestens einjährigen Abstinenz Voraussetzung, dass keine Alkoholabhängigkeit mehr besteht. Die Haaranalyse sagt indessen nichts über die Fahrtauglichkeit der Antragstellerin aus. Sie ist lediglich ein Indiz dafür, dass die Antragstellerin nunmehr (wieder) abstinente lebt und möglicherweise ihre Alkoholabhängigkeit überwunden hat. Nach Auffassung der Kammer ist zur abschließenden Klärung der Frage der Alkoholabhängigkeit bei der vorliegenden Sachlage allein die Einholung des in der Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebenen medizinisch-psychologischen Gutachtens angezeigt.

dd) Der von der Antragstellerin herangezogene Beschluss des Verwaltungsgerichts Oldenburg vom 26. August 2009 – 7 B 2212/09 – (juris) vermag schon deshalb keine abweichende Entscheidung im vorliegenden Fall zu rechtfertigen, weil – anders als bei der Antragstellerin – trotz erheblichem Alkoholkonsums des Antragstellers jenes Verfahrens eine Alkoholabhängigkeit oder ein Alkoholmissbrauch nicht feststand. Zudem hat der dort entschiedene Fall weitere Besonderheiten, die hier nicht vorliegen.

51. Verursachte die Versicherungsnehmerin einer Kaskoversicherung den Verkehrsunfall dadurch, dass sie mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,09 ‰ im Baustellenbereich von der Fahrbahn abkommt, ist der Versicherer zu einer Leistungskürzung von 75 % berechtigt.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Urteil vom 15. April 2014 – 9 U 135/13 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin macht nach einem Verkehrsunfall Ansprüche gegen die Beklagte aus einer Kaskoversicherung geltend. Die Beklagte hält einen Anspruch für nicht gegeben, da die Klägerin den Unfall alkoholbedingt grob fahrlässig verursacht habe.

Am 12. 10. 2012 befuhr die Klägerin mit ihrem Pkw die Bundesstraße B 33 von G. in Richtung O. Bei einer Baustelle gab es zu der angegebenen Zeit nach der Abfahrt Z. eine Fahrbahnverschwenkung nach rechts. Die Baustelle und die Fahrbahnverschwenkung waren durch entsprechende Verkehrszeichen angekündigt. Es gab einen sogenannten Geschwindigkeitstrichter (Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrsschilder zunächst auf 70 km/h und dann auf 50 km/h). Der Fahrbahnverlauf im Baustellenbereich war durch rot-weiß gestreifte Warnbaken markiert, wobei mindestens eine dieser Warnbaken ein gelbes Blinklicht trug, welches von weitem erkennbar war. Der Verlauf der Fahrbahn im Bereich der Verschwenkung nach rechts war durch nicht unterbrochene gelbe Linien (links und rechts der Fahrbahn sowie in der Fahrbahnmittlinie) markiert. Die Klägerin bemerkte die Baustelle zu spät, so dass sie im Bereich der Fahrbahnverschwenkung nicht der baustellenbedingten Straßenführung nach rechts folgte, sondern nahezu geradeaus weiterfuhr. Das Fahrzeug geriet auf die Gegenfahrbahn, und prallte dort gegen eine Betonbegrenzung. Am Pkw der Klägerin entstand Totalschaden.

Die Klägerin hatte vor Fahrtantritt bei einer Freundin mehrere Gläser Rotwein getrunken. Auf Grund einer nachträglich entnommenen Blutprobe steht außer Streit, dass die Blutalkoholkonzentration zum Zeitpunkt des Unfalls mindestens 1,09 Promille betrug.

Auf Grund der bei der Beklagten bestehenden Kaskoversicherung hat die Klägerin einen Anspruch in

Höhe von 7.120,00 € nebst Zinsen geltend gemacht. Zwar sei sie auf Grund eines Fahrfehlers selbst für den Unfall verantwortlich. Der Unfall sei jedoch nicht durch Alkohol verursacht worden. Zum Zeitpunkt des Unfalls sei die Scheibe im linken Bereich noch etwas beschlagen gewesen. Bei dem Versuch, die Scheibe frei zu wischen, habe sie nicht genügend auf die Fahrbahn geachtet.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Gegen diese Entscheidung richtet sich die Berufung der Klägerin.

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung der Klägerin ist teilweise begründet. Sie hat nach dem Unfall vom 12. 10. 2012 aus der bei der Beklagten bestehenden Kaskoversicherung einen Zahlungsanspruch in Höhe von 1.780,00 € nebst Zinsen.

1. Der Anspruch der Klägerin ergibt sich aus dem Versicherungsvertrag mit der Beklagten, der durch den Versicherungsschein vom 04. 12. 2011 dokumentiert ist. Die Fahrzeugversicherung für den Pkw umfasste neben der Haftpflichtversicherung auch eine Vollkaskoversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 300,00 €. Die Parteien hatten die Geltung der AKB 2011 vereinbart. Es ist ein Versicherungsfall im Sinne von Nr. A.2.1.3 b der AKB 2011 (Unfall) eingetreten. Die Abrechnung der Klägerin, die zu einem Betrag von 7.120,00 € kommt (7.850,00 € Wiederbeschaffungswert ./. 430,00 € Restwert ./. 300,00 € Selbstbeteiligung) ist unstreitig, und entspricht den vertraglichen Vereinbarungen.

2. Die Versicherungsleistung ist jedoch gemäß § 81 Abs. 2 VVG zu kürzen, da die Klägerin den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat.

a) Die Parteien haben die gesetzliche Regelung in § 81 Abs. 2 VVG – soweit im vorliegenden Fall maßgeblich – nicht abbedungen. Zwar ist in Nr. A.2.8.1 der maßgeblichen AKB 2011 geregelt, dass die Beklagte in der Kaskoversicherung auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit gemäß § 81 Abs. 2 VVG verzichten sollte. Dieser Verzicht gilt jedoch gemäß A.2.8.1 Abs. 3 AKB 2001 ausdrücklich nicht bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles in Folge des Genusses alkoholischer Getränke. Daher bleibt § 81 Abs. 2 VVG vorliegend anwendbar.

b) Die Klägerin hat den Unfall vom 12. 10. 2012 durch einen Fahrfehler verursacht. Sie hat dem Verlauf der Fahrbahn in der Baustelle nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet. Dieser Fehler führte dazu, dass ihr Fahrzeug auf die Gegenfahrbahn geriet und dort gegen die Betonbegrenzung prallte. Es ist davon auszugehen, dass die Klägerin in ihrer Aufmerksamkeit in der Zeit unmittelbar vor dem Unfall abgelenkt war, da sie sich bemühte, die im linken Bereich teilweise beschlagene Frontscheibe ihres Fahrzeugs frei zu wischen. Die Scheibe war jedoch überwiegend nicht beschlagen, so dass sie bei genügender Aufmerksamkeit den Fahrbahnverlauf ohne Schwierigkeiten hätte erkennen können. Sie hat die durchgezogenen gelben Linien, durch welche die Fahrbahnverschwen-

kung im Baustellenbereich markiert wurden, nicht beachtet. Die Klägerin hat die Warnbaken rechts und links der Fahrbahn nicht beachtet. Auch das von weitem erkennbare gelbe Blinklicht auf einer der Warnbaken führte nicht zu einer Reaktion. Zudem hätten die Geschwindigkeitsbeschränkungen vor der Baustelle (sogenannter Geschwindigkeitstrichter) die Klägerin rechtzeitig auf die Baustelle aufmerksam machen müssen. Die Klägerin war ortskundig, so dass sie von der Baustelle in dem betreffenden Bereich auf der B33 wusste.

Der Unfallablauf und die dargestellten Umstände des Fahrfehlers der Klägerin sind im Wesentlichen unstrittig. Streitig ist lediglich die Frage der beschlagenen Frontscheibe und des Wischversuchs der Klägerin. In diesem Punkt folgt der Senat nach der durchgeführten Beweisaufnahme – anders als das erstinstanzliche Gericht – der Darstellung der Klägerin. Der für die maßgeblichen Umstände im Rahmen von § 81 Abs. 2 VVG beweispflichtigen Beklagten ist der Nachweis nicht gelungen, dass die teilweise beschlagene Scheibe in der Ursachenkette, die zum Unfall führte, keine Rolle gespielt hat.

c) Die Klägerin war zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholbedingt fahruntauglich.

aa) Bei einer Blutalkoholkonzentration, die unter dem Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit (heute: 1,1 ‰) liegt, kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an, ob eine alkoholbedingte Fahruntauglichkeit festgestellt werden kann. Dabei sind insbesondere mögliche Ausfallerscheinungen zu berücksichtigen. Vor allem kann ein Fahrfehler, der typischerweise auf Alkohol zurück zu führen ist, ein wesentliches Indiz bei der Beweiswürdigung sein (vgl. zur Feststellung der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit im Zivilrecht BGH, NJW 1988, 1846).

bb) Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. R. steht eine alkoholbedingte Fahruntauglichkeit der Klägerin zur Überzeugung des Senats fest. Die Blutalkoholkonzentration zum Zeitpunkt des Unfalls betrug – unstrittig – mindestens 1,09 ‰. Dies ist sehr nahe am – heute anerkannten – Wert der absoluten Fahruntauglichkeit von 1,1 ‰. Zwar wurden weder vom Polizeibeamten noch von dem für die Blutentnahme zuständigen Arzt alkoholbedingte Ausfallerscheinungen bei der Klägerin festgestellt. Nach dem Gutachten des Sachverständigen steht jedoch fest, dass der Klägerin ein Fahrfehler unterlaufen ist, der typischerweise durch Alkohol bedingt ist. Im Zusammenhang mit der hohen Blutalkoholkonzentration reicht dies zur Feststellung der relativen Fahruntüchtigkeit aus.

Kennzeichnend für den alkoholbedingten Fahrfehler ist nach dem Gutachten des Sachverständigen vor allem, dass bei der Klägerin die sogenannte Mehrfachleistungsfähigkeit nicht mehr gegeben war. Schon eine geringe Ablenkung (Wischen der beschlagenen Scheibe) führte dazu, dass die Klägerin – anders als ein nüchterner Autofahrer – auf eine Vielzahl von Warnhinweisen nicht reagierte. Die Klägerin kannte die Örtlichkeit und die Baustelle. Es gab einen sogenannten Geschwindigkeitstrichter, es gab Warnbaken, ein gel-

bes Blinklicht auf einer Warnbake war von weitem erkennbar, und die gelben Linien auf der Fahrbahn markierten die Fahrbahnversenkung. Das Sichtfeld der Klägerin durch die Frontscheibe war auch nach ihren eigenen Angaben nur in geringem Umfang durch die beschlagene Scheibe beeinträchtigt. Normale Bedienungsvorgänge im Fahrzeug wie ein kurzes Wischen an der Scheibe, eine Überprüfung des Gebläses oder ein Herunterdrehen der Seitenscheibe werden von einer erfahrenen Autofahrerin, wie der Klägerin, normalerweise so beherrscht, dass eine geringe Ablenkung durch die Fahrzeugbedienung, die Aufmerksamkeit und Reaktion im Straßenverkehr nicht soweit herabsetzen kann, wie dies der Klägerin im vorliegenden Fall unterlaufen ist. Dies ist nach dem Gutachten des Sachverständigen entscheidend für die Feststellung eines typischen alkoholbedingten Fahrfehlers.

d) Es steht fest, dass der Unfall durch den Alkoholgenuß der Klägerin verursacht wurde. Aus der alkoholbedingten Fahruntauglichkeit im Zusammenhang mit einem Fahrfehler, der typischerweise auf Alkoholgenuß beruht, ist im Wege des Anscheinsbeweises auf einen Kausalzusammenhang zwischen dem Alkoholgenuß und dem Unfallereignis zu schließen (vgl. zum Anscheinsbeweis in derartigen Fällen BGH, NJW 1988, 1846). Umstände, die den Anscheinsbeweis entkräften könnten, liegen nicht vor. Außer dem alkoholbedingten Fahrfehler kommt keine andere Ursache für das Unfallgeschehen in Betracht.

e) Die Klägerin hat grob fahrlässig gehandelt. Bei alkoholbedingter Fahruntauglichkeit ist in der Regel von grober Fahrlässigkeit des betreffenden Fahrzeugführers auszugehen. In objektiver Hinsicht handelt es sich um einen besonders gefährlichen Verstoß im Straßenverkehr. In subjektiver Hinsicht ist davon auszugehen, dass jeder Kraftfahrer die Gefährlichkeit von Alkoholgenuß kennt. Von diesen Gesichtspunkten ist auch im vorliegenden Fall auszugehen. Um eine BAK von mindestens 1,09 ‰ im Unfallzeitpunkt zu erreichen, muss die Klägerin erhebliche Mengen Rotwein getrunken haben. Auch wenn die Klägerin glaubte, sie sei fahrtüchtig, liegt auch in subjektiver Hinsicht ein erheblich gesteigertes Verschulden vor, da die Klägerin wusste, dass sie vor Fahrtantritt nicht unerhebliche Mengen Alkohol getrunken hatte (vgl. zur groben Fahrlässigkeit bei relativer Fahruntauglichkeit OLG Köln, OLG 1998, 404).

3. Der Umstand, dass die Klägerin den Versicherungsfall alkoholbedingt grob fahrlässig herbeigeführt hat, führt nicht dazu, dass ihr Anspruch gegen die Beklagte vollständig entfällt. Unter Berücksichtigung der Schwere des Verschuldens (§ 81 Abs. 2 VVG) ist vielmehr eine Kürzung auf 25 % vorzunehmen. Daraus ergibt sich der Anspruch in Höhe von 1.780,00 €.

a) Bei der Kürzung der Versicherungsleistung gemäß § 81 Abs. 2 VVG sind sämtliche Umstände des Einzelfalls abzuwägen. Dies gilt grundsätzlich auch bei alkoholbedingter Fahruntauglichkeit (vgl. BGH, NJW 2011, 3299 [= BA 2012, 227]). In der Praxis spielt dabei allerdings die jeweilige Blutalkoholkonzentration eine erhebliche Rolle, da bei einem höheren

BAK-Wert in der Regel von einem entsprechend höheren Verschulden auszugehen ist. In der gerichtlichen Praxis wird bei einem BAK-Wert oberhalb der Grenze der absoluten Fahrtauglichkeit von 1,1 ‰ im Rahmen von § 81 Abs. 2 VVG vielfach eine Kürzung der Leistung auf Null vorgenommen, während BAK-Werte unterhalb von 1,1 ‰ zumeist nicht zu einem gänzlichen Entfallen der Leistung führen (vgl. hierzu die Rechtsprechungsbeispiele bei Böhm/Nugel, MDR 2013, 1328).

b) Im vorliegenden Fall hält der Senat eine Kürzung auf $\frac{1}{4}$ für angemessen. Dabei ist berücksichtigt, dass der BAK-Wert zum Unfallzeitpunkt nahe an der absoluten Grenze von 1,1 ‰ lag, diesen Wert jedoch nicht ganz erreichte. Ausfallerscheinungen, welche die Klägerin zusätzlich vor Fahrtantritt hätten vom Fahren abhalten müssen, waren nicht erkennbar. Die Klägerin hat erstinstanzlich vor dem Landgericht einerseits eingeräumt, sie habe ein „schlechtes Gewissen“ wegen des Alkohols gehabt, als sie sich zur Fahrt entschloss. Andererseits kann der Senat unter den gegebenen Umständen jedoch nicht feststellen, dass sich das Verschulden der Klägerin im Grenzbereich zu einem Eventualvorsatz befunden hätte (vgl. zu diesem Gesichtspunkt Böhm/Nugel a. a. O.).

52.1. In der Fremdversicherung (der Ehefrau) wird die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalls durch den Leasingnehmer (Ehemann) des kaskoversicherten Fahrzeugs dem Versicherungsnehmer gemäß § 47 VVG zugerechnet.

2. In der Kaskoversicherung berechtigt eine Beschädigung des versicherten Fahrzeugs im Zustand absoluter Fahruntüchtigkeit (hier mit 2,07 ‰) den Versicherer in der Regel zu einer Leistungskürzung auf Null.

Landgericht Dortmund,
Urteil vom 27. Februar 2014 – O 370/13 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin hat bei der Beklagten eine Fahrzeugvollversicherung mit einer Selbstbeteiligung von 300,00 EUR für einen geschlossenen Kastenwagen abgeschlossen. Dieses Fahrzeug steht im Eigentum der C-Bank, die das versicherte Fahrzeug an den Ehemann der Klägerin verleast hat.

Am ... 2013 gegen 2.17 Uhr verunfallte der Ehemann der Klägerin mit dem versicherten Fahrzeug. Ausweislich der Ermittlungsakten kam der Ehemann der Klägerin auf trockener und beleuchteter Fahrbahn auf der B ... in E von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Straßenbaum. Beim Eintreffen der Polizei schwankte er leicht und schien unter Alkoholeinfluss zu stehen. Eine Alkoholprobe der Atemluft ergab einen Wert von 1,39 ‰, die daraufhin veranlasste Blutalkoholprobe einen Mittelwert von 2,07 ‰. Mit diesen Erkenntnissen lehnte die Beklagte das Begehren der

Klägerin auf Versicherungsleistung wegen der unfallbedingten Schäden am versicherten Fahrzeug ab.

Die Klägerin meint, die Beklagte sei zur bedingungsgemäßen Entschädigung verpflichtet, weil ihr Ehemann nicht ihr Repräsentant sei. Ob ein Leasingnehmer Repräsentant des Leasinggebers sei, könne dahinstehen, da sie – die Klägerin – das Fahrzeug nicht verleast habe.

Aus den Gründen:

Die Klage ist unbegründet.

I. Die Klägerin kann von der Beklagten aus dem bestehenden Fahrzeugvollversicherungsvertrag keine Leistungen für die bei dem durch ihren Ehemann verursachten Verkehrsunfall vom 14.02.2013 entstandenen Schäden am versicherten Fahrzeug verlangen, da ihr Ehemann den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat, ihr – der Klägerin – das Verhalten ihres Ehemannes gemäß § 47 VVG zuzurechnen ist und die Schwere des Verschuldens des Ehemannes der Klägerin die Beklagte zu einer Leistungskürzung auf Null berechtigt.

1. Allerdings scheidet die Klage nicht an einer von der Beklagten gerügten Aktivlegitimation der Klägerin. Denn auch in der Fremdversicherung steht gemäß § 45 VVG sowie nach den üblicherweise vereinbarten AKB z. B. F.2 AKB 2008 – die Parteien haben zu den konkret vereinbarten AKB nichts vorgetragen – die Ausübung der Rechte nur dem Versicherungsnehmer mithin der Klägerin zu. Daran vermag die im Leasingvertrag vereinbarte Abtretung der Ansprüche des Ehemannes der Klägerin an die Leasinggeberin nichts zu ändern.

2. Die Beklagte ist gemäß § 81 Abs. 2 VVG allerdings nicht zur Leistung verpflichtet, da der Ehemann der Klägerin den Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt hat. Denn der Ehemann der Klägerin ist nach dem unstreitigen Sachverhalt mit dem versicherten Fahrzeug im betrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 2,00 ‰ auf trockener und beleuchteter Fahrbahn von dieser abgekommen und gegen einen Straßenbaum geprallt. Das Führen eines Kraftfahrzeugs in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand ist grundsätzlich objektiv wie subjektiv als grob fahrlässig anzusehen. Auch im Versicherungsvertragsrecht gilt, dass ein Kraftfahrer mit einem Blutalkoholgehalt von 1,1 ‰ und höher absolut fahruntüchtig ist, so dass die Alkoholfahrt des Ehemannes der Klägerin – was diese auch nicht in Zweifel zieht – als grob fahrlässig anzusehen ist. Die Kausalität zum stattgefundenen Schaden am versicherten Fahrzeug verursachenden Unfall wird vermutet (Anscheinsbeweis).

Entgegen der Auffassung der Klägerin ist ihr die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles zuzurechnen. Zwar kann eine Repräsentantenstellung ihres Ehemannes nicht festgestellt werden. Da die Klägerin kein Sachinteresse an dem für sie fremden Fahrzeug hat, käme ohnehin nur eine Repräsentantenstellung ihres Ehemannes im Rahmen der Vertragsverwaltung des Versicherungsvertrages in Betracht, für

die zum einen keinerlei Anhaltspunkte bestehen und die zum anderen für den Versicherungsfall ohne jede Bedeutung wäre.

Die Zurechnung der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch ihren Ehemann auf die Klägerin erfolgt über § 47 Abs. 1 VVG. Danach ist bei einer Versicherung für fremde Rechnung auch das Verhalten des Versicherten zu berücksichtigen, wenn das Verhalten des Versicherungsnehmers von rechtlicher Bedeutung ist. Diese Regelung hat zur Folge, dass eine den Versicherungsnehmer belastende Zurechnung des vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verhaltens des Mitversicherten erfolgt (OLG Karlsruhe, VersR 2013, 1123; OLG Hamm r + s 1996, 129; Maier in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, 18. Aufl., AKB, F Rn. 18).

Bei der vorliegenden Kraftfahrtvollversicherung handele es sich um eine Fremdversicherung, in die auch der Ehemann der Klägerin als Leasingnehmer und mitversicherte Person einbezogen war. Denn die Kaskoversicherung, aus der die Klägerin ihre Ansprüche ableitet, deckt nicht nur das Sacherhaltungsinteresse des Eigentümers (Interesse am Erhalt des Substanzwertes der versicherten Sache), sondern auch das Sachersatzinteresse desjenigen, der dem Eigentümer bei Beschädigung der versicherten Sache zum Ersatz verpflichtet sind (vgl. Klimke in Pröls/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, 28. Aufl., § 43 Rn. 14 und 15). Daraus folgt, dass bei einer als Fremdversicherung genommenen Kaskoversicherung für ein geleastes Fahrzeug nicht nur das Sacherhaltungsinteresse des Leasinggebers, sondern auch das Sachersatzinteresse des Leasingnehmers mitversichert ist (Klimke in Pröls/Martin a. a. O., Rn. 45; Rixecker in Römer/Langheid, Versicherungsvertragsgesetz, 4. Aufl., § 43 Rn. 12; Maier in Stiefel/Maier, a. a. O.). Da der Ehemann der Klägerin als Leasingnehmer nach den von der Beklagten überreichten Leasingbedingungen – wie in Leasingverträgen üblich – für die Beschädigung des geleasten Fahrzeugs durch den Gebrauch desselben einzustehen hatte, war auch er als versicherte Person in den zwischen den Parteien bestehenden Kaskoversicherungsvertrag einbezogen, so dass die grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles gemäß § 47 der Klägerin als Versicherungsnehmerin zuzurechnen ist.

3. Die der Klägerin zuzurechnende Trunkenheitsfahrt ihres Ehemannes führt zur Leistungsfreiheit der Beklagten gemäß § 81 Abs. 2 VVG. Danach ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem der Schwere des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen, wenn der Versicherungsfall grob fahrlässig herbeigeführt worden ist. Diese Leistungskürzungsbezugnis kann in Ausnahmefällen zu einer vollständigen Versagung der Versicherungsleistung führen (BGH VersR 2011, 1037). Eine solche Leistungskürzung auf Null kommt insbesondere bei einer Schadensverursachung infolge absoluter Fahruntüchtigkeit in Betracht, wenn die Abwägung aller Umstände des Einzelfalles die Trunkenheitsfahrt als ebenso schwerwiegend erscheinen lassen, wie die vorsätzliche Herbeiführung

des Versicherungsfalles, die gemäß § 81 Abs. 1 VVG mit Leistungsfreiheit des Versicherers sanktioniert wird. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass das Führen eines Kfz in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand zu den schwersten Verkehrsverstößen überhaupt gehört, die im Regelfall die Berechtigung des Versicherers nach sich zieht, die Leistung auf Null zu kürzen (BGH a. a. O.; OLG Stuttgart NJW-RR 2011, 185 [= BA 2011, 191]; OLG Hamm VersR 2011, 206; OLG Dresden VersR 2011, 205 [= BA 2011, 189]; LG Münster VersR 2011, 1037; Landgericht Tübingen ZFS 2010, 394). Die vom Gericht zu berücksichtigenden Umstände des Einzelfalles lassen auch vorliegend eine Leistungskürzung auf Null zu. Denn der Blutalkoholgehalt des Ehemannes der Klägerin lag mit 2,07 ‰ mehr als deutlich über der Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 ‰. Irgendwelche Umstände, die ihren Ehemann entlasten könnten, hat auch die Klägerin nicht vorgebracht und sind aus dem vom Gericht zu berücksichtigendem Sachverhalt nicht ersichtlich.

II. Somit ist die Beklagte nicht verpflichtet, der Klägerin aus dem bestehenden Kaskoversicherungsvertrag eine Entschädigung für die unfallbedingte Beschädigung des versicherten Fahrzeugs zu zahlen.

53. *) Die Regressmöglichkeit steht dem Versicherer auch gegen den mitversicherten Fahrer des Kraftfahrzeuges zu, wenn dieser gegen vertragliche Obliegenheiten – hier: die Pflicht, das Fahrzeug nicht zu fahren, wenn er alkoholbedingt fahruntüchtig ist – verstoßen hat.

Amtsgericht Ludwigshafen,

Urteil vom 10. Oktober 2013 – 2c C 491/12 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin macht Regressansprüche geltend wegen Leistungen, die sie als Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer wegen eines Unfalls erbracht hat, bei dem der Beklagte Fahrer war.

Die Ehefrau des Beklagten ist Vertragspartnerin der Klägerin in einer Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

Mit dem versicherten Fahrzeug verursachte der Beklagte am 16.12.11 gegen 6.00 Uhr einen Verkehrsunfall an der Kreuzung der Bundesstraße x mit der Bundesstraße y. Der Unfall ereignete sich, weil der Beklagte das Fahrzeug unter Alkoholeinwirkung führte. Die unfallaufnehmenden Polizeibeamten bemerkten Alkoholgeruch beim Beklagten und führten eine Atemalkoholmessung durch. Die daraufhin entnommene Blutprobe wies eine BAK von 0,91 Promille aus.

Aufgrund des Unfalls leistete die Klägerin an den geschädigten Unfallgegner insgesamt 5.135,36 €.

Die Klägerin fordert unter Berufung auf die dem Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrag zugrunde gelegten Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) den von ihr geleisteten

Betrag bis zur Grenze ihrer Leistungsfreiheit zurück.

Der Beklagte trägt dazu vor, dass nach seiner Ansicht ausschließlich seine Ehefrau im Wege eines Regresses belangt werden könnte, wenn ihr gegenüber die Voraussetzungen vorlägen. Nur sie sei Versicherungsnehmerin, nicht er selbst, gegenüber dem ein Rückgriff ausgeschlossen sei.

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig und begründet.

Der Klägerin steht der geltend gemachte Anspruch aus § 116 Abs. 1 VVG zu. Die Klägerin hat wegen des Unfalls vom 16.12.11 Leistungen an den Geschädigten erbracht, wozu sie als Haftpflichtversicherer verpflichtet war. Sie war indes von der Leistungspflicht wegen des Obliegenheitsverstößes des Beklagten frei geworden und kann daher bei ihm Rückgriff nehmen.

Die Klägerin hat wegen des Unfalls insgesamt 5.135,36 € an den Geschädigten geleistet. Sie hat die Summe ins Einzelne gehend aufgeschlüsselt und dazu vorgetragen. Das pauschale Bestreiten des Beklagten dazu ist unsubstantiiert und mithin unbeachtlich.

Die Klägerin hat erklärt, in welcher Reihenfolge sie die Teilforderungen ihrer Regressforderung unterlegt, so dass die einzelnen Teilforderungen auch hinreichend abgegrenzt sind, was ihre Berücksichtigung bei dem Rückgriff angeht.

Versicherungsnehmerin und Vertragspartnerin der Klägerin in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist die Ehefrau des Beklagten. Der Rückgriff steht dem Versicherer aber auch gegen den mitversicherten Fahrer des Kraftfahrzeuges zu, wenn dieser gegen die vertraglichen Obliegenheiten verstoßen hat. Unter der Geltung des § 3 PflVersG in seiner Fassung bis zum 31.12.7 war dies anerkannt (BGH, Urt. v. 24.10.7, IV ZR 39/06, Urt. v. 14.9.5, IV ZR 216/04). Nach der Neuregelung des Pflichtversicherungsrechts gilt nichts anderes. Die Interessenlage hat sich nicht geändert und eine Absicht des Gesetzgebers, die Regressmöglichkeit des Versicherers gegen den mitversicherten Fahrer durch die Gesetzesänderung abzuschaffen, ist nicht ersichtlich. Der berechtigte Fahrer eines Kraftfahrzeuges ist in das, für dieses Fahrzeug durch einen anderen Versicherungsnehmer bestehende, Haftpflichtversicherungsverhältnis einbezogen. Er erwirbt einen eigenen Deckungsanspruch gegen den Versicherer und ist somit als Mitversicherer in den Versicherungsvertrag einbezogen. So treffen auch ihn Obliegenheiten aus

dem Versicherungsvertrag. Demgemäß besteht die Leistungsfreiheit des Versicherers nach § 116 Abs. 1 VVG nicht nur dem Versicherungsnehmer gegenüber. Die Norm findet entsprechende Anwendung auf das Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem mitversicherten Fahrer (OLG Celle, Beschluss vom 26.07.12, 8 W 39/12, zitiert nach juris).

Der Beklagte hat gegen seine Obliegenheiten verletzt. Diese ergeben sich auch gegenüber ihm aus den AKB, die dem Versicherungsvertrag zwischen seiner Ehefrau und der Klägerin zugrunde liegen. Eine der wesentlichen Obliegenheiten ist dort zu D.2.1 festgeschrieben und lautet: „Das Fahrzeug darf nicht gefahren werden, wenn der Fahrer durch alkoholische Getränke oder andere berauschende Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.“ Diese Pflicht galt ausweislich F und F.1 der AKB auch für den Beklagten, denn dort ist geregelt (F): „Für Mitversicherte Personen(...) finden alle Regelungen dieses Vertrages entsprechende Anwendung“ und konkret (F.1): „Mitversicherte Personen haben alle für sie als Versicherungsnehmer geltenden Pflichten entsprechend zu beachten. Die dann folgenden, einzeln benannten Ausnahmen von dieser entsprechenden Geltung beziehen sich auf ureigenste Pflichten des Versicherungsnehmers, so die Pflicht zur Beitragszahlung und die Pflicht, keine unberechtigten, fahrerlaubnislosen oder fahruntüchtigen Fahrer fahren zu lassen. Diese Ausnahmen gelten mithin nicht für den Beklagten, erfassen aber auch nicht sein ihm hier vorgehaltenes eigenes Verhalten.“

Der Beklagte verstieß gegen die Pflicht, das Fahrzeug nicht zu fahren, wenn er alkoholbedingt fahruntüchtig war. Er führte das Fahrzeug mit einer BAK von 0,91 Promille, also schon im nahen Bereich zur strafrechtlichen absoluten Fahruntüchtigkeit. Zudem verursachte er den Verkehrsunfall aufgrund seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit, was unstrittig ist. Überdies besteht als Indiz, das auf die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit schließen lässt, dass die zur Unfallstelle gekommenen Polizisten Atemalkoholgeruch beim Beklagten wahrnahmen und deshalb sogleich die Feststellung der Alkoholisierung des Beklagten veranlassten.

Die Klägerin kann sich auf die Obliegenheitsverletzung berufen und sich auf die daraus ergebende Leistungsfreiheit gegenüber dem Beklagten, was sich aus F.3 der AKB ergibt, denn die Umstände, die zur Leistungsfreiheit führen, lagen in der Person des Mitversicherten, also des Beklagten vor.

SYMPOSIUM DES B.A.D.S.

„Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer?“

02. Juni 2014

Leipzig

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

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Beiträge:	
<i>Absenkung der Alkoholgrenzwerte für Radfahrer (?)</i> KURT RÜDIGER MAATZ , Richter am Bundesgerichtshof a.D., Karlsruhe	Sup 3
<i>Die 1,1-Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC</i> ROLAND HUHN , Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Berlin	Sup 14
<i>Fahrversuche mit alkoholisierten Radfahrern</i> SIEGFRIED BROCKMANN , Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, Berlin	Sup 20
<i>Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer</i> PROF. DR. DR. REINHARD URBAN , Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz	Sup 22

KURT RÜDIGER MAATZ

Absenkung der Alkoholgrenzwerte für Radfahrer (?)

Einleitung: Der Appell

Einer Presseinformation vom März 2012¹⁾ war unter der Überschrift „Experten für Änderung der Alkoholgrenzwerte für Fahrradfahrer“ folgendes zu entnehmen:

„Unfälle mit alkoholisierten Radfahrern nehmen dramatisch zu, der bisher geltende Grenzwert von 1,6 Promille Blutalkoholgehalt für die absolute Fahruntüchtigkeit darf daher keinen Bestand haben. Dafür sprachen sich etwa 150 Experten im Rahmen der gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und Unfallforschung der Versicherer (UDV) in dieser Woche in Berlin durchgeführten Konferenz ‚Sicherer Radverkehr‘ aus. Zudem sollte, wie für Kraftfahrzeuge auch, ein Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführt werden. Wissenschaftliche Untersuchungen sollen jetzt die Grenzwerte klären, die nach Meinung der Teilnehmer bei etwa 0,8 Promille für die Ordnungswidrigkeit und 1,1 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit liegen sollten. Was viele nicht wissen: Im Fall eines Unfalls können auch 0,3 Promille schon ein Straftatbestand sein.“

Also: Handlungsbedarf wegen der Verkehrsunfallentwicklung unter Beteiligung alkoholisierter Radfahrer?

So sieht es ersichtlich auch das im Auftrag der Innenministerkonferenz 2013 erstellte „Verkehrslagebild ‚Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss‘“²⁾, das die Verkehrsministerkonferenz und die Justizministerkonferenz auf ihren Tagungen im Herbst 2013 zur Kenntnis genommen haben. Die Verkehrsministerkonferenz hat vor diesem Hintergrund gemeint, „der bestehende Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit von derzeit 1,6 ‰ (bedürfe) der Überprüfung“. Die Justizministerkonferenz ihrerseits hat auf „die zur Zeit am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf durchgeführte Untersuchung über ‚Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern‘ hin(gewiesen), die im Jahr 2014 abgeschlossen sein soll“, und es für sinnvoll erachtet, vor einer weiteren Erörterung deren Ergebnisse abzuwarten.³⁾

Das ist die Ausgangslage.

Vielleicht ist es bloßer Zufall, dass die seit zwei Jahren intensiv geführte Diskussion um die „Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer“ zusammenfällt mit einem mitunter fast schon kampagnenartigen Anprangern von – selbst von prominenter Seite so bezeichneten – „Kampf- oder Rüpelradfahrern“⁴⁾. Anhänger von Verschwörungstheorien könnten darin den Versuch sehen, damit „die“ Radfahrer zu treffen und dabei im Ergebnis in Kauf zu nehmen, das Bekenntnis der Politik zur „Förderung des Radverkehrs als gesamtgesellschaftliche Aufgabe“ mit dem erklärten Ziel, „den Radverkehrsanteil in Deutschland von aktuell 10 auf 15 Prozent zu steigern“⁵⁾, zu konterkarieren.

Letzteres wird man den Verantwortlichen – erst recht den Experten – ganz sicher nicht unterstellen wollen. Vielmehr steht außer Frage, dass Alkohol (nicht anders als sonstige zentralwirksame Rauschmittel) grundsätzlich die Fahrsicherheit beeinflusst und damit – auch bei Radfahrern – die Verkehrssicherheit beeinträchtigen kann. Die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, gehört aber zweifellos zu den Schutzpflichten des Staates. Ebenso zweifellos ist dem Gesetzgeber, will er Gefahren begegnen, die Grundrechtsträgern durch Verhalten Dritter drohen, bei der Frage nach einem Handlungsbedarf, also bei der Entscheidung über das Ob und Wie geeigneter Maßnahmen aber auch ein weiter Gefahrenschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum eröffnet.⁶⁾

Zum Ausmaß der von alkoholisierten Radfahrern ausgehenden Gefahr für die Verkehrssicherheit: ergibt sich aus der **Unfallstatistik** des Statistischen Bundesamts⁷⁾ für das Jahr 2011 im Überblick, dass von den insgesamt an Verkehrsunfällen mit Personenschaden (VUP) 589.755 Beteiligten 16.046 = 2,7 % unter Alkoholeinfluss standen. Davon wiederum stellten mit 9.335 = 58,2 % die Pkw-Fahrer die größte Gruppe, gefolgt von der Gruppe der Fahrradfahrer mit 3.723 = 23 %. Was die Anteile alkoholisierter Beteiligter an allen Beteiligten der jeweiligen Gruppe anlangt, lag hiernach der Anteil der Pkw-Fahrer mit 2,5 % leicht unter dem o. g. Durchschnittswert von 2,7 %, der Anteil der von der Statistik erfassten Radfahrer hingegen mit 4,8 % deutlich darüber, während der Anteil der Fußgänger exakt dem Durchschnittswert entsprach.

Für das Jahr 2012 ergeben sich – allerdings mit leichter Tendenz „nach unten“ – ganz ähnliche Zahlen.⁸⁾ Diese Daten sprechen auf den ersten Blick für einen vergleichsweise hohen Anteil unter Alkoholeinfluss stehender Radfahrer an allen Unfallbeteiligten⁹⁾; sie lassen indes keinerlei Aussage über die Art der Unfallbeteiligung, der Ursächlichkeit der Alkoholisierung für das Unfallgeschehen und über das Maß der Eigen- und Fremdschädigung zu. Vor allem aber widerlegen diese Zahlen – auch im Vergleich zu Vorjahren – die von mancher Seite beschworene „dramatische“ Zunahme von Radfahrer-Alkoholunfällen, die einen Handlungsbedarf begründen soll. Davon abgesehen, erfassen die Zahlen ganz allgemein nicht die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse – hier speziell zum Radfahrerverkehrsanteil.

Indes lassen die Zahlen des Statistischen Bundesamts aber jedenfalls eine Aussage über den Grad der Alkoholisierung zu¹⁰⁾: Von den in diesem Jahr insgesamt 3.726 erfassten, unter Alkoholeinfluss an VUP beteiligten

Radfahrern (männlich: 3.306; weiblich: 415) wiesen 75 %, also der weitaus überwiegende Teil, eine BAK von $\geq 1,4 \text{ ‰}$ (bzw. $\geq 0,7 \text{ mg/l AAK}$) auf.

Damit – dies schon vorweg – dürfte jedenfalls die Annahme widerlegt sein, die Alkoholisierung von Radfahrern wirke sich im Zusammenhang mit VUP vor allem im Bereich unterhalb der derzeit „geltenden“ Grenze von $1,6 \text{ ‰}$ aus. Das Gegenteil ist der Fall. Wenn danach aber der ganz weit überwiegende Teil der unter Alkoholeinfluss an VUP beteiligten Radfahrer ohnehin schon nach jetziger Rechtslage – selbst bei sog. „folgenloser“ Trunkenheitsfahrt – sogar von der Strafvorschrift des § 316 StGB erfasst wird, hat dies verständlicherweise auch Auswirkungen auf die Frage nach einem gesetzgeberischen Handlungsbedarf.

Die Rechtsprechung als Adressat des Appells

Worum geht es aber überhaupt bei der von der Verkehrsministerkonferenz angemahnten Überprüfung des „bestehenden Grenzwert(s) der absoluten Fahruntüchtigkeit von $1,6 \text{ ‰}$ “ bzw. der von diversen Fachverbänden erhobenen Forderung nach einer „Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer“? Anders gefragt: Wer ist Adressat dieser Forderung? Recht besehen kann dies wohl nicht die – unabhängige – Rechtsprechung sein, sondern nur die Politik. Andererseits richtet sich die Kritik gegen die für „viel zu hoch“ eingeschätzte „Grenze“ von $1,6 \text{ ‰}$, die gerade nicht vom Gesetzgeber, sondern von der Rechtsprechung „verantwortet“ ist¹¹⁾.

Denn zwar hat der Gesetzgeber in dem sich über mehrere Legislaturperioden erstreckenden Verfahren bis zur Einfügung von § 316 StGB im Jahr 1964 selbst durchaus erwogen, einen strafbegründenden „als Gefahrengrenzwert verstandenen Blutalkoholwert“ gesetzlich festzulegen. Daraus ist nichts geworden.¹²⁾

Vor diesem Hintergrund ist die bisherige **Bestimmung der „Grenzwert“-Alkoholisierung durch den BGH** zu sehen, die – wie einzuräumen ist: ganz im Interesse einer gleichen, für den Tatrichter handhabbaren und für den (potentiellen) Täter vorhersehbaren Rechtsanwendung – von der Rechtsprechung (des BGH) im Laufe von Jahrzehnten entwickelt worden ist. Die „Grenzwert“-Rechtsprechung bei Alkoholfahrten beruht auf der – unter Beachtung des Zweifelsgrundsatzes in dubio pro reo gewonnenen – **Annahme**, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit¹³⁾ **ausnahmslos „jeder“ (!)** entsprechend alkoholisierte Kraftfahrer toxisch bedingte Leistungsminderungen und Persönlichkeitsveränderungen aufweist, die seiner sicheren Teilnahme am Straßenverkehr entgegenstehen.¹⁴⁾ Dass diese Prämisse – ungeachtet ihrer fachlichen Fundierung durch die Gutachten des Bundesgesundheitsamts – schon in tatsächlicher Hinsicht hinterfragt werden kann, bedarf nicht erst eines Verweises auf die Problematik der Dunkelfeldforschung¹⁵⁾. Hier setzen auch die – rechtlichen – Einwände ein, die Rechtsprechung habe mit der Festlegung der Grenzwerte alkoholbedingter „absoluter“ Fahrsicherheit, die jeden Gegenbeweis ausschließt, eine „quasi-gesetzesersetzende Regelung“ getroffen und damit in den Kompetenzbereich des Gesetzgebers eingegriffen, Einwände, mit denen sich immerhin auch das Bundesverfassungsgericht befassen musste¹⁶⁾. Damit ziehe ich nicht in Zweifel, dass die Festlegung der für § 316 StGB maßgebenden Alkohol-Grenzwerte durch die Rechtsprechung (des BGH) im Grundsatz als Akt legitimer richterrechtlicher Rechtsfortbildung erscheint.¹⁷⁾ Ob dies allerdings auch weiterhin so gesehen wird, ist schon angesichts der permanenten Änderung in der Besetzung des zuständigen 4. Strafsenats des BGH keineswegs gesichert. Hinzu kommt, dass auch das BVerfG¹⁸⁾ in seiner die Verfassungsbeschwerden gegen die Verurteilung wegen alkoholbedingter „absoluter“ Fahrsicherheit verwerfenden Rechtsprechung nur die Kompetenz der Fachgerichte zur Feststellung eines Erfahrungssatzes, wie er der Grenzwertrechtsprechung des BGH zugrunde liegt, bestätigt, es aber – wegen des verfassungsgerichtlich eingeschränkten Prüfungsmaßstabes konsequenterweise – ausdrücklich über die Richtigkeit des vom BGH angenommenen Erfahrungssatzes als solche nicht befunden hat. Zweifel bleiben jedenfalls, wobei der Einwand nicht von der Hand zu weisen ist, „die dogmatische Einordnung der Grenzwertbestimmung als *Erfahrungssatz* (sei) im Grunde eine begriffliche Hilfskonstruktion zur Aufstufung eines Beweisanzeichens zum Tatbestandsmerkmal“; denn „Kennzeichen der *Regelwirkung* eines Erfahrungssatzes wäre auch seine *Widerleglichkeit* im Einzelfall“¹⁹⁾; gerade diese Möglichkeit schließt der BGH bei Erreichen der „absoluten“ Grenze aber aus.²⁰⁾ Das gilt es zu bedenken, wenn es um die Festlegung neuer Grenzwerte – wie sie jetzt für Radfahrer diskutiert wird – geht.

Die Entwicklung der Rechtsprechung

Grundlegend (und „geltend“) ist immer noch die Entscheidung des BGH aus dem Jahr 1986 mit dem Leitsatz: Ein Radfahrer ist bei einem Blutalkoholgehalt von $1,7 \text{ ‰}$ absolut fahruntüchtig (Aufgabe von BGHSt 19, 82)²¹⁾. Diesen Schluss rechtfertigte der Senat mit den Ergebnissen der im Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen unter Leitung von Prof. Dr. Schewe in den Jahren 1980 und 1984 mit insgesamt 150 Testpersonen durchgeführten Untersuchungen²²⁾, „bei denen Verkehrssituationen simuliert worden sind, mit denen Radfahrer jederzeit zu rechnen haben“; danach sei schon bei einer BAK von $1,5 \text{ ‰}$ jeder Radfahrer unbedingt fahruntüchtig; zu diesem Wert sei jedoch ein Sicherheitszuschlag von – seinerzeit $0,2 \text{ ‰}$ – hinzurechnen. Das ergebe zusammengekommen den „Grenzwert“ von $1,7 \text{ ‰}$.

Zum Gefährdungsaspekt führte der Senat in der Entscheidung aus.

„Die Bedeutung der Fahrsicherheit eines Radfahrers bedeutet auch eine erhebliche Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Daher ist nicht nur zu berücksichtigen, dass nicht fahrsichere Radfahrer durch

Anfahren von Personen oder Sachen Schäden verursachen können. Von erheblich größerer Bedeutung ist ..., dass alkoholisierte Radfahrer wegen ihrer Gleichgewichtsbeeinträchtigung durch plötzliche, unkontrollierte Lenkbewegungen andere, erheblich schneller fahrende Verkehrsteilnehmer zu Ausweichbewegungen veranlassen können, die nicht nur für die ausweichenden, sondern vor allem auch für die entgegen kommenden Verkehrsteilnehmer in hohem Maße gefährlich sind.“

Noch 1963 hatte derselbe Senat entschieden, „nach den gegenwärtigen ärztlichen Erkenntnissen (könne) kein Alkoholgehalt festgestellt werden, von dem ab ein Radfahrer stets unfähig ist, im Verkehr sicher zu fahren. Ob er fahrtüchtig ist, hängt(e) von allen Einzelumständen ab.“²³⁾ In den Gründen führte der Senat seinerzeit aus:

„Der Verkehr stellt an die Leistungsfähigkeit [des Radfahrers] teilweise andere Anforderungen als an den Kraftwagenführer und an den Kraftradfahrer. So wirken Gleichgewichtsstörungen auf die Fahrweise des Radfahrers meist verhältnismäßig frühzeitig ein. Mehr als der Kraftradfahrer muss er beim Fahren das Gleichgewicht halten. Seelisch-geistige Ausfallerscheinungen, insbesondere mangelnde Aufmerksamkeit, zumal beim langsamen Fahren, mögen bei ihm wegen der leichten Bedienung des Fahrrades häufig eher zu erwarten sein als beim Kraftwagenführer und beim Kraftradfahrer. Andererseits erfordert die technische Beherrschung schneller Motorfahrzeuge mit ihren weitaus größeren Gefahren für andere Umsicht und erheblicheres Geschick.“²⁴⁾

Zeitlich getrennt von dieser unmittelbar nur den Radfahrverkehr betreffenden Rechtsprechung lief die Entwicklung der Rechtsprechung bei der Behandlung des in mancher Hinsicht eng mit dem Fahrrad verbundenen „Fahrrads mit Hilfsmotor“, dem sog. Mofa 25, die ihrerseits wiederum aufschlussreich für die aufgeworfene Frage nach der „Grenzalkoholisierung“ für Radfahrer ist:

Noch 1974 vermochte der BGH „nach den gegenwärtigen Erkenntnissen ... für den Fahrer eines führerscheinfreien Fahrrads mit Hilfsmotor (sog. Mofa 25) kein(en) allgemein(en) Grenzwert der alkoholbedingten Fahrtüchtigkeit (zu) bestimmen“²⁵⁾. Damals führte der Senat in den Gründen aus:

„Ob und wann eine Fahrtüchtigkeit i.S. des § 316 StGB gegeben ist, hängt einerseits ab vom Ausmaß der alkoholbedingten Änderungen der Leistungsfähigkeit und der Beeinträchtigung der Gesamtpersönlichkeit des Fahrzeugführers selbst, andererseits vom Ausmaß der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch ihn.“

Um sodann – für unsere heutige Thematik bedeutsam – auf den Vergleich von Mofa und Fahrrad einzugehen:

„Die für [das Mofa 25] zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h wird heute durch die Mehrgangschaltung auch vom Radfahrer erreicht. Hierbei geht vom Radfahrer insoweit sogar eine größere Gefahr aus, als durch das Pedaltreten das Halten des Gleichgewichts im Unterschied zum Mofa erschwert ist. Jedenfalls ist die vom Mofa 25 ausgehende Betriebsgefahr nur geringfügig höher als die des Fahrrads.“

Demgegenüber entschied der BGH 1981 unter „Aufgabe von BGHSt 25, 360“, d. h. unter Abkehr seiner Entscheidung von 1974, dass „auch der Fahrer eines führerscheinfreien Fahrrades mit Hilfsmotor (sog. Mofa 25) bei einem Blutalkoholgehalt von 1,3 ‰ absolut fahrtüchtig [ist]“, nachdem eine „großangelegte Untersuchung im Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen (...) nunmehr ergeben [habe] (vgl. BA 1980, 298 ff.), dass – anders als beim Radfahrer – der Mofafahrer bei einem Blutalkoholgehalt von 1,3 ‰ im allgemeinen so erhebliche Beeinträchtigungen der Fahrsicherheit zeigt(e), dass der Schluss auf sog. absolute Fahrsicherheit gerechtfertigt“ sei.²⁶⁾

Auch in dieser unmittelbar nur das Mofa 25 betreffenden Entscheidung äußerte sich der Senat wiederum – im Rahmen eines obiter dictum – zum Fahrrad und meinte,

„die neueren Untersuchungsergebnisse legt(en) es nahe, auch für Radfahrer einen nach dem heutigen Erkenntnisstand zwischen 1,5 und 2,0 ‰ liegenden Wert der absoluten Fahrtüchtigkeit zu bestimmen. (...) Dies umso mehr, als die technische Vervollkommnung des Fahrrades ... weiter voranschreitet und seine Bedienung, aber auch die ... zu erzielende Geschwindigkeit, höhere Anforderungen an seine Beherrschung im weiter zunehmenden Straßenverkehr stellt.“²⁷⁾

Bemerkenswert für unsere heutigen Überlegungen ist dabei insbesondere zweierlei:

- Zum einen nahm der Senat die technische Ausstattung des jeweiligen Fahrzeugtyps auch und gerade unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Gefährlichkeit in den Blick und kam dabei zu einer immer weiter voranschreitenden Vergleichbarkeit von Mofa 25 und Fahrrad
- Zum anderen stellte der Senat auch auf die (Entwicklung der) tatsächlichen Verkehrsverhältnisse ab.

Nimmt man allein zum einen den technischen Vergleich von Fahrrad und (damaligem, wenn auch heute kaum noch relevantem) Mofa 25 und zum anderen die Veränderung der Verkehrsverhältnisse²⁸⁾, so benötigte man kaum eine nähere Begründung dafür, auf der bislang in Anspruch genommenen Datenbasis – ihre Stichhaltigkeit unterstellt – den Gefahrgrenzwert strafbegründender Fahrsicherheit einheitlich für alle Fahrzeuge, damit auch für Radfahrer – wie für Kraftfahrzeuge – auf 1,1 ‰ herab- bzw. festzusetzen. Denn dass die Fahrradichte, d. h. die Anzahl der verfügbaren Fahrräder, und insbesondere auch der Umfang des Fahrradverkehrs – wie des Fahrzeugverkehrs allgemein –, seit der BGH-Entscheidung von 1986 massiv zugenommen hat, ist schon ebenso allgemeinkundig wie der Umstand, dass die auch von herkömmlichen „einfachen“ Fahrrädern infolge ständig verbesserter Übersetzung erreichte Geschwindigkeit die des Mofa 25 jedenfalls ohne weiteres erreicht, wenn nicht gar

übersteigt. Danach wäre schwerlich zu begründen, weshalb die „Betriebsgefahr“ selbst des „einfachen“ Fahrrades auch heute noch geringer sein sollte als die des Mofa 25, was konsequenterweise der im Raum stehenden Forderung nach Festsetzung eines 1,1 ‰ Werts auch für Radfahrer Nachdruck verleihen könnte. Das würde erst recht gelten, wenn man – wie es wohl notwendig ist – auch noch unter den e-bikes die „einfachen“ pedelecs mit maximal zulässig erreichbarer Geschwindigkeit von 25 km/h mit berücksichtigt, die, obwohl verkehrsrechtlich noch den Fahrrädern zugeordnet²⁹⁾, in tatsächlicher Hinsicht im Grenzbereich zwischen (muskelbetriebenem) Fahrrad und (motorbetriebenem) Mofa, d. h. Kraftfahrzeug rangieren.³⁰⁾ Doch erscheint schon zweifelhaft, ob die auf die Fahrzeugtechnik, namentlich auf die zu erreichende Geschwindigkeit abstellende Betrachtung, mit der der BGH das seinerzeitige Mofa 25 mit Blick auf § 316 StGB den sonstigen Kraftfahrzeugen gleichgestellt hat, überhaupt (noch) überzeugt. Jedenfalls lassen sich aus dem technischen Vergleich von Mofa 25 und Fahrrad umgekehrt keine legitimen Schlüsse auf erhöhte Anforderungen an das sichere Führen von Fahrrädern unter Alkoholeinfluss ziehen, die schon für sich eine „Absenkung der ‚geltenden‘ Promillegrenze für Radfahrer“ durch die Rechtsprechung gebieten würden.

Ungeachtet dessen erweist sich die von der Verkehrsministerkonferenz angemahnte „Überprüfung des geltenden Grenzwerts der Fahruntüchtigkeit von 1,6 ‰“ und die gegenwärtige Diskussion jedenfalls insofern als hilfreich, als sie die Rechtsprechung zwingt, zumindest die rechtstatsächlichen Grundlagen dieser von ihr verantworteten Festlegung neu zu bedenken. Denn die Rechtsprechung muss ihre Beweisgrundlagen – und damit auch sog. Erfahrungssätze des täglichen Lebens – anlassbezogen stets neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen, sofern diese in den einschlägigen Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei anerkannt sind, anpassen.

Ausgehend von den Parametern, wie sie jeher der Grenzwertrechtsprechung zugrunde liegen, müsste die Rechtsprechung, wenn sie den „geltenden“ Gefahrgrenzwert für Radfahrer von 1,6 ‰ auf seine Stichhaltigkeit überprüft, die aktuellen Erkenntnisse zu den nachfolgenden Aspekten berücksichtigen:

- Veränderung der Verkehrsverhältnisse im Vergleich Kraft- und Radfahrer³¹⁾
- Verkehrsunfallstatistische Daten getrennt nach Eigen- und Fremdschädigungen³²⁾
- Ergebnisse der medizinisch-psychologischen Alkoholforschung über BAK-abhängige Leistungseinbußen
- Fahrversuche unter Alkoholeinfluss.

Dabei hat der BGH neben den gleichrangig zu würdigenden Ergebnissen sowohl der medizinischen und statistischen Alkoholforschung gerade den zuletzt genannten Fahrversuchen eine „besondere Bedeutung“ zugemessen³³⁾. Dazu heißt es in der die Radfahrer betreffenden Entscheidung von 1986³⁴⁾:

„Die Ergebnisse der ... Untersuchungen, bei denen (...) Teststrecken für Geradeausfahrt, Slalomfahrt, Toredurchfahren und Kreisfahren nach sechs unbewerteten Übungsfahrten jeweils nüchtern und unter Alkoholeinfluss zu durchfahren waren, genügen den an eine wissenschaftliche Überzeugungsbildung zu stellenden Anforderungen (...).“ Und weiter: „Bei sämtlichen 150 Versuchspersonen ist es bei Alkoholwerten von 1,5 ‰ zu deutlichen Leistungseinbußen gegenüber der Nüchternleistung und zu erheblichen Fahrfehlern gekommen. Die statistische Bedeutung dieses Ergebnisses wird noch dadurch verstärkt, dass (...) nur gesunde, ausgereifte und verhältnismäßig junge Personen herangezogen worden sind, die ... besonders motiviert und keinerlei Überraschungen auf den ihnen bekannten Versuchsstrecken beim Fahren ... ausgesetzt waren.“

Der BGH hat damit – wie erwähnt – bei der Grenzwertfestsetzung ausschlaggebend auf die Ergebnisse der Gutachten von SCHEWE et al. aus den Jahren 1980 und 1984³⁵⁾ abgestellt. Daran und damit auch an der jenen Gutachten zugrunde liegenden Versuchsanordnung gilt es bei der „Überprüfung des geltenden Grenzwerts“ anzusetzen. Dabei liegen die methodischen Schwächen der seinerzeit von SCHEWE et al. durchgeführten Untersuchungen jedenfalls aus heutiger Sicht auf der Hand. Insbesondere fällt ins Gewicht, dass die Fahrversuche seinerzeit nur bei Tageslicht stattfanden und im Interesse der Sicherheit der Probanden Brems- sowie Reaktionsversuche nicht vorgesehen waren. Anknüpfend an die Definition des Begriffs der Fahrumsicherheit in der Rechtsprechung des BGH³⁶⁾, wonach entscheidend die [fehlende Fähigkeit zur] Bewältigung schwieriger plötzlich auftretender unvorhergesehener Verkehrssituationen ist, sind aber gerade solche Reaktionstests unerlässlich.

Neuere Studien werden diese Schwächen der Gutachten SCHEWE 1980 und 1984 berücksichtigen und ausgleichen müssen, um den real von Radfahrern zu bewältigenden Verkehrssituationen näher und damit zu aussagekräftiger Beurteilung zu kommen. Dabei kann sich durchaus offenbaren, dass sich der für die Grenzwert-Rechtsprechung in Anspruch genommene *Erfahrungssatz*, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit³⁷⁾ jedermann mit entsprechender BAK fahrumsicher ist, wissenschaftlich nicht halten lässt, der „Grenzwert“ – auch das ist zu bedenken – möglicherweise sogar zu niedrig (!) ist und ihn die Rechtsprechung deshalb nach oben korrigieren müsste.

Deshalb mögen die Staatsanwaltschaften oder auch die Verteidigung in geeignet erscheinenden Fällen Revision einlegen mit dem Ziel, eine neue Grundsatzentscheidung des BGH zur „absoluten“ alkoholbedingten Fahrumsicherheit allgemein und für Radfahrer speziell herbeizuführen. Große Aussicht auf einen „Erfolg“ – „Erfolg“ im Sinne des Appells für eine „Absenkung (!) der Promillegrenze“ – vermag ich gegenwärtig allerdings nicht zu sehen.

Wie, wo, durch wen – und mit welchem Ergebnis – neben der eingangs erwähnten aktuellen „Düsseldorfer Studie“³⁸⁾ auch immer mögliche weitere Fahrversuche sowie medizinische und unfallstatistische Untersuchun-

gen durchgeführt werden, bleibt die dogmatische Fragwürdigkeit der Grenzwertfestsetzung **durch die Rechtsprechung** (ein Problem), dies jedenfalls so lange, als nicht alle wesentlichen Stimmen der beteiligten Wissenschaften zu einem übereinstimmenden Ergebnis gelangen. Ich habe Zweifel, ob letzteres gelingt, und befürchte eher, dass – wenn nicht der Gesetzgeber selbst tätig wird – der (die Rechtsprechung betreffende) Appell zur „Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer“ im Ergebnis das Gebäude der Grenzwertrechtsprechung insgesamt (d. h. auch die 1,1 ‰ Grenze für Kraftfahrer) zum Einsturz bringen könnte mit der sicherlich nicht gewollten, der Bekämpfung des massenhaften Delikts der Alkoholfahrten abträglichen Folge, dass forensisch über die Fahr(un)sicherheit nach § 316, § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB generell nur noch nach Einzelfallprüfung mit entsprechend großem Sachverständigenaufwand zu entscheiden wäre.

Jedenfalls offenbart der von mehreren Seiten geäußerte bzw. unterstützte Appell, den „Promillegrenzwert für Radfahrer zu senken“, ein mangelhaftes Verständnis der Grundlagen der Festsetzung des „geltenden“ Grenzwerts „absoluter“ Fahrunsicherheit: Denn diese beruht – um es zu wiederholen – auf der Annahme eines sie tragenden, den Tatrichter in der ansonsten freien Beweiswürdigung bindenden „Erfahrungssatzes des täglichen Lebens“. Niemand außer der Rechtsprechung selbst ist aber berufen, das Bestehen – oder Nichtbestehen – eines solchen Erfahrungssatzes für die forensische Praxis festzustellen. Denn der Erfahrungssatz, demzufolge „bei 1,7 resp. 1,6 ‰“ ausnahmslos jeder Radfahrer – „absolut“ – fahrunsicher und deshalb der Straftatbestand erfüllt ist, besteht entweder (noch) oder er besteht eben nicht (mehr); er ist aber nicht Gegenstand rechts- oder verkehrspolitischer Erwägungen.

Der Gesetzgeber als Adressat des Appells

Unabhängig von dem Ergebnis des o. g. „Düsseldorfer Fahrradprojekts“ sowie ggf. weiterer Untersuchungen wäre **der Gesetzgeber**, wollte bzw. will er seiner Schutzpflicht im Interesse einer Erhöhung der Verkehrssicherheit gegen alkoholisierte Radfahrer mit den Mitteln des Strafrechts nachkommen, im Rahmen seiner Gefahren einschätzungsprerogative und seines insoweit weiten Ermessensspielraums frei, einen solchen Grenzwert (von 1,6 ‰ oder auch darunter) als strafbegründendes Tatbestandsmerkmal im Gesetz festzuschreiben³⁹). Denn auch wenn im Einzelfall selbst bei einem solchen Alkoholisierungsgrad eine **konkrete** Gefahrerhöhung für die Verkehrssicherheit nicht nachweisbar ist, handelte der Gesetzgeber jedenfalls nicht willkürlich, wenn er wegen der **generell-abstrakten** Gefährdung durch solchermaßen alkoholisierte Radfahrer das Führen eines Fahrrades in diesem Zustand als strafbares Unrecht qualifizierte. Dies ergibt schon der Rückgriff auf die seinerzeit durch die *Gutachten SCHEWE et al. 1980 und 1884* ermittelten Daten zu den BAK-abhängigen Leistungseinbußen.

Der Gesetzgeber, wenn er sich denn zum Tätigwerden entschliesse, bräuchte sich – anders als die Rechtsprechung – nicht eng an einen (behaupteten) Erfahrungssatz zu binden, wie er – wie aufgezeigt – der „Grenzwertrechtsprechung“ dogmatisch zugrunde liegt. Denn anders als die Rechtsprechung bei der Beweiswürdigung, ist der Gesetzgeber nicht an den Zweifelsgrundsatz gebunden, sondern hat er bei seiner EntschlieÙung allein das Willkürverbot und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten. Nichts spricht nach meinem Dafürhalten dagegen, dass der Gesetzgeber – analog zum Bußgeldtatbestand des § 24a Abs. 1 StVG – **strafbegründende Grenzwerte für Alkoholfahrten** im Rahmen des § 316 StGB festlegt, die die Tatbestandsmäßigkeit vom individuellen Nachweis toxisch bedingter Fahrunsicherheit unabhängig begründen.

Eine solche von mir seit langem im Rahmen des geltenden § 316 StGB für das Führen von **Kraftfahrzeugen** befürwortete **gesetzliche „Grenzwert-Regelung“**⁴⁰) – und zwar unter Beibehaltung des „offenen“ Tatbestandes des § 316 Abs. 1 StGB mit seinem normativen Tatbestandsmerkmal der Fahrunsicherheit⁴¹) – würde die bisherige Unterscheidung der Rauschmittel-bedingten Fahrunsicherheit nach „absolut“ oder „relativ“ beseitigen. Denn es bedürfte bei Erreichen oder Überschreiten der Grenzwerte keines weiteren Nachweises der Fahrunsicherheit mehr und gäbe es keinen Anlass mehr für einen „absoluten“ „Beweis-Grenzwert“; vielmehr wären die gesetzlichen Grenzwerte (auch – nach meinem Vorschlag – der 1,1 Promille-Wert für die Alkoholbelastung bei **Kraftfahrzeugführern**) als lex specialis neben dem bestehen bleibenden § 316 Abs. 1 StGB **Tatbestandsmerkmale**. Für die forensische Praxis ergäbe sich eine weitere wesentliche Erleichterung, wie die Entscheidung des BGH zur forensischen Verwertbarkeit der Messergebnisse von **Atemalkoholproben**⁴²) zeigt. Dort hat der BGH darauf abgestellt, dass zwischen gesetzlich festgelegten Grenzwerten einerseits und von der Rechtsprechung als „Beweisregeln“ definierten Grenzwerten andererseits zu unterscheiden sei; er hat letztlich in der Bindung der Rechtsprechung an das Gesetz (Art. 20 Abs. 3 Halbs. 2 GG) die Rechtfertigung gesehen, die aufgrund „gesetzeskonformen“ Verfahrens gewonnenen AAK-Messwerte unmittelbar, d. h. ohne Vornahme von Sicherheitsabschlägen, der rechtlichen Wertung nach § 24a Abs. 1 StVG zugrunde zulegen. Diese Rechtsprechung wäre, würden hier nach **strafbegründende BAK-Grenzwerte** in § 316 StGB eingeführt, ohne weiteres auch auf die Anforderungen an die Feststellung einer solchen tatbestandlichen **strafbegründenden BAK** zu übertragen. Würde diese im Einzelfall nicht erreicht, bliebe es allerdings weiter bei der Beurteilung nach den bisher in der Rechtsprechung zur „relativen“ Fahrunsicherheit entwickelten Maßstäben.

So könnte die Diskussion um die „Absenkung der Promillewerte für Radfahrer“ im Endeffekt zum Anlass für eine solche grundlegende Reform des § 316 StGB werden⁴³), mit der der **Gesetzgeber** – exakt 50 Jahre nach Verabschiedung der Vorschrift – selbst die ihm obliegende Verantwortung für die Bestimmung der Grenzen (Grenzwerte) strafbaren Verhaltens beim Führen von Fahrzeugen unter Alkoholeinfluss übernehme.

Der Gesetzgeber als Adressat des Appells für eine Ordnungswidrigkeitenlösung

Wenn und solange der **Gesetzgeber** sich zu einer strafrechtlichen Lösung nicht entschließt, stellt sich jedenfalls die Frage, ob wenigstens das **Führen eines Fahrrades in alkoholisiertem Zustand als Ordnungswidrigkeit** erfasst werden und demgemäß § 24a Abs. 1 StVG etwa – wie unlängst der B.A.D.S. in einer Pressemitteilung vom 25. Mai 2013⁴⁴) verlauten ließ – anstelle der Beschränkung auf Kraftfahrzeuge auf Fahrzeuge aller Art ausgedehnt werden sollte mit der Folge, dass auch Radfahrer mit einer BAK von $\geq 0,5 \text{ ‰}$ (entspr. 0,25 ml/l AAK) erfasst würden.

Gegen eine 0,5-Promille-Grenze für Radfahrer bestünden von vornherein mir gewichtig erscheinende Bedenken, jedenfalls, solange dieselbe Grenze auch noch für Kraftfahrzeuge gilt. Ungeachtet der vom B.A.D.S. in Übereinstimmung mit dem DVR und der DVW vertretenen Gründe für ein „absolutes Alkoholverbot am Steuer“⁴⁵) sehe ich aber im politischen Raum gegenwärtig für eine solche „radikale“ Entschließung wenig Chancen einer Realisierung. Jedenfalls spricht – was die Sanktionierung alkoholbeeinflusster Verkehrsteilnahme anlangt – für eine Differenzierung zwischen Kraft- und sonstigen Fahrzeugen, dass

- alkoholisierte **Kraftfahrer** in erster Linie **Dritte**, und zwar massivst, an Leib, Leben und Sachwerten gefährden, während bei alkoholisierten Radfahrern rechtstatsächlich die – **eigenverantwortliche – Selbstgefährdung** im Vordergrund steht.⁴⁶) Dies hätte der Gesetzgeber – aus Verfassungsgründen – auch bei der Sanktionierung zu beachten;
- konsequenterweise auch Fußgänger⁴⁷) erfasst werden müssten, wollte man allgemein den Straßenverkehr vor alkoholisierten oder sonst berauschten Verkehrsteilnehmern schützen (Fallbeispiele von Pkw torkelnde oder gar volltrunken bei Dunkelheit auf der Straße liegende Personen gibt es genügend); und
- letztlich ein einheitlicher Gefahrgrenzwert – von (bislang) 0,5 Promille – unter Gefahrgesichtspunkten auch deshalb kontraproduktiv wirken könnte, weil dadurch der Anreiz, nach Alkoholgenuß seinen Pkw stehen zu lassen und stattdessen das – weniger gefährliche – Rad zu benutzen, verloren gehen könnte.

Auch aus einem weiteren Grund erweist sich eine einheitlich alle Fahrzeuge erfassende Sanktionsnorm auf der Grundlage der bisherigen Grenzwertfestsetzungen in § 24a StVG als nicht überzeugend:

Die bisherigen Grenzwertfestlegungen durch den Gesetzgeber in § 24a Abs. 1 StVG beruhen – seit Einführung der 0,8-Promillegrenze Anfang der 70er Jahre – durchgängig auf dem Gutachten des BGA „Alkohol und Verkehrsstrafaten“ aus dem Jahr 1966. Dazu heißt es in der Gesetzesbegründung zum sog. 0,8-Promille-Gesetz:

„Nach dem o. g. Gutachten treten im Bereich einer BAK zwischen 0,6 und 0,7 Promille bei den meisten Kfz-Führern Leistungsminderungen auf, die das sichere Führen eines Kfz in Frage stellen. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Kfz-Führer bei einer BAK von 0,5 Promille einen tödlichen Unfall verursacht, ist ... bereits 2,53mal größer als bei nüchternen Fahrzeugführern. Die Gefährlichkeit steigt auf das 4,42fache bei einer BAK von 0,8 Promille“.⁴⁸)

Die gesetzlichen Grenzwertfestlegungen für den alkoholisierten **Kraftfahrer** in § 24a StVG beruhen mithin auf den Maß der Steigerung des statistischen Risikos eines – durch die Alkoholisierung bedingten – **tödlichen (!)** – Verkehrsunfalls. Dieser Gesichtspunkt blieb maßgeblich auch bei der späteren Einführung des (zunächst 1998 zusätzlichen und sodann 2001 alleinigen) Grenze von 0,5 Promille, bei der sich der Gesetzgeber darauf berief, dass „nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft schon bei 0,3 bis 0,4 Promille nachweisbare Ausfallerscheinungen auftreten, so dass bereits bei dieser Alkoholisierung in vielen Verkehrssituationen von einer Gefährdung des Straßenverkehrs auszugehen ist“.⁴⁹) Der Gesichtspunkt des Risikos, einen **tödlichen** Verkehrsunfall zu verursachen, der für das Führen von **Kraftfahrzeugen** maßgebend sein soll, lässt sich aber kaum oder überhaupt nicht unmittelbar auf das Führen eines **Fahrrades** unter Alkoholeinfluss übertragen. Denn schon aus tatsächlichen Gründen stellt dort die (BAK-abhängige) Steigerung der Gefahr, einen **unbeteiligten Dritten** im Verkehr **zu Tode** zu bringen, keine geeignete Bezugsgröße dar. Im Gegenteil steht dort das Eigenverletzungsrisiko im Vordergrund⁵⁰) und geht es dabei unter Verkehrssicherheitsaspekten im Wesentlichen um das (BAK-abhängige) Maß der verkehrsrelevanten psychophysischen Beeinträchtigung der Gesamtleistungsfähigkeit.

Der Gesetzgeber, wenn er denn Anlass zur Einführung eines Bußgeldtatbestands gegen Radfahrer unter Alkoholeinfluss sähe, müsste „lediglich“ die verfassungsrechtlichen Grundlagen der gesetzlichen Festlegung eines – wie gegenwärtig in § 24a Abs. 1 StVG für das Führen von Kraftfahrzeugen – (nur) bußgeldbegründenden Alkoholgrenzwerts beachten, wie sie das BVerfG quasi als Leitlinien formuliert hat⁵¹):

- Jedes – auch in Form von BAK-Grenzwerten eingeschränkte – Alkoholverbot greift – 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 Dritter.
- Im Spannungsverhältnis zwischen den Interessen des Einzelnen und denen der Gemeinschaft hat – nach der Rechtsprechung des BVerfG⁵²) – grundsätzlich das Gemeinschaftsinteresse Vorrang.
- Maßstab für die Zulässigkeit der Beschränkung der individuellen Handlungsfreiheit ist der Grad der Schutzwürdigkeit der dagegen abzuwägenden Interessen betroffener Dritter: 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). Der

„Schutz vor sich selbst“ oder – anders ausgedrückt – vor sorglosem Handeln, d. h. der Schutz des Einzelnen vor ihm selbst aus von ihm frei verantwortetem Handeln treffenden Risiken⁵³) gehört grundsätzlich nicht dazu⁵⁴).

- 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.⁵⁵)

Blicke als weiterer Gesichtspunkt für eine gesetzliche (Ordnungswidrigkeiten-)Lösung noch die Europäische Harmonisierung. Doch kann von einer weithin einheitlichen Regelung in den übrigen europäischen Ländern⁵⁶) nicht die Rede sein, auch wenn danach immerhin 9 der aufgeführten 19 Länder, also knapp die Hälfte, für Radfahrer eine 0,5-Promille-Grenze haben. Ein – namentlich zwingender – gesetzgeberischer Handlungsbedarf lässt sich daraus sicher nicht ableiten.

Sollte indes an der Forderung nach Einführung eines bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeitentatbestandes für alkoholisierte Radfahrer festgehalten werden, müsste der (gesetzlich festzulegende) Grenzwert wohl am ehesten zwischen ca. 0,8 und 1,1 Promille festgelegt werden⁵⁷). Das würde den Erkenntnissen aus den früheren Gutachten SCHEWE et al. 1980 und 1984 über das Maß der BAK-abhängigen Leistungsminderung Rechnung tragen, die in diesem Bereich bereits signifikant ist. Zugleich würde damit aber auch insbesondere der notwendige Abstand zu dem für Kraftfahrer geltenden Grenzwert von 0,5 ‰ noch gewahrt, der sich aus dem Unterschied im Grad der Gefährlichkeit von Kraft- und sonstigem Fahrzeug (für Dritte) ergibt.

Die Einführung einer solchen Sanktionsnorm gegen das Radfahren unter Alkoholeinfluss ist indes weniger eine Rechtsfrage, sondern wegen des dem Gesetzgeber zustehenden weiten Gefahreinschätzungs- und Ermessensspielraums in erster Linie eine verkehrs- und rechtspolitisch zu treffende Entscheidung. Zu bedenken wäre allerdings, dass das verwirrende Nebeneinander schon bestehender „Grenzwerte“ (0,0; 0,3; 0,5; 1,1; 1,6 Promille) nochmal verschärft würde, ein Gesichtspunkt, der den Gesetzgeber im Interesse von „Vereinfachung und Rechtsklarheit“ 2001 veranlasst hat, seinerzeit für das Führen von Kraftfahrzeugen in § 24a Abs. 1 StVG das Nebeneinander von 0,8 und 0,5 ‰ zu beseitigen und allein 0,5 ‰ bestehen zu lassen⁵⁸). Außerdem können alle Grenzwerte dazu verleiten, sich daran „heranzutrinken“⁵⁹), statt – wie der BADS es mit dem Eintreten für das absolute Alkoholverbot beim Führen von Kraftfahrzeugen gefordert hat – ganz und gar Alkohol und Fahren zu trennen.

Schlussbemerkung: Handlungsbedarf?

Ein zwingender gesetzgeberischer Handlungsbedarf (für die Einführung eines Straftatbestandes des Radfahrens unter Alkoholeinfluss mit einer gesetzlich festgelegten unterhalb von 1,6-Promille liegenden BAK-Grenze, ebenso aber auch für die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestandes entsprechend § 24a Abs. 1 StVG) lässt sich aus den bisherigen Erkenntnissen jedenfalls nicht ableiten. Insbesondere kann von einer „dramatischen Zunahme“ von Alkoholunfällen von Radfahrern keine Rede sei; eher trifft das Gegenteil zu, wie sich auch etwa beispielhaft anhand der Zahlen für Karlsruhe – eine mittlere Großstadt mit hohem Radfahreranteil – im Überblick der Jahre 2009 bis 2013⁶⁰) belegen lässt.

Dabei ist am Beispiel Karlsruhe mehrerlei bemerkenswert:

- Die Gesamtzahl der von Radfahrern verursachten Verkehrsunfälle (ON1) ist in dem 4-Jahreszeitraum mit zwischen 298 und 339 im wesentlichen konstant geblieben;
- Gleiches gilt auch für die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung, die im Durchschnitt bei 500 – 600 lag (im Jahr 2012: 565); die Verursachungsquote betrug somit ca. 60 %
- Im Wesentlichen konstant geblieben ist mit zwischen 23 und 26 (2011 war mit 39 ersichtlich ein „Ausreißer“) auch die Gesamtzahl der alkoholisierten Radfahrer als Unfallverursacher (ON1) und deren Anteil von zw. 6 – 8 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung
- Auffällig ist, dass unter den alkoholisierten Radfahrern als Unfallverursachern die Häufigkeitsziffer bei den unteren BAK-Werten gering ist, sie erst bei den hohen BAK-Werten von $\geq 1,6$ ‰ deutlich zunimmt – und auch dies konstant so geblieben ist
- Diese Konstanz ist umso signifikanter, als der Radverkehrsanteil in Karlsruhe – auch als Ergebnis einer besonderen Förderung des Radverkehrs durch die Verwaltung – im Zeitraum von 2005 bis 2012 von ursprünglich 16 % auf 23 % angewachsen ist⁶¹)

Die Zahlen widerlegen – am Beispiel der „Radfahrerstadt“ Karlsruhe – somit nicht nur die behauptete Zunahme von Verkehrsunfällen durch Radfahrer unter Alkoholeinfluss, sondern könnten sogar für eine relative – nämlich im Verhältnis zur zunehmenden Verkehrsdichte und v. a. zum zunehmenden Radfahreranteil stehende – Abnahme dieser Unfallgefahr sprechen.⁶²)

Gegen ein bloßes Zufallsergebnis für den Bereich Karlsruhe sprechen die Vergleichszahlen für den 5-Jahreszeitraum 2009 bis 2013 in einem eher ländlichen Raum, dem Ortenaukreis und dem Landkreis Rastatt, sowie in einer eher kleinen Stadt, Baden-Baden. In den Kreisen lagen die Zahlen (ON1) – ebenfalls auf konstant niedrigem Niveau – bei (im Ortenaukreis; mit abnehmender Tendenz) zwischen 34 und 26 bzw. (im Landkreis Rastatt) zwischen 8 und 11; in der Stadt Baden-Baden – besonders bemerkenswert – zwischen (2x) 0 (!) und 4. Ebenfalls

bestätigte sich auch dort, dass – wie in Karlsruhe – der überwiegende Teil der erfassten Radfahrer Promillewerte von $\geq 1,6$ aufwiesen.⁶³⁾

Vielleicht geht deshalb der Appell „Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer“ ins Leere. Vielleicht – wenn auch nicht wahrscheinlich – nimmt **der Gesetzgeber** die Diskussion zum Anlass, die „geltende“ Grenzwertrechtsprechung abzulösen und die Strafvorschrift über die sog. „folgenlose Trunkenheitsfahrt“ grundsätzlich neu zu konzipieren. Vielleicht – wohl eher wahrscheinlich – nimmt der Gesetzgeber die Diskussion jedenfalls zum Anlass, § 24a StVG um einen Ordnungswidrigkeitentatbestand gegen das Radfahren unter Alkoholeinfluss zu ergänzen. Aber auch, wenn der Gesetzgeber „alles beim Alten“ belässt, wird jedenfalls **die Rechtsprechung** neue Erkenntnisse aus der Diskussion, insbesondere etwa aus der aktuellen „Düsseldorfer Studie“, berücksichtigen müssen, wenn sie über die Frage alkoholbedingter Fahrunsicherheit nach § 316 StGB von Radfahrern, aber auch generell anlassbezogen neu zu entscheiden hat. Ob dann der „geltende Grenzwert“ wie überhaupt die Grenzwertrechtsprechung Bestand haben werden, bleibt die spannende Frage.

Wie auch immer der Gesetzgeber und die Rechtsprechung auf die Forderung nach einer „Absenkung der Promillegrenzen für Radfahrer“ reagieren, darf und soll die Gefahr Alkohol – auch beim Radfahren – nicht verharmlost werden.

Fußnoten

¹⁾ DVR Presseinfo vom 23. März 2012.

²⁾ Nicht zur Veröffentlichung freigegeben.

³⁾ Die Beschlüsse der Verkehrs- und Justizministerkonferenzen sind auszugsweise abgedr. BA 2014, S. 23; über das Ergebnis des „Düsseldorfer Fahrradprojekts“ berichtet *S. Brockmann* (GDV/UDV) in seinem anschließenden Referat.

⁴⁾ Vgl. die Presseberichte nach dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag, Goslar, 2013, u.a. BNN v. 31. Januar 2013 und *Frank Drieschner*, Nach unten treten, Im Zweifel für das Auto – der Verkehrsgerichtstag macht gegen Radfahrer mobil, ZEIT vom 31. Januar 2013.

⁵⁾ Der vormalige Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, zitiert in DVR-report 2/2013 S. 19.

⁶⁾ Vgl. die einschlägige Kommentierung zum GG, u. a. *Jarass/Pieroth*, GG, 12. Aufl. (2012), Vorbem. vor Art. 1 Rdn. 6, 7, 56 f. Leipholz/Rinck, GG, 6. Aufl., Vor Art. 1-19, Rdn 50, 460, 500 f. : jew. mit Nachw. aus der Rspr. des BVerfG.

⁷⁾ Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr, 2011, S. 11.

⁸⁾ Gesamtzahl der VUP: 577.204; daran unter Alkoholeinfluss stehende Beteiligte: 15.259 (= 2,6 %); davon wiederum 57,6 % Pkw-Fahrer u. 24,4 % Radfahrer; Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel im Straßenverkehr, 2012, S. 11; die Zahlen für 2013 liegen vmtl. erst im Herbst d. J. vor.

⁹⁾ Allerdings kann man mit dieser Statistik die Zahlen auch anders lesen und deuten: Denn das hiernach annähernd **Doppelte** des Anteils alkoholisierter Radfahrer an allen Unfallbeteiligten dieser Gruppe (4,5 %, 2011; 4,6 %, 2012) gegenüber dem entsprechenden Wert für Pkw-Fahrer (2,5 %, 2011; 2,4 %, 2012) kehrt sich genau um, wenn man den jeweiligen Anteil alkoholisierter Pkw- bzw. Radfahrer an der **Gesamtheit** der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen (589.755, 2011; 577.204, 2012) zugrunde legt. Dann beträgt nämlich der Anteil der alkoholisierten Pkw-Fahrer 1,58 % (2011) bzw. 1,52 % (2012) – und damit das 2,5-fache – gegenüber dem entsprechenden Wert bei den Radfahrern (0,63 %, 2011; 0,64 %, 2012).

¹⁰⁾ Statistisches Bundesamt, a. a. O., 2012, S. 23.

¹¹⁾ Dass in der Diskussion um die „Absenkung der Promillegrenze bei Radfahrern“ nicht von einem Grenzwert (wohlgemerkt: strafbegründender sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit i. S. des § 316 Abs. 1 StGB) von 1,7 ‰, sondern von 1,6 ‰ die Rede ist, hat so – bislang – nicht der BGH entschieden und beruht unter dem Einfluss etwa auf einer neuen Gefahrenabschätzung als Grundlage des von der Rechtsprechung für seine Grenzwertbestimmung in Anspruch genommenen „Erfahrungssatzes“, sondern ist allein die von den Oberlandesgerichten gezogene Konsequenz aus der Entscheidung des BGH von 1990, mit der der Senat den für Führer von Kraftfahrzeugen „geltenden“ Wert von zuletzt 1,3 ‰ (BGHSt 21, 157 ff.) auf nunmehr 1,1 ‰ festsetzte (BGH Beschl. v. 28. Juni 1990, 4 StR 297/90, BGHSt 37, 89 ff.). Dieser Herabsetzung lag zugrunde, dass der BGH wegen der inzwischen verbesserten Analysetechnik den Sicherheitszuschlag zum Grundwert mit nur noch dem Doppelten statt, wie zuvor, dem Dreifachen der Standardabweichung von 0,05 ‰ (mithin mit 0,1 ‰ statt bis dahin – aufgerundet – 0,2 ‰) anzusetzen für ausreichend hielt (zugleich allerdings entschied der BGH, dass der sog. Grundwert, d. h. der „eigentliche“ Gefahrengrenzwert nicht mehr „zwischen 1,0 und 1,1 Promille“, sondern definitiv mit 1,0 anzusetzen sei). Diesen „Abschlag“ von 0,1 ‰ übertrug die h. M. – ohne den in der Ausgangsentscheidung zur Radfahreralkoholisierung angenommenen Grundwert von 1,5 ‰ zu problematisieren – auch auf den „Radfahrer-Grenzwert“ und gelangte so auf den jetzt diskutierten Wert von 1,6 ‰ (so etwa OLG Karlsruhe, Beschl. v. 28. Juli 1997 – 2 Ss 89/97 –, NZV 1997, 486 ff.).

- ¹²⁾ Zur Entstehungsgeschichte des § 316 StGB näher *Maatz*, Verkehrsmedizin in der Rechtsprechung der vergangenen 50 Jahre, in Kongressbericht 2007 der DGVM, Berichte der BAST „Mensch und Sicherheit“ Heft M 195, S. 103, 104 f.; ders. BA 2012 Suppl. S. 3 ff, 7.
- ¹³⁾ Eine exakte Festlegung des für den rechtlich maßgeblichen Wahrscheinlichkeitsgrad („mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“) zugrunde zu legenden Prozentsatzes mag offen sein; jedenfalls dürfte der Prozentsatz deutlich über 99 % liegen (müssen); ebenso der BGH zur exakten BAK-Bestimmung (99,87 %; vgl. BGHSt 21, 157, 165 unter Verweis auf das Gutachten des BGA – Lundt/Jahn – 1966 „Alkohol bei Verkehrsstraftaten“, dort S. 29); zum Umrechnungsfaktor AAK/BAK vgl. BGHSt 46, 358 m. Bspr. *Maatz*, BA 2002, 21 ff u. Suppl. S. 12 ff unter Verweis auf OLG Naumburg.
- ¹⁴⁾ Std. Rspr.; ausdrücklich BGHSt 21, 157, 160.
- ¹⁵⁾ Vgl. u. a. *Kazenwadel/Vollrath* in *Krüger*, Das Unfallrisiko unter Alkohol, 1995, S. 115 ff; dies. BA 1997, 344; dazu *Iffland* BA 1998, 258 ff.
- ¹⁶⁾ BVerfG NJW 1995, 125 und 1990, 3140.
- ¹⁷⁾ Hierzu unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des BVerfG näher *Maatz* BA 2001 Suppl. S. 40, 44.
- ¹⁸⁾ A. a. O.
- ¹⁹⁾ *Fischer* StGB 57. Aufl. § 316 Rdn. 15.
- ²⁰⁾ BGHSt 10, 265/266.
- ²¹⁾ BGH Beschluss vom 17. Juli 1986 – 4 StR 543/86, BGHSt 34, 133.
- ²²⁾ BA 1980, 298 ff; 1984, 97 ff.
- ²³⁾ So der Leitsatz des Beschlusses vom 07. August 1963 – 4 StR 270/63, BGHSt 19, 82.
- ²⁴⁾ Hervorhebung durch Verf.
- ²⁵⁾ So der Leitsatz der Entscheidung vom 29. August 1974 – 4 StR 134/74, BGHSt 25, 360.
- ²⁶⁾ So der Leitsatz und aus den Gründen der Entscheidung vom 29. Oktober 1981 – 4 StR 262/81, BGHSt 30, 251.
- ²⁷⁾ A. a. O. S. 254 f.
- ²⁸⁾ Zu letzterem Gesichtspunkt heißt es in der bereits zitierten Entscheidung von 1990, mit der der BGH den Kraftfahrer-Gefahrgrenzwert sog. „absoluter Fahrunsicherheit“ auf 1,1 % gesenkt hat (BGHSt 37, 89 ff.): „Zudem haben sich die Verkehrsverhältnisse seit 1966 so stark verändert, dass die Leistungsanforderungen an den einzelnen Kraftfahrer wesentlich gestiegen sind. Dies spiegelt sich besonders in der Zunahme der Verkehrsdichte wider. (...) Je höher jedoch die an den Kraftfahrer aufgrund des Verkehrsgeschehens allgemein gestellten Leistungsanforderungen sind, umso eher begründen bei ihm auftretende alkoholbedingte psychophysische Leistungseinbußen Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer (...). Auf die konkret ... zu bewältigende Verkehrssituation kommt es dabei nicht an.“
- ²⁹⁾ So OLG Hamm, Beschl. v. 28. Febr. 2013, BA 2014, 27 f.
- ³⁰⁾ Vgl. zu den Schwierigkeiten der verkehrsrechtlichen Einordnung elektrobetriebener bzw. -unterstützter sog. e-bikes u. a. *Huppertz* NZV 2010, 390 ff., ders. NZV 2012, 23 ff.; *Ternig*, VD 2012, 3 ff.
- ³¹⁾ Um das Ausmaß der von alkoholisierten Radfahrern ausgehenden Unfallgefahr einigermaßen aussagekräftig zu ermitteln, bedarf es aber auch statistischer Daten, die es erlauben, den Radverkehr in seiner Entwicklung – im Vergleich 1980/84 und heute – zu quantifizieren und dies in Verhältnis zu Entwicklung des motorisierten Verkehrs im selben Zeitraum zu setzen.
- ³²⁾ Wie schon eingangs erwähnt, lassen die Daten des Statistischen Bundesamts für die Einschätzung der von alkoholisierten Radfahrern ausgehenden Gefahr für die Verkehrssicherheit keine Aussage über die Art der Unfallbeteiligung, die BAK-abhängige Ursächlichkeit der Alkoholisierung für das Unfallgeschehen und über das Maß der Eigen- und Fremdschädigung zu. Auch ist bei der statistischen Auswertung erforderlich, bei den Radfahrunfällen mit Alkoholbeteiligung des Radfahrers Eigenunfälle (eigenverantwortliche Selbstgefährdung) und Fremdunfälle voneinander abzugrenzen; für die von alkoholisierten Radfahrern ausgehende Unfallgefahr sind dabei auch nur die Unfälle von Bedeutung, bei denen die alkoholische Beeinflussung (Haupt)Ursache ist.
- ³³⁾ BGHSt 37, 89, 94 („1,1-%-Entscheidung“), dort S. 94: „[Den Fahrversuchen] misst der Senat nunmehr besondere Bedeutung zu, da beim Fahrversuch das Fahrverhalten als komplexes Zusammenspiel aller psychophysischen Leistungskomponenten des Fahrzeugführers unter dem Einfluss der jeweiligen individuellen Besonderheiten analysiert wird, weshalb den hierbei gewonnenen Erkenntnissen eine größere Aussagekraft hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit zukommt als dem Nachweis der alkoholbedingten Beeinträchtigung psychophysischer Einzelfunktionen wie etwa der Aufmerksamkeit, Reaktionsfähigkeit oder dem Sehvermögen sowie statistischen Erhebungen“.
- ³⁴⁾ BGHSt 34, 133.
- ³⁵⁾ *Schewel/Schuster/Englert/Ludwig/Stertmann*, Experimentelle Untersuchungen zur Frage der alkoholbedingten Fahrtüchtigkeit von Fahrrad- und Mofafahrern, BLUTALKOHOL 1980, S. 298 – 328 (zit.: Gutachten *Schewe* 1980) und *Schewel/Knöss/Ludwig/ Schäufole/Schuster*, Experimentelle Untersuchungen zur Frage des Grenzwerts der alkoholbedingten absoluten Fahrtüchtigkeit von Fahrradfahrern, BLUTALKOHOL 1984, 97 – 109 (zit. Gutachten *Schewe* 1984).
- ³⁶⁾ U. a. BGHSt 13, 83; 19, 244; 21, 157; 37, 89.
- ³⁷⁾ was einer Wahrscheinlichkeit von (mindestens) 99,85 % entspricht.

- ³⁸⁾ Dazu *S. Brockmann* im nachfolgenden Referat.
- ³⁹⁾ Dass eine im Einzelfall bei einem Radfahrer festgestellte BAK von 1,6 ‰ nach § 3 Abs. 2 FeV i. V. m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV auch die Anordnung der MPU rechtfertigt, unabhängig davon ob der Radfahrer eine Fahrerlaubnis für das Führen von Kraftfahrzeugen besitzt oder anstrebt (so BVerwG, Beschl. v. 20. Juni 2013 – 3 B 102.12 – DAR 2013, 594 f.), stünde m. E. der Festsetzung eines gleich hohen BAK-Werts als – neuem – tatbestandlichen strafbegründenden Grenzwert nicht entgegen. Dass damit (für Radfahrer) ein den Verdacht auf Alkoholmissbrauch begründender Eignungszweifel mit der Strafbarkeit wegen „Trunkenheitsfahrt“ zusammenfielen, entspricht schon der heute „geltenden“ Rechtslage und erweist sich auch nicht etwa als widersprüchlich. Letzteres umso weniger, wenn – meinem Vorschlag entsprechend – in einem neuen § 316 StGB neben dem geltenden Absatz 1 („... nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen ...“) in einem neuen Absatz 2 die „entsprechende“ Strafbarkeit an Grenzwert-BAKen geknüpft wäre, ohne dass es dazu (auch) der Feststellung der Fahrsicherheit bedürfte.
- ⁴⁰⁾ *Maatz*: BA 2002, 21 ff, 28 f und Suppl. S. 12 ff, 14.
- ⁴¹⁾ So könnte die Neufassung von § 316 StGB lauten: (1) <unverändert: „nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen“> (2) **Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer im Straßenverkehr a) ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,55 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder b) ein sonstiges Fahrzeug führt, obwohl er 1,6 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder 0,8 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blut- oder Atemalkoholkonzentration führt.** (3) <Fahrlässigkeit>
- ⁴²⁾ Urt. vom 03. April 2001 – 4 StR 507/00 –, BGHSt 46, 358.
- ⁴³⁾ Vgl. dazu *Christian Fahl*, Zur Festsetzung einer Promillegrenze für Radfahrer, NZV 1996, 307 – 309; *Fahl* plädiert zwar – insoweit mit meinen Überlegungen übereinstimmend – dafür, analog zu § 24a Abs. 1 StVG einen für alle **Kraftfahrer** verbindlichen Grenzwert (als **Tatbestandsmerkmal**) **gesetzlich** in § 316 StGB zu verankern, allerdings Radfahrer von einer solchen Regelung auszunehmen. Nur Letzteres scheint mir inkonsequent.
- ⁴⁴⁾ B.A.D.S., Pressemitteilung vom 25. Mai 2013, „Promillegrenze für Radfahrer noch deutlicher senken, B.A.D.S. will Rad- und Kraftfahrer gleichstellen“.
- ⁴⁵⁾ Ergebnisse des B.A.D.S.-Symposiums „0,0-Promille am Steuer“, Leipzig, 08. Juni 2012, BA 2012, Suppl. S. 3 ff.
- ⁴⁶⁾ *Christian Fahl* a. a. O.; dies bestätigt etwa eine größer angelegte Studie aus Finnland, *Seppo Olkkonen/Risto Honkanen*, The Role of Alcohol in Nonfatal Bicycle Injuries, in *Accid. Anal. & Prev.*, Vol 22, 1990, S. 89 ff.; die Autoren gelangen zu dem Ergebnis: „Alcohol increases the bicyclist’s risk of injury from falling more than from collision. As an unprotected road user, an ebriated bicyclist greatly increases his own risk of injury but seldom causes danger to other road users.“
- ⁴⁷⁾ Zum Anteil der alkoholisierten Fußgänger an VUP s. Statistisches Bundesamt 2012, a. a. O., S. 11, 21 ff.
- ⁴⁸⁾ BTDRs 7/133 vom 05. Februar 1973, S. 5.
- ⁴⁹⁾ Begr. zum ÄndG vom 27. April 1998 BTDRs 13/1439; ebenso BTDRs 14/ 4304 vom 12. Oktober 2000 S. 8.
- ⁵⁰⁾ S. o. Fußn. 46
- ⁵¹⁾ Vgl. BVerfG (Kammer), Beschluss vom 21. Dezember 2004 zum „absoluten Drogenverbot“ des § 24a Abs. 2 StVG; 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 a. a. O. Rdn. 3 ff, 18 ff, 31 f.
- ⁵²⁾ BVerfGE 4, 7, 15 f.
- ⁵³⁾ Dazu s. o. Fußn. 46
- ⁵⁴⁾ Dass die Gurtanlegepflicht (§ 21 Abs. 1 StVO) verfassungsgemäß ist (BVerfG – Kammer – Beschl. v. 24. Juli 1986, NJW 1987, 180), besagt nichts anderes; der Gesetzgeber hat sich hierbei – auch aus Verkehrssicherheitsgründen – im Rahmen seines Handlungsspielraums bewegt, ohne dass damit etwas über seine (Schutz)Pflicht zum Handeln ausgesagt wäre.
- ⁵⁵⁾ BVerfGE 7, 198, 200; 17, 306, 317.
- ⁵⁶⁾ Vgl. dazu die Grafik des ADAC von 04/2011.
- ⁵⁷⁾ So könnte die Neufassung von § 24a Abs. 1 StVG lauten: (1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr a) ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder b) **ein sonstiges Fahrzeug führt, obwohl er 0,4 <Alt.: 0,55> mg/l Alkohol in der Atemluft oder mehr oder 0,8 <Alt.: 1,1> Promille oder mehr im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blut- oder Atemalkoholkonzentration führt.**
- ⁵⁸⁾ Vgl. zur Begr. des RegEntw. BTDRs 14/4304 S. 9.
- ⁵⁹⁾ Dazu *Maatz*, Symposium des BADS „0,00 Promille am Steuer“, BA 2012, Suppl. S. 3 ff., 8.
- ⁶⁰⁾ Quelle: Polizeipräsident Karlsruhe.
- ⁶¹⁾ Die Entwicklung hat sich fortgesetzt. Lt. Pressemitteilung der BNN vom 31.12.2013 lag der (weitere) Zuwachs im Radverkehr nach elektronischer Erfassung auf der sog. Cityroute-Süd „zwischen 2012 und 2013 deutlich über zehn Prozent“.

-
- ⁶²⁾ Auch bei den zum Vergleich in dem fraglichen Zeitraum für den Pkw-Verkehr in Karlsruhe-Stadt herangezogenen Daten zeigt sich eine bemerkenswerte Konstanz der Verkehrsunfallzahlen, wobei der Anteil der alkoholisierten Pkw-Unfallverursacher (zwischen 79 und 95) an den von Pkw-Fahrern verursachten Pkw-Unfällen (ON1; zwischen 2.177 und 2.263) durchschnittlich konstant bei zwischen 3 und 4 % lag. Dass gegenüber diesem Wert der entsprechende Durchschnittswert bei den alkoholisierten Radfahrern doppelt so hoch lag (6–8 %), darf schon angesichts der dort extrem niedrigen Fallzahlen nicht überbewertet werden und signalisiert insbesondere keine allgemein erhöhte Gefahr für die Verkehrssicherheit durch diese Verkehrsgruppe, die einen Regelungsbedarf begründen könnte.
- ⁶³⁾ Quelle Polizeipräsidium Baden-Baden über FIS, Stand 27.03.2014.

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

ROLAND HUHN

Die 1,1-Promille-Grenze für Radfahrer – ein Vorschlag des ADFC

Bundesweit sind alkoholauffällige Radfahrer in das Blickfeld der Presse und der Verkehrssicherheitsarbeit gelangt. Der SPIEGEL berichtete über behördliche Radfahrverbote, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Verkehrswacht und die Gewerkschaft der Polizei fordern, die Promillegrenze für Radfahrer deutlich zu senken. Eine prämierte Bachelor-Arbeit aus Nordrhein-Westfalen von Polizeikommissar Mirko Roeßink („Brauchen wir eine neue Promillegrenze für Radfahrer?“) stellte von 2010 auf 2011 eine Zunahme von Fahrradunfällen unter Alkoholeinwirkung fest. Sie diente der Innenministerkonferenz zusammen mit weiteren Untersuchungsergebnissen als Grundlage eines bundesweiten Verkehrslagebilds, nach dem die Verkehrsunfallentwicklung unter Beteiligung alkoholisierter Radfahrer Handlungsbedarf aufzeigt.

Ist Alkohol ein wesentlicher und sogar zunehmender Faktor bei Fahrradunfällen? Und wie lauten die Gesetze, deren Verschärfung verlangt wird?

Kraftfahrer:

- 1,1 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- 0,5 Promille: Gefahrgrenzwert (Ordnungswidrigkeit)
- Alkoholverbot: Fahranfänger; Fahrer von Taxis, Linienbussen und Gefahrguttransporten (Ordnungswidrigkeit)

Radfahrer:

- 1,6 Promille: Absolute Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- Kein Gefahrgrenzwert

Für beide gilt:

- Ab 0,3 Promille und Fahrfehlern: Relative Fahruntüchtigkeit (Straftat)
- 1,6 Promille mit Kraftfahrzeug oder Fahrrad: Überprüfung der Kraftfahr- oder Radfahreignung (MPU)

Nach § 316 Strafgesetzbuch (StGB) wird bestraft, wer infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher im Verkehr zu führen. Das gilt nicht nur für Kraftfahrzeuge – auch das Fahrrad ist ein Fahrzeug. Der Gesetzgeber hat keinen Promillewert für die Fahruntüchtigkeit festgelegt. Die Bewertung durch die Rechtsprechung fällt für Kraftfahrer und Radfahrer unterschiedlich aus. Kraftfahrzeugführer gelten ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,1 Promille als „absolut“ fahruntauglich. Die Zahl setzt sich aus einem Grundwert von 1,0 Promille und einem Sicherheitszuschlag für Messungenauigkeiten zusammen. Grundwert und Sicherheitsmarge lagen bis 1990 etwas höher (1,3 Promille) und wurden dann vom Bundesgerichtshof auf die heute gültige Schwelle herabgesetzt.

Für Radfahrer hat der BGH die absolute Fahruntauglichkeit 1986 mit 1,7 Promille angenommen (Grundwert 1,5 und Sicherheitszuschlag 0,2 Promille). Da der Zuschlag wegen verfeinerter Messmethoden inzwischen auf 0,1 reduziert ist, gehen die Gerichte heute von einem Grenzwert von 1,6 Promille aus. Wer die unterschiedlichen Grenzen für Kraft- und Radfahrer einfach egalisieren will, übersieht zwei Dinge: Eine Änderung fällt nicht in die Zuständigkeit des Gesetzgebers, und die Rechtsprechung wäre auf neue medizinische Erkenntnisse angewiesen, die nahelegen, dass die sichere Beherrschung von Kfz und Fahrrädern gleich hohe Anforderungen an den Fahrer stellt. Solche Forschungsergebnisse sind nicht in Sicht. Zwar fanden die verkehrsmedizinischen Versuche mit Radfahrern, die den 1,6 Promille zugrunde liegen, bereits in den frühen achtziger Jahren statt. Der Grenzwert für Kraftfahrer ist aber noch älter und wird trotz schnelleren und dichteren Straßenverkehrs nicht in Zweifel gezogen.

Trotzdem ist die Frage berechtigt: Sind 1,6 Promille für Radfahrer nicht „zu viel“? Die Rechtsprechung benötigt für die Bestrafung wegen Fahrsicherheit einen Beweiswert, ab dem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit niemand mehr sicher Rad fahren kann. Gerade deshalb unternahm der Gießener Rechtsmediziner Prof. Günter Schewe vor 30 Jahren seine Fahrversuche mit „jungen, gesunden, trinkgewohnten Probanden“. Bei diesen Radfahrern stieg die Fehlerquote ausnahmslos und „im allgemeinen erheblich“ erst bei 1,5 Promille. Mit dem Zuschlag für Messfehler ergibt das die heute gültigen 1,6 Promille.

Umgekehrt ist Radfahren bis zu diesem Wert aber nicht sicher, im Gegenteil: 1,6 Promille BAK sind ein sehr hoher Wert. Wer nicht erheblich an Alkohol gewöhnt ist, kann bei dieser Alkoholisierung sein Fahrrad nicht wiederfinden, aufschließen oder besteigen – vom Fahren ganz zu schweigen. Eine Angabe, wieviel man trinken muss, um an die Grenze zu gelangen, wäre unseriös, weil die Berechnung von vielen Faktoren wie Alkoholmenge, Körpergewicht, Geschlecht und Trinkdauer abhängt. Eindeutig lässt sich sagen: Mehr als 1 Promille gehen über einen leichten Rausch hinaus und werden bei geselligen Anlässen nur selten erreicht.

Wer unterhalb des absoluten Grenzwerts als Radfahrer alkoholisiert durch Fahrfehler auffällt, macht sich ebenfalls strafbar – jedenfalls theoretisch. Als alkoholtypische Fahrfehler von Autofahrern nennt der Freiburger Mediziner Prof. Michael Bohnert: „Beim Anfahren wird vergessen, das Licht einzuschalten. Richtungsänderungen werden nicht oder falsch angezeigt. Es wird in Schlangenlinien oder verkehrt durch Einbahnstraßen gefahren.“ Das alles kommt auch bei nüchternen Radfahrern öfter vor und lässt keinen Schluss auf eine alkoholbedingte

Fahrunsicherheit zu. Die Polizei hält die Lage aus Gründen der Prävention für unbefriedigend. Sie kann einen Radfahrer unterhalb des absoluten Grenzwerts in der Regel nicht aufhalten und hat außer gutem Zureden keine Handlungsoption. Denn Ausfallerscheinungen unterhalb der absoluten Schwelle sind schwer nachzuweisen. In der Praxis ist die relative Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bedeutungslos.

Weil das Führen eines Fahrzeugs mit zunehmenden Alkoholwerten umso gefährlicher wird, je mehr man sich der absoluten Grenze nähert, gibt es für Kraftfahrer einen weiteren Grenzwert. Vor die absolute Grenze von 1,1 Promille hat der Gesetzgeber einen Gefahrengrenzwert von 0,5 Promille gesetzt (bis 1998 waren es 0,8 Promille). Wenn der absolute Grenzwert aus Rechtsgründen bleiben muss – kann man dann nicht wenigstens auch für Radfahrer eine zusätzliche Warnschwelle mit Bußgeldandrohung setzen? Dafür spricht einiges. Ein erhöhtes Unfallrisiko beim Radfahren unter Alkohol ist nicht von der Hand zu weisen. Von 1995 bis 2005 war die Zahl der verunglückten Radfahrer unter Alkoholeinfluss auf fast 5.000 im Jahr gestiegen; seitdem sinkt sie wieder. 2012 wurden noch 3.726 verletzt oder getötet, was einem Anteil von 4,6 Prozent der Fahrradunfälle mit Personenschaden entspricht. Bei den Autofahrern war dieser Anteil mit 2,4 Prozent nur halb hoch. Weitaus stärker ist die Zahl verunglückter alkoholisierter Autofahrer zurückgegangen.

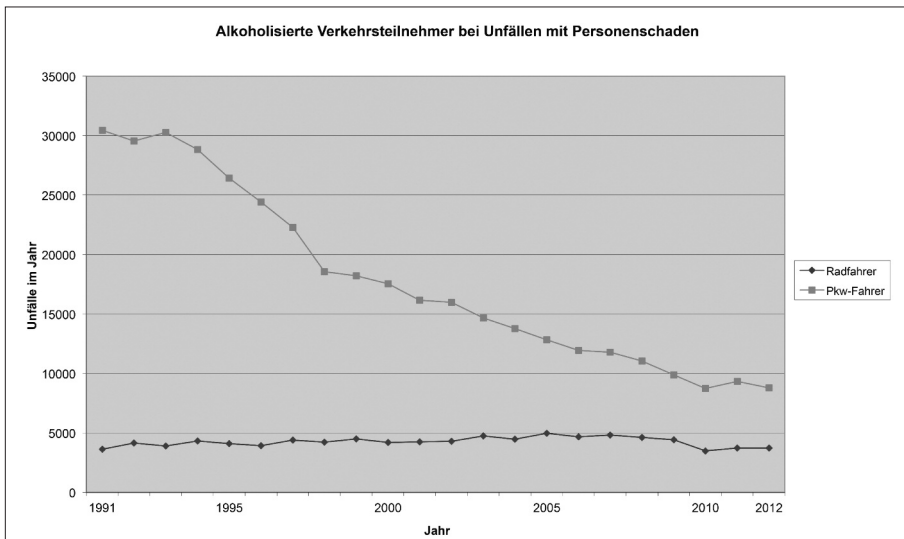


Abb. 1: Alkoholisierter Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Personenschaden.

Das wird auf die 1998 eingeführte 0,5-Promille-Grenze und auf das strikte Alkoholverbot für Fahranfänger seit 2007 zurückgeführt. Deshalb steigt der relative Anteil der Radfahrer an allen Alkoholunfällen. Ein Grund dafür dürften die Unfälle mit Personenschaden als Berechnungsgrundlage sein: Die Sicherheitstechnik moderner Pkw schützt auch betrunkene Fahrer, die nicht in der Statistik erscheinen, wenn sie unverletzt aus dem Unfallauto steigen. Das allein reicht als Erklärung aber nicht aus, denn der Rückgang der Verletztanzahlen ist bei den Kfz-Unfällen mit Alkohol noch stärker als bei den Kfz-Unfällen insgesamt. Weniger stark ist der Unfallrückgang in absoluten Zahlen bei den alkoholisierten Radfahrern. Doch auch hier zeigt sich seit 2010 eine Verhaltensänderung. Zwei aktuelle Statistiken stützen diese Folgerung: Von 2009 bis 2013 wurden 31 Prozent weniger Radfahrer wegen Fahrens unter Alkohol oder Drogen verurteilt (Rückgang von 11.782 auf 8.136 dieser Verkehrsstraftaten). Trotz des großen Dunkelfelds bei Alkoholdelikten im Straßenverkehr spricht dies für einen tatsächlichen Rückgang und nicht dafür, dass weniger kontrolliert wurde. Eher scheint es so zu sein, dass die Polizei sich verstärkt um angetrunkene Radfahrer kümmert.

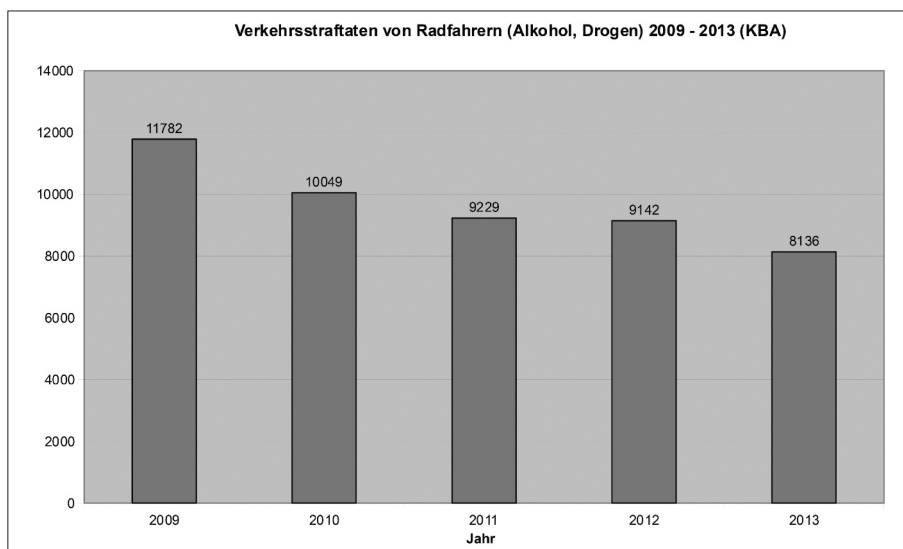


Abb. 2: Alkohol-Verkehrsstrafaten von Radfahrern.

Der Anteil betrunkenen Radfahrer an Alleinunfällen ging ebenfalls zurück. Nach einer Sonderauswertung des Statistischen Bundesamts für den ADFC ist er drei- bis viermal so hoch wie an den übrigen Fahrradunfällen, sank aber seit 2006 durchgängig von 20,8 auf 17,4 Prozent im Jahr 2010. Eine Zunahme von Fahrradunfällen mit Alkoholbeteiligung ist nicht festzustellen. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit kann es aber nicht sein, die Zahl der Unfälle auf einem bestehenden Niveau zu halten, sondern gegen klar erkannte Unfallursachen anzugehen. Auch wenn im Durchschnitt weniger als einer von 20 verunglückten Radfahrern unter Alkoholeinwirkung stand, ist das Unfallrisiko erhöht. Solche Unfälle haben auch schwerere Folgen. So sind Gesichtsverletzungen bei Alkoholunfällen dreimal so häufig wie bei nüchternen Radlern. Von einem Gefahrgrenzwert für Radfahrer darf man ähnlich positive Wirkungen wie von der 0,5-Promille-Grenze für Kraftfahrer erwarten: Weniger Alkoholfahrten und -unfälle, langfristig ein Rückgang der durchschnittlichen Alkoholpegel bei Verunglückten, weniger verletzte und getötete Radfahrer. Spricht das dafür, den Gefahrgrenzwert ebenfalls bei 0,5 Promille anzusetzen?

Ein einheitlicher Gefahrgrenzwert für alle Fahrzeugführer („gleiches Recht für alle“) erscheint auf den ersten Blick plausibel und ist in manchen Staaten die Regel. In Deutschland wird dieser Ansatz aber selbst innerhalb der Kraftfahrer nicht angewandt. So wurde 2007 das Alkoholverbot für Fahranfänger eingeführt, weil ihr Unfallrisiko stark erhöht ist (§ 24c Straßenverkehrsgesetz). Schon länger bestehen weitere Alkoholverbote für das Betriebspersonal von Buslinien, für Taxifahrer und für Fahrer von Gefahrguttransporten. Der Gesetzgeber berücksichtigt damit die gesteigerte Gefahr für die Fahrgäste oder für die Allgemeinheit. Beim Fahrrad ist das Gefahrenpotenzial deutlich geringer als beim Kraftfahrzeug. Verkehrsmedizin und Rechtsprechung gehen außerdem davon aus, dass ein Fahrrad weniger hohe Anforderungen an seinen Fahrer stellt als ein Kraftfahrzeug. Das Straßenverkehrsrecht bestätigt dies indirekt: Es verlangt keine Fahrerlaubnis, und schon Kinder dürfen ohne ein festgesetztes Mindestalter Rad fahren. Eine Grenze von 0,5 Promille für Radfahrer würde voraussichtlich von der Bevölkerung nicht akzeptiert. Die gesellschaftliche Akzeptanz – verstanden als Befolgung aus Einsicht – ist aber besonders wichtig bei einem Delikt, das schwer zu kontrollieren ist. Nur eine von 600 Kfz-Fahrten unter Alkoholeinfluss wird entdeckt.

0,5 Promille als Bußgeldtatbestand wären unnötig niedrig. Von den alkoholisierten Radfahrern verunglückten 86 % mit 1,1 Promille oder mehr und nur 10 % mit einer BAK zwischen 0,5 und 1,1 Promille.

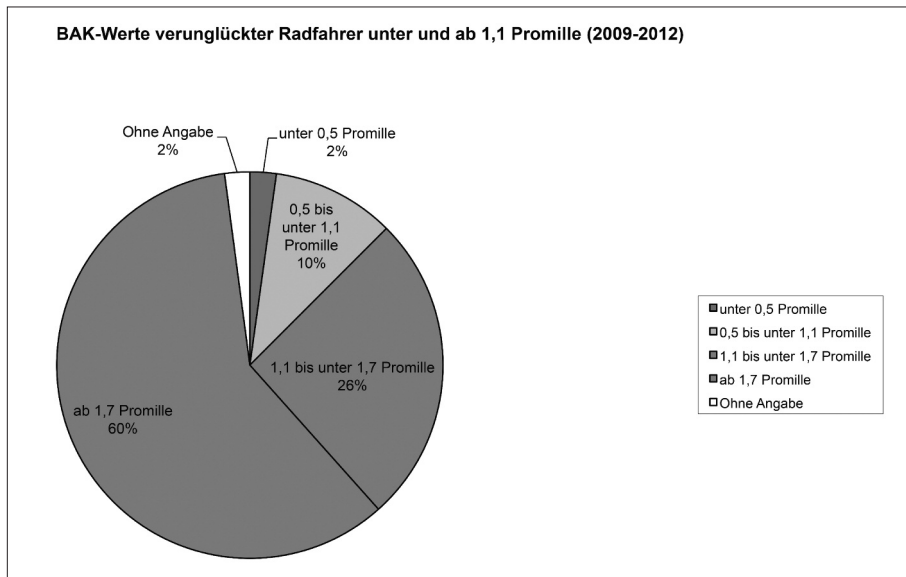


Abb. 3: BAK-Werte verunglückter Radfahrer.

Bei den alkoholisierten Autofahrern verursacht dagegen schon diese geringere Alkoholisierung mehr als 21 Prozent der Unfälle. Das spricht gegen eine völlige Gleichbehandlung.

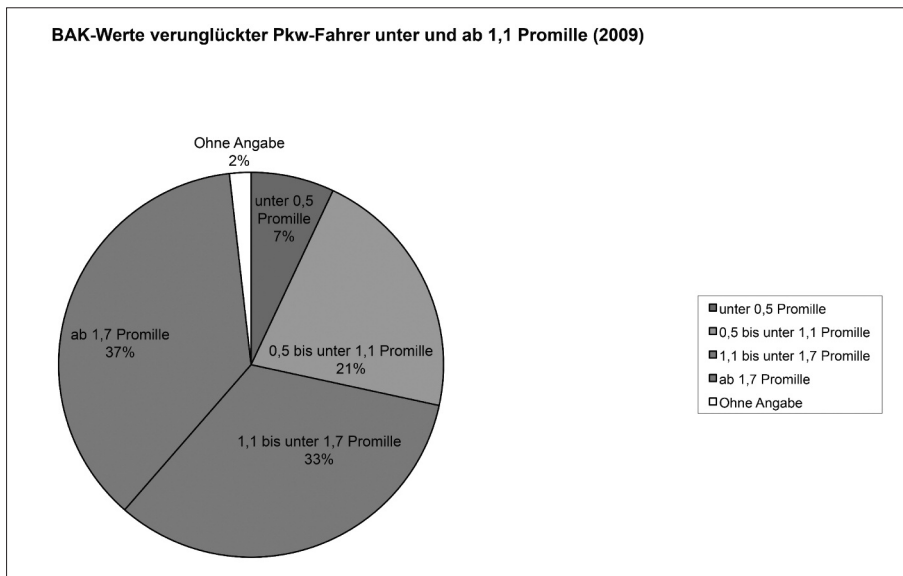


Abb. 4: BAK-Werte verunglückter Pkw-Fahrer.

Außerdem verunglücken auffällig viele der alkoholisierten Radfahrer erst bei BAK-Werten ab 2,0 Promille, fast ein Viertel von ihnen mit 2,0 bis 2,5 Promille. Man kann sich darüber empören, dass sie mit so viel Alkohol im Blut noch fahren konnten – zumindest bis zur Unfallstelle. Man kann aber auch einen Vergleich mit den BAK verunglückter Autofahrer anstellen. Bei den Pkw-Fahrern ist bereits in der BAK-Gruppe von 1,4 bis unter 1,7 Promille der höchste Unfallanteil erreicht. Wenn man die beiden Balkengrafiken übereinander legt, ergibt sich recht genau eine Verschiebung der BAK-Werte um 0,6 Promille im Vergleich Radfahrer zu Pkw-Fahrern. Die

Auswertung aller 15.304 polizeilich erfassten Fahrradunfällen mit Verunglückten von 2009 bis 2012 ist ein starkes Indiz dafür, dass die unterschiedlichen Grenzwerte für die absolute Fahrnsicherheit von 1,1 und 1,6 Promille auch in dieser Größenordnung berechtigt sind.

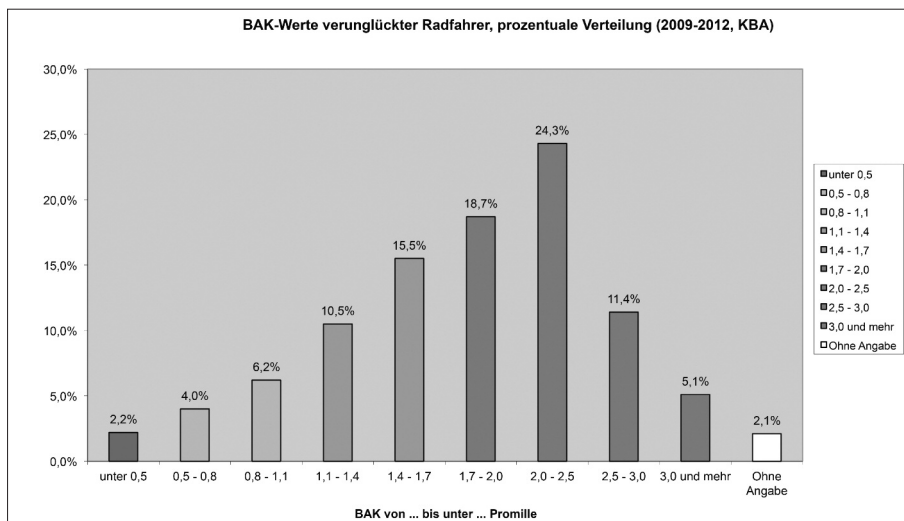


Abb. 5: BAK-Werte verunglückter Radfahrer 2009-2012.

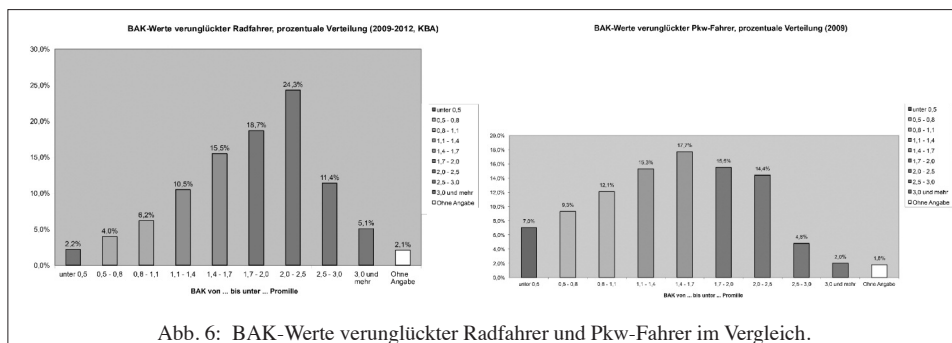


Abb. 6: BAK-Werte verunglückter Radfahrer und Pkw-Fahrer im Vergleich.

Dass eine niedrige Promillegrenze (wie 0,5 Promille für alle Fahrzeuglenker) den Ordnungshütern die Arbeit erleichtern könnte, reicht angesichts des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit als Argument nicht aus. Selbst die Polizei teilt diese Einschätzung nicht uneingeschränkt, wie ein Blick ins Ausland zeigt. Die benachbarte Schweiz führte für Kfz-Führer und Radfahrer Geldbußen ab einer BAK von 0,5 Promille ein. Zum Nachweis genügt eine Atemalkoholanalyse. Ab 0,8 Promille ist zusätzlich eine Blutentnahme vorgeschrieben. Nach einigen Jahren praktischer Erfahrung schlug die Schweizer Polizei vor, Radfahrern die aufwendige und teure Blutprobe erst bei 1,1 Promille abzunehmen. 2007 wurde diese Regelung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eingeführt und bis heute beibehalten.

In Polen gilt dieselbe niedrige Promillegrenze für Radfahrer wie für Autofahrer. Bis zu 60.000 Radfahrer im Jahr standen deshalb wegen Fahrens unter Alkohol vor Gericht, insgesamt mehr 10.000 von ihnen mussten in der Vergangenheit Haftstrafen verbüßen – obwohl auch in Polen betrunkene Radfahrer in erster Linie sich selbst gefährden. Erst Ende 2013 hat der polnische Gesetzgeber Radfahren mit mehr als den erlaubten 0,2 Promille zur Ordnungswidrigkeit herabgestuft, für die keine Gefängnisstrafe verhängt werden kann.

Die Polizei weist zu Recht darauf hin, dass Vorschriften nur wirken können, wenn ihre Einhaltung kontrolliert wird. Sie beklagt aber auch ihre ungenügende Personalausstattung. Unter diesen Umständen dient es der Verkehrssicherheit, die Ressourcen im Radverkehr auf die Überwachung der Verkehrsteilnehmer mit höheren BAK-Werten zu konzentrieren, von denen die größte Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht. Man kann diese Aufgabe mit dem Fischen mit einem Schleppnetz vergleichen. Gegenwärtig hat dieses Netz eine Maschenweite von

1,6 Promille, Radfahrer mit weniger Promille schlüpfen hindurch. Wenn man die Maschen sehr klein wählt – 0,8 oder sogar 0,5-Promille –, dann gehen selbstverständlich sehr viel mehr alkoholisierte Radfahrer ins Netz. Die allermeisten von ihnen wären aber „kleine Fische“ oder, um wieder auf den Radverkehr zu kommen, eher gering alkoholisierte Radfahrer, von denen nur eine relativ geringe Gefährdung ausgeht. Auch diese Fälle müsste die Polizei zeit- und personalaufwendig aufnehmen und bearbeiten. Schon die Feststellung der Personalien kann sich schwierig gestalten, weil Radfahrer keine Papiere bei sich führen müssen. Das alles kostet Zeit, die dann für die „dicken Fische“ fehlt, nämlich für Radfahrer mit einer BAK ab 1,1 und sogar 1,6 Promille.

Unterschiedliche Schwellenwerte für Fahrrad und Kfz sind auch sinnvoll, um nicht die Einstellung zu fördern, bei gleicher Sanktion könne man angetrunken bequemer und „sicherer“ mit dem Auto statt mit dem Fahrrad fahren. 0,5 Promille wären als Gefahrgrenzwert unverhältnismäßig niedrig, 1,6 Promille dagegen sind bereits ein Indikator für Alkoholmissbrauch. An diesen weiter gültigen Grenzen und an der geringeren Fremdgefährdung durch Radfahrer sollte sich der Gesetzgeber bei der Sanktion mit einem Bußgeld orientieren. Mehr 1 Promille überschreiten die Grenzen des gesellschaftlich akzeptierten Trinkens. Ab diesem Grad der Alkoholisierung lässt die Entscheidungsfähigkeit nach, das Trinkverhalten zu steuern oder das Fahrrad stehen zu lassen. Das Unfallrisiko vervielfacht sich; die Unfallfolgen sind schwerer, weil Schutzreflexe verzögert einsetzen. Auch wenn die rechtlichen Folgen jeweils unterschiedlich sind: 1,1 Promille wären ein klarer und eindeutiger Grenzwert, ab dem man weder Auto noch Fahrrad fahren darf.

Auf der Grundlage dieser Überlegungen und nach dem Vorbild des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes hat der ADFC diesen Gesetzesvorschlag für einen neuen Bußgeldtatbestand formuliert:

§ 24d 1,1 Promille-Grenze für Radfahrer

(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Fahrrad führt, obwohl er 0,55 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Fahrrad führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

(3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu eintausendfünfhundert Euro geahndet werden.

(5) § 24a Abs. 5 gilt entsprechend.

Rechtsfolgen

Das vorgeschlagene Höchstmaß der Geldbuße orientiert sich an § 24a Abs. 4 StVG („bis zu dreitausend Euro“) und an § 3 Abs. 6 BKatV, der einen um die Hälfte ermäßigten Regelsatz bei Ordnungswidrigkeiten von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern vorsieht. Bei Verstößen von Kraftfahrern gegen § 24a StVG beträgt die Geldbuße mindestens 500 Euro. Der Erstverstöß von Radfahrern hätte entsprechend ein Bußgeld von 250 Euro zur Folge. Mit dieser Ermäßigung wird die geringere Fremdgefährdung berücksichtigt, die von Radfahrern ausgeht.

Ein befristetes Fahrverbot von mindestens einem Monat (§ 25 Abs. 1 StVG) ist nur für Zuwiderhandlungen beim Führen eines Kraftfahrzeugs vorgesehen, nicht aber für Radfahrer. § 13 FeV (Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik) würde nach dem Vorschlag des ADFC auch Radfahrer treffen, „wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden“. Die Folge ist eine Gutachtenanordnung bei Radfahrern, die eine Fahrerlaubnis haben und wiederholt mit 1,1 Promille oder mehr auf dem Fahrrad aufgefallen sind. Das wäre nach einem erneuten Verstoß gegen einen eindeutigen gesetzlichen Grenzwert nicht unverhältnismäßig. Bereits heute wird nach einer einzigen Fahrradfahrt mit 1,6 Promille eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet.

Ein Wort zum Schluss: Der Gesetzesvorschlag des ADFC hat nicht das Ziel, dass mehr Radfahrer bestraft werden. Es geht darum, Verkehrsunfälle zu verhindern - auch solche, bei denen allein Fahrradfahrer zu Schaden kommen. Selbst die scheinbar harmlosen Stürze ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmer haben 70 Radfahrer unter Alkohol von 2006 bis 2010 das Leben gekostet. Der ADFC strebt auch im Radverkehr die Vision Zero an: keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Die 1,1 Promille-Grenze als Bußgeldtatbestand soll Radfahrer nicht entmündigen, sondern ihre Eigenverantwortung als Verkehrsteilnehmer fördern.

Anschrift des Verfassers

Roland Huhn
Referent Recht des
Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs
ADFC-Bundesgeschäftsstelle
Friedrichstraße 200
10117 Berlin
Email: Roland.huhn@adfc.de

SIEGFRIED BROCKMANN

Probandenversuche mit alkoholisierten Radfahrern

Im Jahr 2012 hat das Plenum des von Unfallforschung der Versicherer (UDV) und Deutschem Verkehrssicherheitsrat (DVR) gemeinsam durchgeführten Symposiums **Sicherer Radverkehr** unter anderem beschlossen: „Die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit muss von jetzt 1,6 Promille abgesenkt werden. Außerdem soll ein Ordnungswidrigkeitentatbestand eingeführt werden. Die Grenzwerte sollen durch wissenschaftliche Methoden ermittelt werden. Vorgeschlagen sind 1,1 bzw. 0,8 Promille.“

In der Folge haben sich die Innen-, Verkehrs- und Justizministerkonferenzen der Länder mit der Frage der Senkung des Blutalkohol-Grenzwerts für die absolute Fahruntüchtigkeit befasst, den die Rechtsprechung bisher bei 1,6 Promille annimmt. Schon beim Beschluss des Symposiums, aber auch bei den Befassungen der Ministerkonferenzen und den entsprechenden Beschlüssen wurde nicht immer deutlich, dass dieser Wert – jedenfalls solange man nicht ein Gesetz schaffen will – nur geändert werden kann, wenn die Rechtsprechung anhand aktueller Studien zu abweichenden Erkenntnissen kommen würde.

Die letzte Studie, auf der die Rechtsprechung bis heute aufbaut, stammt von Schewe aus dem Jahr 1984. Seinerzeit wurden 79 Probanden zwischen 18 und 44 Jahren (15 Frauen und 64 Männer) ausschließlich mit hohen Zielkonzentrationen zwischen 1,5 und 1,7 Promille einem Fahrversuch unterzogen.

Auf diesem Design baut die aktuelle von der UDV in Auftrag gegebene Studie der Universität Düsseldorf auf. Gleichzeitig wurden die der damaligen Studie vorgeworfenen Mängel beseitigt, die darin bestanden, dass der Alkoholkonsum morgens (ca. 09:00 bis 11:00 Uhr) mit einer sehr kurzen Resorptionszeit stattfand, es weder einen Brems- noch einen Reaktionstest gab und auch keine ärztliche Untersuchung vorgenommen wurde.

Entstanden ist ein anspruchsvoller Parcours, der in Bezug auf ein mögliches Verletzungsrisiko der Probanden an der Grenze des ethisch Vertretbaren lag.

Auf diesem Parcours mussten die Probanden Tests unterschiedlicher Schwierigkeitsstufen durchführen:

- Geradeausfahrt auf einer konisch sich verjüngenden 45 m langen Strecke – Konzentrationsfähigkeit;
- Tordurchfahrten durch 6 seitenversetzte Tore – Koordinationsfähigkeit;
- Slalomfahrt durch 10 in einer Linie aufgestellte Kegel mit zunehmend von 4 m auf 1,5 m verringertem Abstand – Koordinationsfähigkeit;
- Bremsstest zur Ermittlung der Reaktionsgeschwindigkeit an einer Ampelanlage und einer STOP-Linie – Konzentrationsfähigkeit;
- Ablenkung durch Einblendung eines Wortes an einem festmontierten Leuchtdisplay – Konzentrationsfähigkeit;
- Durchführung einer Kreisfahrt dreimal im Uhrzeigersinn – Konzentrations- und Koordinationsfähigkeit;
- Unvorhergesehenes Ereignis, z. Bsp. in den Fahrweg rollender Ball, Blenden mit einer Taschenlampe, Zwischenrufe, diverse Barrikaden – Reaktionsfähigkeit;
- Vorbeifahren an Hindernissen – Reaktions- und Koordinationsfähigkeit; Abfrage eines während der Fahrt eingespielten Wortes – Konzentrationsfähigkeit.

Der Alkoholkonsum der Teilnehmer wurde genau dokumentiert. Zu Beginn konnten die Probanden sich durch beliebig viele Fahrten mit den Aufgaben vertraut machen, so dass die Messungen nicht durch Gewöhnung beeinflusst werden konnten. Sodann wurde eine Fahrt mit 0,0 Promille absolviert und dann jeweils nach Erreichen des nächsten 0,3-Promille-Schritts.

Die Fahrten wurden per Kamera aufgezeichnet und nach jeder Fahrt fand eine ärztliche und augenärztliche Untersuchung (Messung der Fusionsbreite, Durchführung eines sog. Swinging-Tests, Messung der Vorlesezeit) statt.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Versuche wurden mit insgesamt 83 Probanden durchgeführt. Davon waren 38 Frauen und 45 Männer, alle zwischen 18 und 53 Jahren. Der Altersmedian betrug 25 Jahre (Männer: 26 Jahre, Frauen: 23 Jahre).

Sowohl die einzelnen Ergebnisse der ärztlichen Untersuchungen als auch die Beobachtungen der Videoauswertungen wurden nach einem Punktschlüssel codiert und mit statistischen Methoden zu einer Gesamtschau aggregiert.

Die erreichten maximalen Blutalkoholkonzentrationen lagen zwischen 0,07 Promille und 2,58 Promille.

Die Auswertung der medizinischen Untersuchungen zeigt einen moderaten Anstieg der Ausfälle bis etwa 1,0 Promille. Danach nimmt die Ausfallrate deutlich zu, um schließlich jenseits von 1,6 Promille nochmals steil anzusteigen.

Die Videoauswertung wurde nach folgenden Kriterien durchgeführt: Koordinationsfehler, insbesondere motorische Defizite; Konzentrationsfehler, insbesondere kognitive Defizite; Reaktionsfehler, insbesondere Defizite

bei komplexen Ereignissen. Sie zeigt ein ähnliches Bild wie die der medizinischen Auswertung: Bei einer sehr starken Streuung, vor allem im unteren Promillebereich, ist eine deutliche Stufe erstmals jenseits von 0,5 Promille erkennbar. Auf diesem Niveau verharrt die Leistungsfähigkeit dann, um erneut eine deutliche Stufe jenseits von 1,1 Promille zu bilden. Erstmals bei diesem Wert erreicht auch kein Proband mehr die Leistungsfähigkeit ohne Alkohol. Eine nächste deutliche Stufe ist dann ab 1,6 Promille erkennbar. Hier liegen alle Werte deutlich unter der Leistungsfähigkeit in nüchternem Zustand. Allerdings zeigt die Abbildung 7 deutlich, dass die Leistungsfähigkeit einzelner Probanden über 1,6 Promille noch über den Ergebnissen anderer Probanden im nüchternen Zustand liegt.

Wertung der Ergebnisse

Eine Änderung des in der Rechtsprechung angenommen Grenzwerts für die Fahruntüchtigkeit von Radfahrern unter die bislang geltende Grenze von 1,6 Promille hätte erfordert, dass ausnahmslos alle Probanden nicht mehr in der Lage gewesen wären, das Fahrzeug oberhalb dieses Wertes sicher zu führen. Dies konnte aber nicht nachgewiesen werden. Für eine eventuelle Festsetzung von Grenzwerten im Gesetz gibt die Untersuchung jedoch ausreichend Anhaltspunkte.

Anschrift des Referenten

Siegfried Brockmann
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 – 43G
10117 Berlin
Email: unfallforschung@gdv.de

KATJA LUCHMANN, DOROTHEA HATZ, WOLFGANG I. SCHÖLLHÖRN, REINHARD URBAN

Strengere Regeln für alkoholisierte Radfahrer*)

Die zunehmenden Anforderungen an die Mobilität von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, aber auch unmittelbare Anforderungen an die Mobilität an Arbeitsplätzen bedingen insbesondere im städtischen Umfeld und vor allem innerorts eine fast explosionsartige Zunahme des Individualverkehrs trotz aller Anstrengungen der Städte, Gemeinden und anderer öffentlicher Stellen zum Ausbau und zu Förderung von öffentlichen Transportmöglichkeiten. Da damit gleichzeitig ein zunehmender Mangel an Parkmöglichkeiten einhergeht, wird auch für die Fahrt von und zum Arbeitsplatz immer häufiger auf das Fahrrad – insbesondere bei innerstädtischem, randstädtischem oder stadtnahem Wohnen – zurückgegriffen, so dass Radfahrer nicht nur in typischen Radfahrregionen oder -städten, wie z. B. Münster, zunehmend das Bild auf den Straßen und Gehwegen prägen. Während es sich hierbei um Personen mittleren Alters handelt, kommen in Großstädten mit Universitäten vor allem Personen jüngeren Lebensalters hinzu.

Neben diesen Bevölkerungsgruppen, die mehr und mehr aus ökonomischen und zeitlich strategischen Gründen zum Fahrrad als Personentransportmittel greifen, nutzen Personen aller Altersgruppen und vor allem auch ältere Jahrgänge immer häufiger das Fahrrad vor allem aus Gesundheits- und insbesondere gesundheitspräventiven Überlegungen.

Da mit diesem Boom der Fahrradnutzung das Angebot an gesonderten Fahrradwegen nicht Schritt halten kann, sind Fahrradfahrer auch bei konzentrierter Verkehrsteilnahme in der heutigen Verkehrsverdichtung naturgemäß durch das Fehlen von „Knautschonen“ besonderen Gefahren ausgesetzt. Sie stellen jedoch auch für andere Verkehrsteilnehmer, z. B. Fußgänger auf Fußwegen, die mit oder ohne optische Abtrennung auch von Fahrradfahrern benutzt werden, oder auch für den motorisierten Straßenverkehr, durch z. B. krankheits- oder exogen bedingte unsichere Fahrweise, Gefahrenquellen, sowohl für die Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, als auch durch Unfälle im Rahmen von plötzlich erforderlichen Ausweichmanövern von Pkw-Fahrern, Gefahrenquellen für sächliche Werte dar. Fahrradfahrer sind dabei keine spezielle Bevölkerungsgruppe, sondern repräsentieren die Gesamtbevölkerung. Zu den systemimmanenten Gefahren müssen auch die typischen Gefahren von Alkohol- oder anderweitiger zentraler Beeinflussung, entsprechend dem Konsumverhalten in der Gesamtbevölkerung, den Verkehrsunfalldaten und Feststellungen zu entsprechenden Beeinflussungen von motorisierten Verkehrsteilnehmern, zusätzlich gesetzgeberische, versicherungsrechtliche oder andere Überlegungen einbezogen werden.

Der Gesetzgeber und die Rechtsprechung haben dabei auf der Basis ausgedehnter – vorwiegend im Bereich der Rechtsmedizin durchgeführter – Untersuchungen einen Grenzwert für eine aus juristischer und verkehrsmedizinischer Sicht noch hinreichend sicheren Teilnahme am Straßenverkehr auf der Basis experimenteller Untersuchungen von SCHEWE et al. aus den Jahren 1980 und 1984 entwickelt und festgelegt (1,6 ‰). Berücksichtigt man dabei die inzwischen vervielfachte Verkehrsdichte sowohl des motorisierten, als auch des nicht motorisierten Straßenverkehrs, so stellt sich die Frage, ob dieser Grenzwert für Fahrradfahrer nicht mehr oder weniger deutlich abgesenkt werden sollte.

Simulation von speziellen Anforderungen für Radfahrer

Hierzu wurden in Kooperation mit dem Institut für Sportmedizin, Abteilung für Trainings- und Bewegungswissenschaft der Johannes Gutenberg-Universität Mainz und Partnern in Letland Tests zur Erfassung des Koordinationsvermögens, der kognitiven Flexibilität, der Reaktionsgeschwindigkeit und allgemeinen Motorik, des Distanzgefühls und vor allem der Konzentrations- und Multitaskingfähigkeit mit freiwilligen Probanden unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Alkoholtoleranz durchgeführt. Hierbei wurden Erkenntnisse aus sportwissenschaftlichen Untersuchungen, bei denen gezeigt werden konnte, dass bei nüchternen Personen durch extern hervorgerufene Anforderungen, z. B. an den Gleichgewichtssinn und die Bewegungskoordination – wie dies für Radfahrer in besonderem Maße gilt –, bessere Resultate in Reaktions- und Koordinationstests erzielt werden, als ohne diese zusätzlichen Faktoren. Es ist im nächsten Schritt zusätzlich ein Test zur Erkennung komplexer Muster bei geringer Reizdichte geplant. Die Mustererkennung bei geringer Reizdichte ermöglicht die Einschätzung der Fehlerhäufigkeit trotz ausreichend bekannter Umgebung, wie es bei alkoholisierten Fahrradfahrern in typischer Weise auf dem Weg – z. B. von einer Gaststätte nach Hause – der Fall ist.

Die Fahrversuche wurden dabei sowohl im Rahmen von „Tagfahrten“, als auch im Rahmen von „Nachtfahrten“ durchgeführt, per Video-Aufzeichnung für jeden Teilnehmer dokumentiert und nach Fehlern – speziell individuellen Fehlerpunkten, abhängig von aufgetretenen Unsicherheiten, Kollisionen mit Begrenzungen oder gar Stürzen – ausgewertet. Zusätzlich wurde, entsprechend den Untersuchungen von SCHEWE et al., die jeweils ge-

*) Bei der vorliegenden Veröffentlichung handelt es sich um eine Zusammenfassung des gehaltenen Referats zu den Zwischenergebnissen der genannten Studie. Nach Abschluss der Studie werden die Ergebnisse in einem gesonderten Aufsatz in dieser Zeitschrift publiziert.

nutzte Zeit für den Einzelversuch erfasst und bewertet. Es wurden die Versuche sowohl im nüchternen Zustand, als auch im alkoholisierten Zustand bei 0,5 ‰, 1,0 ‰ und 1,5 ‰ durchgeführt

Es konnten inzwischen insgesamt 72 Fahrversuche ausgewertet werden. Dabei zeigte sich zunächst, dass, naturgemäß abhängig von der individuellen Alkoholtoleranz, „Nachtfahrten“ trotz der eingeschränkten Lichtverhältnisse (Fahrlicht des Fahrrades, Laternenbeleuchtung der Fahrstrecke) in den meisten Fällen besser, d. h. mit geringerer Fehlerzahl absolviert wurden, als Tagfahrten bei gleichem Alkoholisierungsgrad. Gleichzeitig fiel auf, dass zumeist bei 0,5 ‰ in 82 % der Versuche mehr oder weniger deutlich geringere Zeiten für die Durchführung der Versuche benötigt wurden. Der Prozentsatz verringert sich bei einer Alkoholisierung von 1,0 ‰ auf nur noch 37 %. Bei 1,5 ‰ waren 17 % der Probanden teils nach eigener Einschätzung, teils nach Einschätzung der Versuchsleitung nicht mehr fahrfähig. Bei den noch fahrfähigen Teilnehmern verlängerten sich durchgehend die Fahrzeiten um bis zu 46 %.

Während, bezogen auf „Tagfahrten“, die Probanden im nüchternen Zustand eine Fehlerzahl von 0 bis 14 aufwiesen und es ihnen in der Regel gelang, bei den letzten der geforderten mehrfachen Teststreckendurchfahrten ihre Fehlerzahl individuell zu minimieren, stieg die Fehlerzahl bei 0,5 ‰ auf 8 bis maximal 22. Auch hier waren noch 93 % der Personen in der Lage, ihre individuelle Fehlerzahl im Rahmen der mehrfachen Teststreckendurchfahrten zu verbessern. Bei 1,0 ‰ stieg die Fehlerzahl auf 14 bis maximal 42, jetzt allerdings konnten nur noch 17 % der Probanden ihre Fehlerzahl verbessern. Bei 1,5 ‰ ergaben sich, entsprechend den Untersuchungen von SCHEWE et al., signifikante Fehleranstiege um 27 % bis 162 % gegenüber dem nüchternen Wert. Dennoch waren mit einer Individualfehlerzahl von bis zu 15 zwölf Versuchspersonen in der Lage, nahezu den maximalen „Nüchtern-Fehlerzahl-Wert“ zu erreichen.

Bei den Koordinations- und Leistungstests unter externer Belastung des Gleichgewichtssinns zeigten 87 % der Probanden bessere Ergebnisse als bei fehlender externer Belastung. Während bei einer Alkoholisierung von 0,5 ‰ eine Fehlerzunahme bis maximal 17 % des nüchternen Wertes nachweisbar war, sprang die Fehlerzahl beim Alkoholisierungsgrad 1,0 ‰ auf 78 % bis maximal 87 % und stieg bei den noch für diesen Versuch fähigen Personen bei 1,5 ‰ auf 85 % bis 127 % gegenüber dem nüchternen Wert. Hier wurden inzwischen insgesamt 46 Versuche ausgewertet.

Die Fehlerzunahmen belegen einen signifikanten „Grenzbereich“ für die Alkoholisierung zwischen 1,0 ‰ und 1,5 ‰ und sollten Anlass geben, nach Auswertung der geplanten 200 Einzelprobanden auf der Basis fundiertem Datenmaterials den bestehenden Fahrunsicherheits-Grenzwert von 1,6 ‰ zu diskutieren.

Anschrift für die Verfasser

Professor Dr. Dr. Reinhard Urban
Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der
Johannes-Gutenberg-Universität Mainz
Am Pulverturm 3
55131 Mainz
Email: rurban@uni-mainz.de

*Aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, Abteilung Verkehrsmedizin
und Forensische Psychiatrie und Zentrum für Forensische Haaranalytik*

ISA THIELE, IVA POPPER, MARKUS BAUMGARTNER, MUNIRA HAAG-DAWOUUD

Einhaltung einer Abstinenz bei Methadonsubstituierten

Eine retrospektive Studie in der Abteilung Verkehrsmedizin und Forensische Psychiatrie des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich

Maintaining abstinence during methadone substitution

A retrospective study in the Department of Traffic Medicine and Forensic Psychiatry, Institute of Legal and Forensic Medicine, University of Zurich

Einleitung

Das Ziel der vorliegenden retrospektiven Untersuchung war es festzustellen, wie häufig Personen, die in einer Substitutionsbehandlung mit Methadon stehen und einen gültigen Führerausweis haben, im Rahmen der periodisch durchgeführten Abstinenzkontrollen in unserem Institut drogenrückfällig geworden sind und deren Fahreignung somit verneint werden musste. Durch die aktuelle Untersuchung sollte die bisherige Praxis der Abstinenzkontrollen überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die Auflagedauer.

In der Schweiz befinden sich gemäss den statistischen Erhebungen des Bundesamts für Gesundheit ca. 18 000 Personen in einem Substitutionsprogramm mit Methadon oder Buprenorphin [1]. Dabei haben sich die Zahlen zwischen 2000 und 2010 nicht wesentlich verändert.

Die gesetzliche Grundlage zur Methadonbehandlung von opiatabhängigen Personen in der Schweiz besteht bereits seit 1975 [2]. Mithilfe der Substitutionsbehandlung erhoffte man sich eine Entkriminalisierung der Opiatabhängigen, die Vermeidung von Infektionen sowie eine Reduktion der Risiken einer Opiatüberdosierung. Insgesamt dient eine solche Behandlung nach wie vor zur Reintegration von Abhängigen.

Da es sich beim Methadon um ein synthetisches Opioid mit vergleichbarer Wirkungsweise zu Opiaten handelt, wurden bereits in den 90iger Jahren Untersuchungen durchgeführt, die die Auswirkungen dieser Substanz auf die psychophysische Leistungsfähigkeit der Substituierten untersuchten [3]. In diesen Untersuchungen zeigte sich, dass methadonsubstituierte Personen, die keinen Beikonsum von psychoaktiv wirkenden Substanzen betrieben, gegenüber der Kontrollgruppe keine Einschränkungen aufwiesen, Personen, die einen Mischkonsum betrieben, zeigten jedoch Hinweise auf eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit. Weitere internationale Studien belegten diese Ergebnisse [4, 5, 6].

In der Schweiz ist es seit Jahren die gängige Praxis, dass Personen, welche sich in einem Substitutionsprogramm befinden, bei bestehender Beikonsum-Freiheit als fahrgeeignet beurteilt werden, wenn klar definierte Voraussetzungen bestehen. So können diese Personen für das Fahren von Motorfahrzeugen der Kategorie PKW (medizinische Gruppe 3) zu-

gelassen werden, wenn (a) ein stabiles Substitutionsprogramm mit guter Compliance vorliegt, und (b) der Nachweis besteht, dass kein Beikonsum von anderen Drogen über mindestens sechs Monate besteht, und (c) keine anderen verkehrsmedizinisch relevanten Erkrankungen vorliegen, die die Fahreignung ausschliessen. Früher wurde die Einhaltung der Abstinenz bezüglich anderer psychotrop wirkender Substanzen mittels 2-wöchentlich durchzuführender Urinproben kontrolliert. Mit der routinemässigen Einführung der Haaranalytik wird der Abstinenznachweis seit 2008 in unserem Institut über Haaranalysen auf Drogen erbracht, wobei in der Regel vorgängig die Fahreignung im Rahmen einer umfassenden verkehrsmedizinischen Begutachtung bejaht wird. Der hohe Stellenwert der Haaranalytik ist seit Jahren bekannt, sodass auch bereits seit 2008 im Rahmen der verkehrsmedizinischen Begutachtungspraxis Haaranalysen routinemässig an unserem Institut eingesetzt wurden [10, 13]. An die Bejahung ist immer zwingend eine Auflage gebunden, wobei eine Drogenabstinenz (inklusive Cannabisnachweis mittels monatlichen Urinproben) sowie eine Alkoholfahrabstinenz nach gutachterlicher Empfehlung behördlicherseits verfügt werden. Nach heutiger gängiger Praxis besteht diese Auflage in der Regel mindestens für die Zeit der Substitutionsbehandlung, sowie nach Absetzen der Substitution über einen Zeitraum von ca. 6 Monaten. Wie bereits oben beschrieben, wird die Einhaltung der Auflage in 6-monatlichen Abständen mittels Haaranalyse sowie einer Kurzbegutachtung von verkehrsmedizinischen Begutachtungsstellen kontrolliert.

Methodik

Seit der Einführung der routinemässigen Abstinenzkontrolluntersuchung mittels Haaranalytik an unserem Institut im Jahr 2008 wurden bis und mit 2011 insgesamt 461 solcher Abstinenzkontrolluntersuchungen bei 177 Methadonbezügern durchgeführt. Diese Personen wurden mittels einer Haaranalyse auf einen allfälligen Beikonsum von Drogen innerhalb des vergangenen halben Jahres untersucht. Die Verlaufskontrollen werden regelmässig in 6-monatlichen Abständen mittels Haaranalysen durchgeführt. Die Haarasservierung und die Analytik wurde gemäss den Richtlinien der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin [7, 8] durchgeführt. Die sichergestellten Haare wurden routinemässig auf die Substanzen Morphin, Cocain, Amphetamine und MDMA untersucht. Die cut-off Werte lagen für Opiate und Cocain bei 500 pg/mg, für Amphetamine und Codein bei 200 pg/mg. Es wurden, soweit verfügbar, ca. 5 cm lange Haarsträhnen untersucht, um einen Zeitraum von 6 Monaten zu überprüfen. Die Analytik richtete sich nach den jeweils gültigen Vorgaben der Society of Hair Testing (SoHT). Nicht berücksichtigt in der jetzigen Untersuchung wurden Medikamente wie Tramadol oder Benzodiazepine. Ebenfalls wurde in den Haaruntersuchungen keine Analytik auf Cannabis durchgeführt.

In der aktuellen Studie wurden zusätzlich die Verläufe derjenigen Personen detailliert in Einzelauswertungen betrachtet, bei denen ein Beikonsum nachgewiesen wurde.

Ergebnisse

Betrachtet man die Altersverteilung der untersuchten 177 Personen, fällt auf, dass die Mehrheit der Personen bereits zwischen 40 und 50 Jahren alt war (Abb. 1). Dies entspricht der Beobachtung, dass Opiatkonsum und die Ausbildung einer Abhängigkeit zugunsten anderer Substanzen wie zum Beispiel Cocain zahlenmässig zurückgeht.

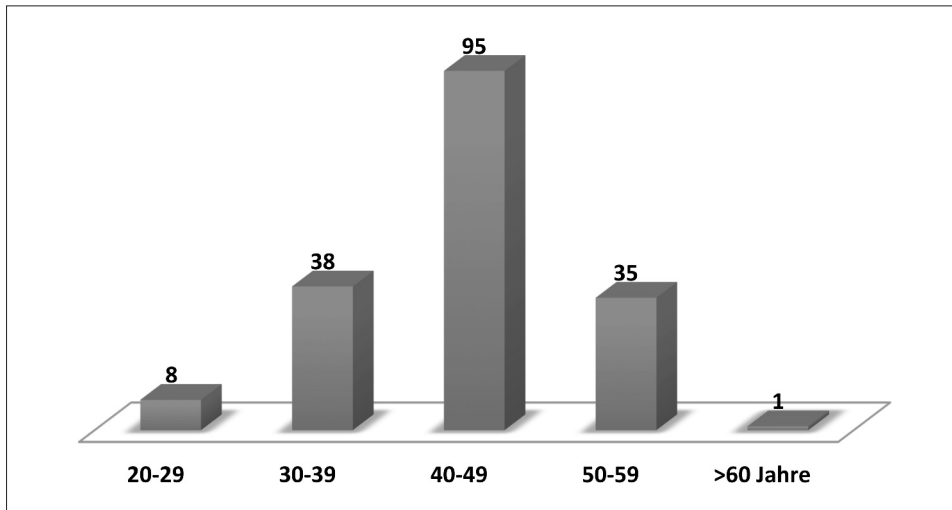


Abb. 1: Altersverteilung des Untersuchungskollektivs.

Auch in der Literatur finden sich klare Hinweise auf das steigende Alter der Methadonsubstituierten bzw. die Rückläufigkeit des Heroinkonsums. So weist die Analyse des Basler Methadon-Registers zwischen den Jahren 1996 und 2003 einen deutlichen Anstieg an älteren Patienten und eine Reduktion von unter 30-jährigen auf [9].

Von den untersuchten Personen waren 26 (15 %) weiblich, 151 (85 %) männlichen Geschlechts (Abb. 2).

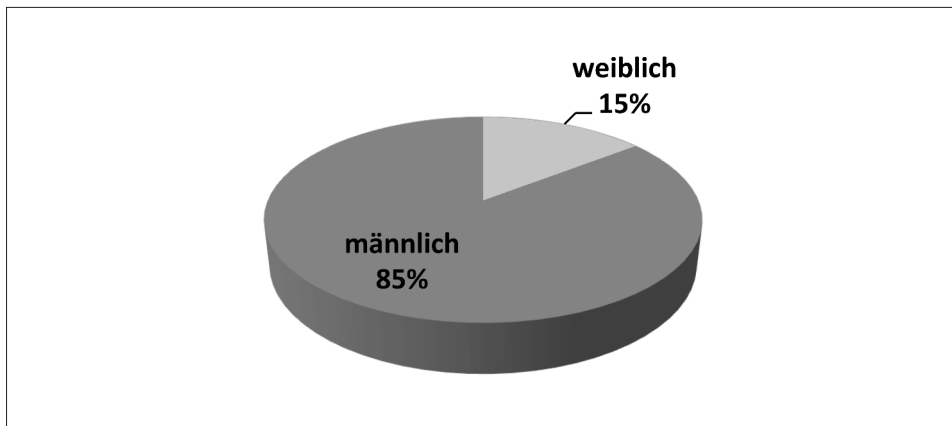


Abb. 2: Geschlechtsverteilung des Untersuchungskollektivs.

Je nach Eintritt in das Abstinenzkontrollprogramm variiert bei den einzelnen Exploranden die Anzahl der Untersuchungen bis maximal 7 Abstinenzkontrollen. Im Untersuchungszeitraum von vier Jahren wiesen 41 der untersuchten Personen einen Beikonsum von psychoaktiv wirkenden Substanzen auf, d. h. mindestens eine der Abstinenzkontrollen zeigte einen Substanzmittelkonsum oberhalb des cut-off. Diesen Personen wurde in der Konsequenz dann auch die Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht verneint. Es han-

delt sich dabei um 23 Prozent des untersuchten Kollektivs (Abb. 3). Hierbei ist zu bemerken, dass aufgrund des eingeschränkten Untersuchungszeitraums nicht bei allen Exploranden die gleiche Zahl von Abstinenzkontrollen durchgeführt wurde. Demzufolge wird die endgültige Ablehnungsquote wohl noch höher ausfallen.

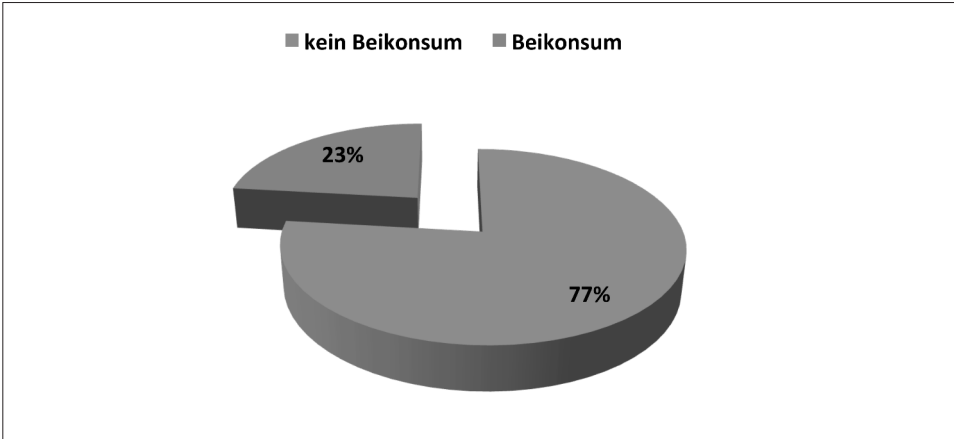


Abb. 3: Prozentualer Anteil der Personen mit massgeblichem Beikonsum.

Im Folgenden wird die Anzahl der Abstinenzkontrollen mit positiver Beurteilung, d. h. ohne Beikonsum, mit derjenigen der negativen Beurteilungen verglichen (Abb. 4).

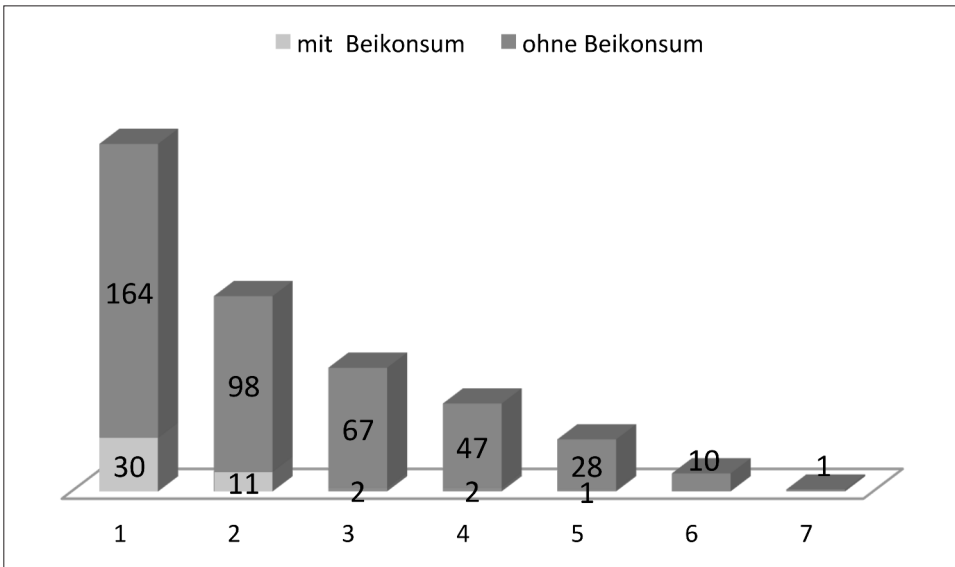


Abb. 4: Anzahl der Untersuchungen mit und ohne Beikonsum bei der 1. bis 7. Abstinenzkontrolle.

Die Zahlen wurden wie folgt erhoben: Wurde bei einer Abstinenzkontrolle einer der Grenzwerte überschritten, so galt die darauf folgende Untersuchung wiederum als erste Abstinenzkontrolle, da nach der Nichteinhaltung der Abstinenzauflage und entsprechen-

der Ablehnung der Fahreignung wieder eine umfassende Neubeurteilung mit Empfehlung einer Auflage erfolgt. Die erste Spalte von Abbildung 4 zeigt also die Zahl der Beikonsumumenten gegenüber der Zahl der abstinenten Personen bei einer ersten Abstinenzkontrolle. Die zweite Spalte zeigt entsprechend die Zahl der Personen, die gemäss erster Kontrolle abstinent waren und bei der zweiten einen Beikonsum aufwiesen, und dies gegenüber den bei beiden Kontrollen abstinenten Personen. Die dritte Spalte zeigt also diejenigen, die lediglich bei der dritten Abstinenzkontrolle einen erstmaligen Beikonsum betrieben gegenüber denen, die bis dahin abstinent waren, usw.

Es zeigt sich, dass in der ersten Abstinenzkontrolle bei 15,4 % der untersuchten Personen und in der zweiten Abstinenzkontrolle bei 10 % der untersuchten Personen ein Beikonsum nachgewiesen wurde. Wie aus der folgenden Abbildung 5 ersichtlich wird, waren in den darauffolgenden Kontrollen die negativen Ergebnisse geringer, sodass ein stabilerer Verlauf nach einer längeren Beobachtungszeit nicht auszuschliessen ist. Dabei muss kritisch erwähnt werden, dass die zur Verfügung stehenden Daten zahlenmässig noch gering sind und zukünftig weiter verfolgt werden müssen.

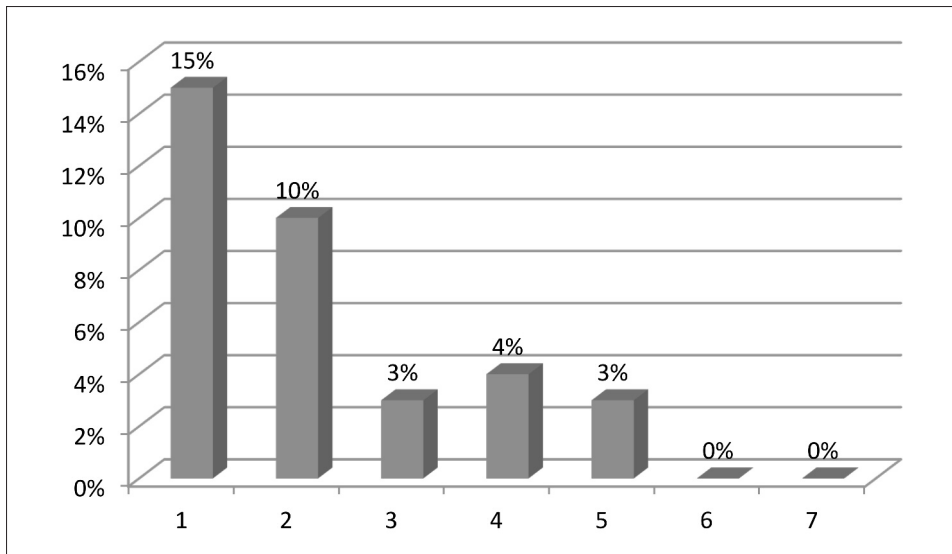


Abb. 5: Prozentualer Anteil der Untersuchungen mit Beikonsum bei der 1. bis 7. Abstinenzkontrolle.

Im Vergleich zu einer am Institut für Rechtsmedizin Zürich 2012 erstellten Dissertation, in der die Ergebnisse der Abstinenzkontrolluntersuchungen (bezüglich Drogen und /oder Alkohol) ausgewertet worden waren, ergab sich ein ähnliches Bild: Bei allen Substanzen war die Fahreignungs-Ablehnungsrate infolge Rückfälligkeit im ersten Kontrolljahr am höchsten [10].

In der Untersuchung zeigte sich zudem, dass 5 Personen des Gesamtkollektivs mehrfach mit einem Beikonsum auffällig wurden. Diese geringe Zahl muss mit der nur kurzen Beobachtungsdauer der Studie erklärt werden. Es wird ein gewisser stabiler Zeitraum benötigt, bis eine erneute Fahreignungsbeurteilung durchgeführt werden kann.

Weiter interessierte, welche Substanzen des untersuchten Substanzspektrums in der Haaranalytik nachgewiesen wurden. Es zeigte sich, dass Morphin und Cocain am häufig-

sten gefunden wurden, hingegen waren Amphetamine und MDMA nur selten konsumiert worden (Abb. 6).

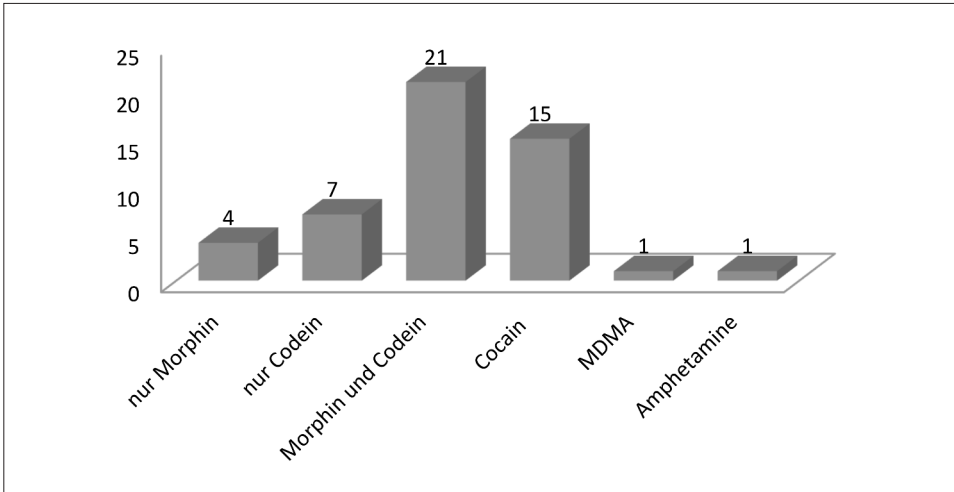


Abb. 6: Beikonsumierte Substanz über dem cut-off.

Im Folgenden wurden die Krankengeschichten der Personen mit zusätzlichem Beikonsum genauer einzeln betrachtet und einem zahlenmässig vergleichbaren Kollektiv gegenübergestellt. Dabei ist zu beachten, dass aus den vorhandenen Krankenakten jeweils nicht alle Daten erhoben werden konnten. Von unserem untersuchten Kollektiv der Personen mit Beikonsum (positive Kontrollen) war der gesamte Verlauf der Substitutionsbehandlung bei lediglich 31 Personen bekannt. Sie wurden mit einer zahlenmässig gleichen Anzahl von zufällig ausgewählten Personen ohne nachgewiesenen Beikonsum verglichen. Die Gruppe der rückfälligen Personen wies eine Behandlungsdauer zwischen mindestens 1 und maximal 27 Jahren auf, der errechnete Durchschnitt belief sich auf 11,6 Behandlungsjahre. Die Behandlungsjahre der Vergleichsgruppe lagen in einer vergleichbaren Grösse, nämlich zwischen 2 und maximal 28 Jahren mit einer durchschnittlichen Behandlungsdauer von 12,6 Jahren.

Bei der detaillierten Betrachtung der einzelnen Krankengeschichten zeigte sich zudem, dass die zahlenmässig grösste Rückfall-Rate bei Personen, die seit 6 bis 15 Jahren in einem Substitutionsprogramm standen, zu verzeichnen war. Dieses überraschende Ergebnis dürfte eine Folge des geänderten Kontrollverfahrens mittels beweiskräftiger Haaranalytik sein, da nun ein sehr viel zuverlässigeres Detektionsverfahren als die früher üblichen regelmässigen Urinprobenkontrollen zur Verfügung steht (Abb. 7).

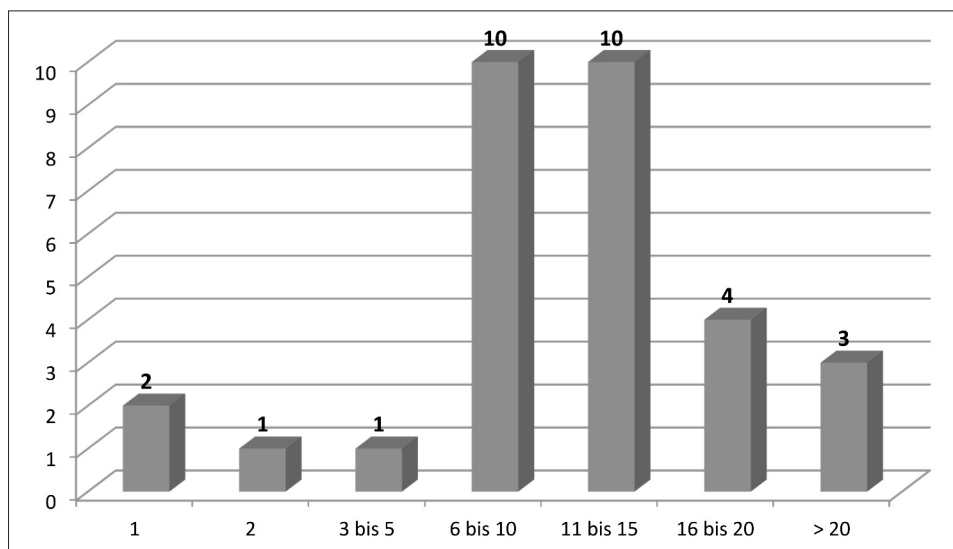


Abb. 7: Drogenrückfälle nach Anzahl Jahren der Substitution.

Des Weiteren wurde – soweit in den Krankenakten erwähnt - untersucht, in welchen therapeutischen Einrichtungen sich die untersuchten Personen befinden. Es wurde dabei zwischen Therapien bei Institutionen wie Psychiatrischen Kliniken oder spezialisierten Methadonabgabe-Einrichtungen und solchen, die bei Hausärzten in entsprechenden Programmen standen, unterschieden.

In unserem Kollektiv zeigte sich, dass insgesamt von 15 Personen mit nachgewiesenem Beikonsum bekannt war, dass sie in einer Institution behandelt wurden, 21 Personen waren in hausärztlicher Betreuung. Dies entspricht zahlenmässig der Vergleichsgruppe ohne Beikonsum-Nachweis (Abb. 8).

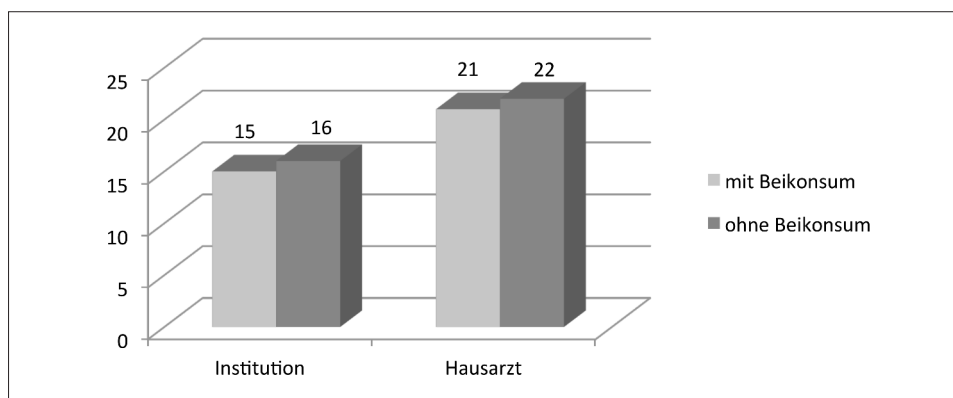


Abb. 8: Vergleich Beikonsumten zu abstinenten Personen nach Behandlungseinrichtung.

Dies kann als Hinweis dafür gesehen werden, dass der Behandlungserfolg einer Substitutionsbehandlung nicht davon abhängt, ob eine Person in einer Institution oder beim Hausarzt in Therapie ist.

Zusätzlich stellte sich die Frage, inwieweit ein Beikonsum aus den Therapieberichten ersichtlich ist. Grundlage für die Beantwortung dieser Frage waren unter anderem Urinproben, die in der Mehrheit der Fälle durchgeführt und dokumentiert wurden. Es zeigte sich, dass in nur einem Fall aus dem Therapiebericht ein Rückfall zu entnehmen war. In einem weiteren Fall wurde im Therapiebericht eine positive Urinprobe auf Drogen erwähnt. Dies zeigt, dass nur in den wenigsten Fällen ein Beikonsum zum Substitutionsprogramm bekannt wird, wenn keine objektivierbaren Untersuchungen durchgeführt werden.

Um zu klären, ob bei den rückfälligen Methadonkonsumenten ein Zusammenhang zu einer beschriebenen sozialen Instabilität hergestellt werden kann, wurden diese bezüglich den entsprechenden Angaben (fester Wohnsitz, familiäre bzw. soziale Verankerung, feste Arbeitsstelle) untersucht. Es zeigte sich, dass eine überwiegende Anzahl des Kollektivs als weitgehend sozial stabil bezeichnet werden kann, lediglich in sechs Fällen ergaben sich aufgrund der Angaben der Exploranden bzw. der eingereichten Berichte Hinweise auf eine instabile Lebenssituation, ebenfalls wiesen sechs Personen zum Zeitpunkt der Rückfälligkeit keine Arbeitsstelle auf. In der Vergleichsgruppe der Methadonbezügler ohne Rückfälligkeit wurden fünf Personen als sozial instabil eingeschätzt, drei hatten keine feste Arbeitsstelle.

Die relativ geringe Anzahl Exploranden in einer instabilen sozialen Situation lässt den Schluss zu, dass Methadonbezügler die sich um den (Wieder-)erhalt des Führerausweises bewerben bzw. aufgrund des Interesses an einer Fahrerlaubnis in verkehrsmedizinischer Kontrolle stehen, sich schon in einer weitgehend gefestigten Lebenssituation befinden, und dass diesbezügliche anamnestiche Angaben keinen Rückschluss bezüglich einer möglichen Rückfälligkeit in den Drogenkonsum zulassen.

Schlussendlich wurden die beiden Vergleichsgruppen bezüglich der verschriebenen Methadondosierungen untersucht; auch hier bestanden keine wesentlichen Unterschiede. Die verschriebenen Dosierungen variierten innerhalb beider Gruppen stark und lagen zwischen 1 mg und 170 mg pro Tag in der Gruppe mit Beikonsum, in der Vergleichsgruppe wurden Dosierungen zwischen 2,5 mg und 110 mg pro Tag abgegeben.

Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse der Untersuchung bestätigen, dass sich eine Kontrolle der Drogenabstinenz bei Methadonkonsumenten als sehr sinnvoll und notwendig erweist. Insbesondere ergibt die Kontrolle mittels regelmässig durchzuführender Haaranalyse im Vergleich zu den früher üblichen 2-wöchentlich kontrollierten Urinproben einen verlässlicheren Überblick über die tatsächliche Einhaltung der Drogenabstinenz. Dies wurde schon im Rahmen einer Dissertation an unserem Institut beschrieben [10]: Dort ergaben die festgestellten Befunde, dass die Untersuchungen der Fahrzeuglenker, welche vorgängig ihre Abstinenz mittels Urin- und/oder Laborparameterkontrollen nachgewiesen hatten, nicht nur mehr Rückfälle in den Substanzkonsum, sondern auch höhere Substanzkonzentrationen in den Haaranalysen aufwiesen. In unserem Kollektiv wurde der überwiegende Anteil an Beikonsum von suchterzeugenden Substanzen in den ersten beiden Kontrollintervallen festgestellt. Dabei handelte es sich in erster Linie um einen Beikonsum von Morphin und Cocain. In der Zwischenzeit wird das Untersuchungsspektrum auf andere Substanzgruppen kontinuierlich erweitert, damit auch mögliche Ausweichdrogen erfasst werden. Dies ist ein notwendiger Prozess, da Patienten ansonsten auf ähnlich wirkende Substanzen auszuweichen. Dies gilt nicht nur für den Konsum von Opioiden, sondern selbstverständlich auch für wei-

tere suchterzeugende Substanzen wie zum Beispiel Benzodiazepine und Z-Hypnotika, die zunehmend als Problemsubstanzen identifiziert werden.

Auffällig war, dass auch in der Gruppe der Rückfälligen die Substitutionsbehandlung in der Regel schon längere Zeit bestand. In unserem Kollektiv war die überwiegende Anzahl der Rückfälligen seit 6 bis 15 Jahren in einer Substitutionsbehandlung. Die Tatsache, dass die in unserem Kollektiv untersuchten Probanden vor 2008 mittels 2-wöchentlicher Urinprobenkontrollen bezüglich der Einhaltung einer Drogenabstinenz kontrolliert wurden, und bekanntermassen Urinproben nur einen kurzen Zeitraum erfassen können, zeigt nochmals die Notwendigkeit einer längerfristigen beweiskräftigen Analysemethode zum Nachweis der Drogenfreiheit von Verkehrsteilnehmern in einer Substitutionsbehandlung.

Im Rahmen unserer Untersuchung ergab sich zwischen den Gruppen der rückfälligen Methadonsubstituierten und der Substituierten ohne Rückfälle kein Unterschied hinsichtlich der sozialen Stabilität. Dies lässt den Schluss zu, dass es sich bei unserem Patientenkollektiv in der grossen Mehrheit um Exploranden handelt, die im Rahmen der Substitutionsbehandlung schon eine weitgehende Stabilisierung der Lebenssituation und insbesondere auch eine Arbeitsstelle (für deren Ausübung häufig ein Führerausweis notwendig ist) erzielen konnten.

Des Weiteren kann festgehalten werden, dass eine objektive und beweiskräftige Untersuchung durch eine unabhängige Institution sinnvoll erscheint, da Therapieberichte in der Regel unzureichende Informationen bezüglich der Abstinenzeinhaltung lieferten, was nicht zuletzt auf die Problematik einer tragfähigen therapeutischen Beziehung im Gegenzug zu einer Kontrollsituation zurückzuführen sein dürfte.

Die Untersuchung zeigt auch, dass mit zunehmender Anzahl der Abstinenzkontrollen die Rückfälle in den Konsum abnehmen, sodass angenommen werden kann, dass die Wahrscheinlichkeit eines späteren Rückfalls mit zunehmender Anzahl der Kontrollintervalle abnimmt. Dabei ist anzumerken, dass mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit Personen, die mit einem Beikonsum detektiert werden und somit als nicht stabil zu bezeichnen sind, sich nicht mehr im näheren Zeitraum um den Führerausweis bemühen und damit aus dem Programm herausfallen. Da sie nicht mehr als Verkehrsteilnehmer in Erscheinung treten, müssen sie in der vorliegenden Untersuchung auch nicht mehr berücksichtigt werden.

Allerdings ist der Beobachtungszeitraum unserer Untersuchung noch als recht gering zu werten. Es darf aber geschlossen werden, dass ein Kontrollzeitraum von ca. 3 Jahren mit halbjährlichen Kontrollen, vergleichbar mit den Auflagen für ehemalige Drogenkonsumenten, sicherlich sinnvoll ist. Nach einem guten Verlauf ohne Rückfälle könnte dann die Auflagenpraxis angepasst werden, beispielsweise im Sinne von längerfristigen Untersuchungsintervallen. Weiter sollte diskutiert werden, inwieweit eine Kontrolle nach Absetzen der Substitutionsmedikation notwendig wird. Bisher lässt die Auflagepraxis in der Schweiz diesbezüglich keine längerfristigen Zahlen erheben, da die Exploranden 6 Monate nach dem Absetzen von Methadon aus der Kontrolle entlassen werden.

Bezüglich der Rückfälligkeit nach Beendigung des Methadonprogramms wurden mehrere internationale Studien durchgeführt. In einer Metastudie [11] wurden 14 Untersuchungen im Zusammenhang mit der Rückfallrate nach Beenden eines Substitutionsprogrammes verglichen. Die Untersuchungen stammen aus den Jahren 1973 bis 2003. Dabei ergab sich eine durchschnittliche Abstinenzrate von 33 % für wenigstens Opiate über einen Zeitraum von im Durchschnitt über 2 Jahre nach Beenden der Substitution. CUSHMAN [12] stellte 1978 fest, dass die Chance abstinent zu bleiben grösser wird, je länger die

Abstinenz besteht, die meisten Rückfälle erfolgten im ersten Jahr nach Beenden der Methadonsubstitution.

Natürlich müssen bei Vergleichen mit bestehenden Studien Unterschiede bezüglich des untersuchten Kollektivs und der Methoden zur Kontrolle der Drogenabstinenz-Angabe berücksichtigt werden. Dennoch besteht der Verdacht, dass die aktuelle Praxis, eine letzte Kontrolle 6 Monate nach Beenden des Methadonprogrammes durchzuführen, zu kurzfristig ist. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich häufig im ersten Jahr nach Beenden der Substitution Rückfälle ergeben, wäre es sinnvoll, das Kontrollintervall nach Absetzen von Methadon auf ein Jahr auszuweiten.

Basierend auf der durchgeführten Studie ergeben sich folgende Empfehlungen bezüglich Abstinenzkontrollen bei Fahrzeuglenkern in einer Substitutionsbehandlung:

- Nach Befürwortung der Fahreignung: 3 Jahre Kontrolle der Abstinenz von (zusätzlich zum Substitutionsprogramm eingenommenen) psychotrop wirkenden Substanzen mittels halbjährlich durchzuführender Haaranalyse und Kurzuntersuchung.
- Nach 3-jähriger Kontrolle: Ausweitung des Intervalls auf jährliche Kontrollen.
- Nach Beenden des Substitutionsprogrammes: Letzte Abstinenzkontrolle 1 Jahr nach bescheinigter Beendigung des Substitutionsprogramms.

Zusammenfassung

In der aktuellen Studie an der Abteilung Verkehrsmedizin & Forensische Psychiatrie des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich wurden in den Jahren 2008 bis 2011 bei 177 methadonsubstituierten Personen – bei denen die Fahreignung bedingt, d. h. unter der Auflage einer Drogenabstinenz einhaltung positiv beurteilt worden war – insgesamt 461 sogenannte Abstinenzkontrollen mittels verkehrsmedizinischer Kurzbegutachtung inklusive Haaranalyse durchgeführt. Diese Kontrollen finden halbjährlich statt, sodass einige Personen mehrfach kontrolliert wurden. Das untersuchte Kollektiv wurde bezüglich einer Drogenrückfälligkeit beziehungsweise eines Beikonsums von psychoaktiv wirkenden Substanzen untersucht. Die sichergestellten Haarproben wurden dabei auf Opiate, Cocain, Amphetamine und MDMA untersucht. Das untersuchte Kollektiv war grösstenteils männlich, die meisten Personen waren im Alter zwischen 40 und 49 Jahren. Bei 23 % der untersuchten Personen wurde bei zumindest einer Abstinenzkontrolle ein Beikonsum von psychoaktiv wirkenden Substanzen im Rahmen des Substitutionsprogramms festgestellt. Die überwiegende Anzahl an Rückfällen fand sich in den ersten beiden Abstinenzkontrollzyklen, d. h. innerhalb des ersten Kontrolljahres. Auffallend war, dass viele der Rückfälligen schon mehrere Jahre vor der Einführung der aktuellen Abstinenzkontrollpraxis in einer Substitutionsbehandlung standen. Dieses Ergebnis interpretieren wir als Resultat der verbesserten Detektion der Abstinenz einhaltung durch die Haaranalytik im Vergleich zu den früher üblichen Kontrollen mittels Urinscreening. Es zeigt sich ferner, dass beim untersuchten Kollektiv im Vergleich zur Gruppe der nicht rückfällig gewordenen Vergleichsgruppe keine Korrelation zu einer anamnestisch beschriebenen instabilen Lebenssituation zu verzeichnen war. Auffällig war zudem der häufige Beikonsum von Cocain.

Schlüsselwörter

Methadon – Substitution – Kontrolldauer – Fahreignungsbegutachtung – Drogenrückfall

Summary

The Department of Traffic Medicine and Forensic Psychiatry carried out this study on 177 persons undergoing methadone substitution therapy, whose fitness to drive was subject to restriction, i. e. who kept their driving licences only on condition of drug abstinence. Between 2008 and 2011, 461 brief expert reviews, including hair analysis, were carried out to confirm that the drivers remained abstinent. Short examination were made every six months, so that some people were reviewed several times. The study population was investigated for drug recidivism and concomitant consumption of psychoactive substances. Hair samples were tested for opiates, cocaine, amphetamines and 3,4-methylenedioxyamphetamine (MDMA). Most of the subjects were men, aged bet-

ween 40 and 49 years. Concomitant consumption of psychoactive substances during the substitution programme was detected in 23 % of these drivers on at least one occasion. Most cases of additional drug consume were found in the first two reviews, i. e. within the first year of monitoring. It was particularly noticeable that many of them had been in a substitution programme for some years before the present abstinence checks were introduced. We interpret this as the result of better detection of abstinence by hair analysis, compared with earlier routine urine screening tests. Compared with the group who remained abstinent, there was no correlation between recidivism and a social history of an unstable lifestyle. The frequent consumption of cocaine was also of note.

Keywords

methadone – substitution – duration of monitoring – expert review of fitness to drive – drug recidivism

Literaturverzeichnis

- [1] Bundesamt für Gesundheit.>Themen>Drogen>Die Nationale Methadonstatistik. [Online Zitat vom 06. Februar 2013: www.bag.admin.ch]
- [2] Betäubungsmittelgesetz. Bundesgesetz über die Betäubungsmittel und die psychotropen Stoffe. 03. Oktober 1951, Stand am 01. Juli 2011.
- [3] Hauri-Bionda R, Bär W, Friedrich-Koch A (1998) Beitrag zur Frage der Fahrfähigkeit/Fahreignung Methadonsubstituierter. Schweizerisch Medizinische Wochenschrift 128: 1538-1547.
- [4] Musshoff F, Banaschak S, Kroener L (2001) Methadonnachweis bei Verkehrsteilnehmern – Wird die Fahreignung überprüft? Bergisch Gladbach: Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Unterreihe Mensch und Sicherheit 133: 121-125.
- [5] Christophersen AS, et al (2003) Methadone detections in blood samples from apprehended drugged drivers. Strasbourg : Seminar organised by the Pompidou Group.
- [6] Bernard JP, Mørland J, Krogh M, Khiabani HZ (2009) Methadone and impairment in apprehended drivers. *Addiction* 104: 457-464.
- [7] Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin, SGRM. Sektion Verkehrsmedizin, Arbeitsgruppe Qualitätssicherung in der Verkehrsmedizin. Ausgabe Februar 2012. [Online Zitat vom 06. Februar 2013: www.sgrm.ch/uploads/media/VM_standards_unt.TeilB.Feb_2013_02.pdf]
- [8] Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin, SGRM. Sektion Forensische Chemie und Toxikologie, Arbeitsgruppe Haaranalytik. Version 12/2009. [Online Zitat vom 06. Februar 2013: www.sgrm.ch/uploads/media/rules_haaranalytik_03.pdf]
- [9] Petitjean S, Dürsteler-McFarland KM, Strasser H, Wiesbeck GA (2006) Das Phänomen einer alternden Patientenpopulation. Basel: Resultate aus der Begleitevaluation der Methadonbehandlungen im Kanton Basel-Stadt; Forschungsgruppe Bereich Abhängigkeitserkrankungen der Universitären Psychiatrischen Kliniken Basel. [Online Zitat vom 01.04.2013: http://www.gesundheitsdienste.bs.ch/kaed_06-02_nr8_methadon_evaluation.pdf]
- [10] Eschenbacher, AU (2012) Abstinenzkontrolle mittels Haaranalyse, 3929 Fälle der Jahre 2008 und 2009: Inaugural-Dissertation, Medizinische Fakultät der Universität Zürich.
- [11] Kornor H, Waal H (2005) From opioid maintenance to abstinence: a literature review. *Drug and Alcohol Review* 24: 267-274.
- [12] Cushman P (1978) Abstinence Following Detoxification and Methadone Maintenance Treatment. *The American Journal of Medicine* 65: 46-52.
- [13] Iwersen et al. (1998) Stellenwert der toxikologischen Urin-und Haaranalyse bei der Fahreignungsbegutachtung von Kraftfahrern, *Blutalkohol* 35 (1), 1-9.

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Isa Thiele
Kurvenstr. 31
CH-8006 Zürich
Email: isa.thiele@irm.uzh.ch

Literatur

DELA-MADELEINE HALECKER

Klaus-Ludwig Haus/Carsten Krumm/Matthias Quarch (Hrsg.): Gesamtes Verkehrsrecht

**Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2014, 2805 S., gebunden, 128,-€,
ISBN 978-3-8329-5348-5**

Der reizvolle Gedanke, dem Praktiker ein Werk zur Hand zu reichen, das den umfangreichen Themenbereich des Verkehrsrechts sozusagen „in einem Guss“ erfasst, wird sich in der Vergangenheit mit Sicherheit des einen oder anderen bereits bemächtigt haben. Doch der Einfall, so betonte einst der Ökonom und Soziologe MAX WEBER, ersetzt nicht die Arbeit. Schnell dürfte sich hier der Reiz des Vorhabens wieder verflüchtigen. Denn angesichts der Komplexität verkehrsrechtlicher Fragestellungen war vorhersehbar, dass seine Verwirklichung der Umsetzung eines „Mammutprojektes“ gleichkommen würde. Umso bewundernswerter ist es anzusehen, dass die Herausgeber HAUS, KRUMM und QUARCH sich nicht gescheut haben, dieses Wagnis einzugehen. Und um es gleich vorwegzunehmen – sie und alle mitwirkende Autoren haben die damit verbundenen Herausforderungen in überzeugender Weise gemeistert.

In erster Linie richtet sich das Werk „an alle mit dem Verkehrsrecht beschäftigten Praktiker“. Es soll seine „Nutzer schnell zu praxisorientierten Lösungen führen“. Als Mittel zum Zweck wurde eine konzentrierte Kommentierung gewählt, deren Schwerpunkte sich „an der Häufigkeit [orientieren], mit der die einzelnen Rechtsgebiete des Verkehrsrechts den Praxisalltag bestimmen“. Als besonders leserfreundlich erweist sich dabei der Umstand, dass der Fließtext frei von Quellenangaben ist und diese separat am Ende der jeweiligen Seite als Fußnoten aufgeführt worden sind. Dem Nutzer wird dadurch ein ungehinderter Lesefluss ermöglicht.

Das Werk erfasst alle wesentlichen Rechtsvorschriften unter folgende Themenbereiche: I. Verkehrsvorschriften, II. Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht, III. Zivilrecht, IV. Versicherungsrecht und V. Europäisches Verkehrsrecht. Innerhalb dieser Bereiche wird die Kommentierung der Rechtsnormen oftmals durch Anhänge ergänzt, die sich für den Praktiker als wahrer Fundus erweisen. Denn hier werden relevante Schwerpunkte nochmals vertieft behandelt, explizit die Thematik „Verkehrsregelungen-Abschleppen-Rechtsschutz“ erörtert (Anhang zur StVO, S. 766 ff.), Kosten-/Streitwerthinweise für verkehrsverwaltungsrechtsrelevante Sachverhalte gegeben (Anhang I zu den Verkehrsvorschriften, S. 1401 ff.), Formulierungsvorschläge für Klagen oder Beweisbeschlüsse im Verkehrsprozess unterbreitet (Anhang II zum BGB, S. 2374 ff.) und sogar der Verlauf des Verkehrsunfall-Mandats aus Anwaltssicht nachgezeichnet (Anhang I zum BGB, S. 2369 ff.).

Zur Veranschaulichung im Ganzen zunächst kurz ein Blick auf § 24a StVG: Der Leser wird hier zielgerichtet durch die wesentlichen Aspekte der Vorschrift wie Führen eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Straßenverkehr, Blut- und Atemalkohol, Drogen und Medikamente, Vorsatz und Fahrlässigkeit, Konkurrenzen/Tatbegriff/Rechtskraft, Ver-

jährungsfristen, Ahndung/Rechtsfolgen geführt. Erfreulich erweist sich dabei, dass auch die Problematik des Vorliegens von BAK- und AAK-Werten bei derselben Tat selbständig aufgegriffen wird, die insbesondere dann an Relevanz gewinnt, wenn bspw. der gemessene AAK-Wert über und die ermittelte BAK unter dem gesetzlich normierten Grenzwert liegt oder beide Werte erheblich voneinander abweichen. Abgerundet wird die Kommentierung durch Hinweise zu den erforderlichen Feststellungen im Urteil im Falle einer Verurteilung nach § 24a StVG und Formulierungshilfen für die Tenorierung. Darüber hinaus wird im Anhang zu § 24a StVG (S. 253 ff.) ausführlich auf die Messung der AAK mit dem derzeit einzig zugelassenen Atemalkoholmessgerät Dräger Alcotest 7110 Evidential, Typ MK III eingegangen. Dabei erfolgen neben einer Darstellung der Fehlergrenzen und der erforderlichen Feststellungen im Urteil zur Messung auch Ausführungen zur Funktion des Messgerätes und zum Einfluss anderer Substanzen auf das Messergebnis.

Ebenso werden im Bereich der Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen neben der Kommentierung zu den §§ 3, 4 StVO die verschiedenen Möglichkeiten zur Geschwindigkeits-/Abstandsmessung erörtert (Anhang zu § 3 StVO, S. 398 ff. und zu § 4 StVO, S. 440 ff.). Dabei wird u.a. zwischen Messungen durch Nachfahren/Vorausfahren, Geständnis als Grundlage der Ahndung, Standardisierte Messverfahren (u.a. Laser-, Radar-, Brücken-, „VAMA“, „VKS“-Messungen, Video-Nachfahrssysteme, Schaublattauswertung/EG-Kontrollgerät) differenziert und nicht versäumt, bei den einzelnen Messverfahren auf Einzelaspekte wie: „Ist der gefundene Messwert dem Fahrzeug des Betroffenen zuzuordnen?“ oder „Handelt es sich bei PoliScan Speed tatsächlich um ein standardisiertes Messverfahren?“ näher einzugehen. Der mit dieser Thematik eng verbundenen Frage nach einer gültigen Eichung des Messgerätes wird durch eine Aufnahme aller wesentlichen Vorschriften des Eichgesetzes bzw. der Eichordnung Rechnung getragen, die zudem ergänzt werden durch eine Kommentierung praxisrelevanter Problemstellungen wie bspw. „vorzeitiges Erlöschen“ der Eichung durch einen Reparaturingriff oder Beziehung der Lebensakte (Eichgesetz- und Eichordnung, S. 1745 ff.).

Behutsam wird der Leser auch durch schwer durchschaubare Bereiche des Fahrerlaubnisrechts geführt, sei es nun die Problematik der MPU-Anordnung wegen Zweifel an der Fahreignung nach den §§ 11, 13, 14 FeV oder der Anerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland nach § 28 FeV. Hier wird der Unterschied zwischen Fallgestaltungen, in denen es (nur) eines ärztlichen Fahreignungsgutachtens oder einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bedarf, ebenso gut herausgearbeitet wie die notwendige Differenzierung zwischen einmaligem/gelegentlichem Cannabiskonsum oder vorhandenem/fehlendem Trennungsvermögen i. S. d. der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV. Besonderer Erwähnung bedarf in diesem Bereich, dass in die Schwerpunktsetzung der Kommentierung auch die formellen Voraussetzungen für eine Bebringungsanordnung eingeflossen sind, stehen diese doch entgegen ihrer Praxisrelevanz viel zu selten im Fokus einer Betrachtung. Weiterführende Informationen zur Anfechtbarkeit einer MPU-Anordnung, zu den Grundsätzen für die Durchführung der Untersuchung und Erstellung des Gutachtens, zum Ablauf einer MPU und zu bestehenden Kostentragungspflichten finden sich im Anhang zu § 2 StVG: „Begutachtung zur Fahreignung“ (S. 53 ff.), sodass im Ergebnis keine Fragen mehr offen bleiben. Schreckt der Praktiker vor § 28 FeV oftmals zurück, weil der Gesetzgeber in Absatz 4 mittels acht verschiedener Tatbestandvarianten versucht hat, die EuGH-Rechtsprechung zur Anerkennung von EU-Fahrerlaubnissen in nationales Recht umzusetzen, so verschafft ein Blick in die Kommentierung beruhigende Klarheit: Die Ausführungen sind

zielführend, nehmen den Leser an die Hand, erläutern ihm alle wichtigen Streitstände und weisen ihm im Falle eines notwendigen Rechtsschutzes den Weg.

Und so liebe sich der Reigen von Beispielen einer gelungenen Kommentierung uneingeschränkt fortsetzen. Es bedarf insofern keiner besonderen Erwähnung, dass sich die zutreffende Auswahl praxisrelevanter Schwerpunkte auch in einer hinreichenden Berücksichtigung der Reform des Punktesystems manifestiert. Sie überzeugt aber auch durch einen Blick über den Tellerrand hinaus – und dieser erfolgt zugleich in zweierlei Hinsicht:

Zum einen werden erstmals soziale Aspekte des Verkehrsrechts aufgegriffen, konkret der Bereich von Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter-/Straßenpersonenverkehr (Lenk- und Ruhezeiten, S. 1769 ff.). Darüber hinaus werden kursorisch die Leistungen Dritter bei Schadensfällen und ihr Einfluss auf den Schadenersatzanspruch des Geschädigten erläutert – namentlich Leistungen des Arbeitgebers im Krankheitsfall, Haftungsausschlüsse bei Arbeits- und Dienstunfällen und Übergang von Schadenersatz-/Beitragsansprüchen auf Sozialversicherungs- und Sozialhilfeträger (Anhang III zum BGB, S. 2378 ff.). Zum anderen sind die für eine Vollstreckung einer ausländischen Geldsanktion aus einem Mitgliedstaat der EU wesentlichen §§ 87-87p des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRP) Bestandteil der Kommentierung (S. 2013 ff.). Zudem wird im Abschnitt V. „Europäisches Verkehrsrecht“ (S. 2588 ff.) auf die Thematik der Regulierung von Auslandsunfällen im Rahmen der EU-Mitgliedstaaten eingegangen (Umsetzung 4. EU-Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, Direktklage am Wohnsitzgerichtsstand des Geschädigten) und dem Leser durch Länderberichte die Geltendmachung eines Schadenersatzanspruches im Ausland näher erläutert (Haftungsgrundlagen, Schadenspositionen, Verjährung, gerichtliche Durchsetzung).

Last but not least wurde unter www.nk-gvr.nomos.de ein Servicebereich eingerichtet, wo verschiedene Materialien wie bspw. der Bußgeldkatalog oder die Zweite/Dritte Führerscheinrichtlinie eingesehen werden können.

Fazit: Ein gelungenes Werk, das auf der ganzen Linie überzeugt und hält, was es im Vorwort verspricht – konzentriert, praxisnah, umfassend und aktuell werden alle Bereiche des Verkehrsrechts einschließlich ihres Zusammenspiels bedient. Mithin gehört es in die Hände eines jeden, der sich mit Verkehrsrecht befasst.

Anschrift der Verfasserin

Dr. iur. Dela-Madeleine Halecker
Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: halecker@europa-uni.de

Zur Information

ETSC: Case Study – Alco Gates in Sweden^{*)}

Sweden has long been a forerunner in the fight against drink driving. In 1999 the country was one of the first EU member states to introduce alcohol interlocks as part of rehabilitation programmes for drink drivers. In 2013, Sweden went a step further and ran a pilot project to introduce a fast-moving automated ‘Alco Gate’ at the Port of Gothenburg. This briefing explores the background to the project and its results, which could have positive future implications for drink driving policy in Sweden and across Europe.

The Alco Gate Trial

The alco gate pilot project was carried out between August and December 2013 in the port of Gothenburg. The trial involved five different stakeholders: the Swedish Abstaining Motorists Association (MHF), the Coast Guard, the National Police Board, Swedish Customs⁵ and the Swedish Transport Administration. The alco gates exploit similar technology to alcohol interlocks in the installation of checkpoints for all trucks and buses entering Sweden via ferry. The purpose was to enforce drink driving controls along the maritime borders of the country and make sure that no driver coming to or from Sweden was under the influence of alcohol.

The alco gate appears to be an effective and direct measure to tackle drink driving among professional drivers. In the context of limited resources for police enforcement, alco gates offer a complementary tool to achieve a high level of drink driving enforcement at high risk sites. Drivers entering the country via ferries are required to blow into a breathalyser linked to a gate before being able to enter the country. The automated-control process takes only a few seconds for each driver and checks have no impact on the traffic flow. The main objective of the trial in the short term was to prevent all drivers coming from the port of Kiel in Germany and leaving the ferry at the Gothenburg port from driving under the influence of alcohol on Swedish roads. The objective of the trial in the long run would be to provide a test environment for the future roll out of permanent alco gates in all Swedish ports.

Conclusions

The alco gate trial in the port of Gothenburg was considered as a success by the five stakeholders that carried out the pilot project. The final evaluation showed that this new technology could be an effective complementary measure for drink driving enforcement in Sweden. The benefits and positive outcomes can be summarised as follows:

^{*)} http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014_06_smart_factsheet_alco_gate_sweden.pdf

- Clear information was provided to drivers travelling on ferries on the alco gate installation in the port. They therefore avoided drinking in order to pass the alco gate checks. In other words there was a deterrent effect.
- No negative impact on the traffic flow was recorded. It takes only seconds to carry out the test detect the BAC level of the driver.
- The technology used for the trial (that does not require the driver to touch the device with their mouth) is innovative and potentially expands the potential for interlock technology;
- According to the participating organisations, public opinion in Sweden responded positively to the trial. A dramatic collision ten years ago at the port of Gothenburg has also stuck in the public consciousness: a Hungarian lorry driver who was found with a BAC limit of 1.7 g/l killed five people.
- At the end of August 2014 a 6-lane alco gate will be launched at the Port of Stockholm which will check all vehicles coming to Sweden from Russia and the Baltic states via ferries
- Following the successful Gothenburg trial, all the participating organisations have called on the government to introduce alco gates permanently in all Swedish harbours, there have also been supportive calls for this in the Swedish parliament.
- The alco gate technology could also inspire other European countries to introduce automated alcohol testing at their borders.

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC,
vom 15. Juli 2014 und Auszügen der Studie)

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

ETSC: New EU studies back future role for alcohol interlocks^{*)}

Two new reports are supportive of further measures to boost the use of alcohol interlocks in passenger and goods vehicles in the EU but stop short of recommending measures that would mandate mass adoption in the short term due mainly to cost concerns. ETSC says this approach is short-sighted because mandatory use for some categories of drivers and vehicles would drive innovation, bring down costs and save many more lives.

Of the two studies, carried out by Italian consultancy TRT for the European Parliament and by a Dutch research consortium for the European Commission, only the former goes as far as recommending legislation. It says proposals to ensure the statutory use of alcohol interlocks for convicted drink drivers should be put forward within the next five years and could make a 'relatively important contribution' to the achievement of the EU's target to halve road deaths by 2020.

6,500 deaths could be prevented annually if drink driving was eliminated in Europe. Several studies have already shown that alcohol interlocks are very effective in cutting repeat drink driving offences. A Finnish report published last year, and based on four years of data, showed a recidivism rate of 6 % when interlocks were used compared to the usual 30 % rate in Finland.

The EP study paints a mixed picture of preventative use of the technology in commercial vehicles, suggesting that mandatory use could offer a near-break-even cost-benefit ratio when used on buses and lorries, but says the same is not true for vans. The EC report, however, says that compulsory installation in all new commercial vehicles does have a positive cost-benefit ratio, but warns of a wide sensitivity range in its analysis and lack of 'stakeholder support'.

The issue of cost is a major theme of both reports, though the EC study points out that innovation could be key to mass adoption of the technology. The report says that if in future the devices would become less intrusive and costs came down due to economies of scale in production or technological development the option of making an alcohol interlock a compulsory device in all passenger cars could show a "robust net benefit to society".

Both reports agree on a number of other measures that could boost the potential for wider use of the devices, recommending, for example, harmonisation of technical standards for interlocks at the EU level. The EP report recommends legislation to harmonise Blood Alcohol Concentration (BAC) limits, reporting procedures and the definition of drink driving across the EU. The authors of the EC study say the EU should support exchange of knowledge on alcohol interlock programmes and follow or stimulate the development of new generation devices.

Antonio Avenoso, executive director of ETSC said:

"While we agree with many of the suggestions in these reports, both miss the big picture. The fact is that bold EU legislation would, in itself, drive innovation and cost reduction in the market for these devices. If, for example, the EU made installation mandatory in all

^{*)} http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET%282014%29513993_EN.pdf
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf

commercial vehicles and required their use for all drink driving offenders, then we would see a rush of innovation and new players entering the market to deliver reliable, unobtrusive devices at low cost. We know that alcohol interlock devices work because we have evidence from several EU countries that show reduced re-offending rates. We hope the new Commission and Parliament will take a bolder approach to the deadly, and completely avoidable, problem of drink driving.”

(Aus einer Mitteilung des European Transport Safety Council, ETSC, vom 24. Juni 2014)

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,-



Per Fax: 02234 7011-476

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

Ja, hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Rückgaberecht

Herr Frau

Ex. Madea, Verkehrsmedizin
 € 149,-
 ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

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

Mehr Informationen: www.aerzteverlag.de

BASt: Medizinisch-Psychologische Untersuchungen im Jahr 2013

1. Überblick

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

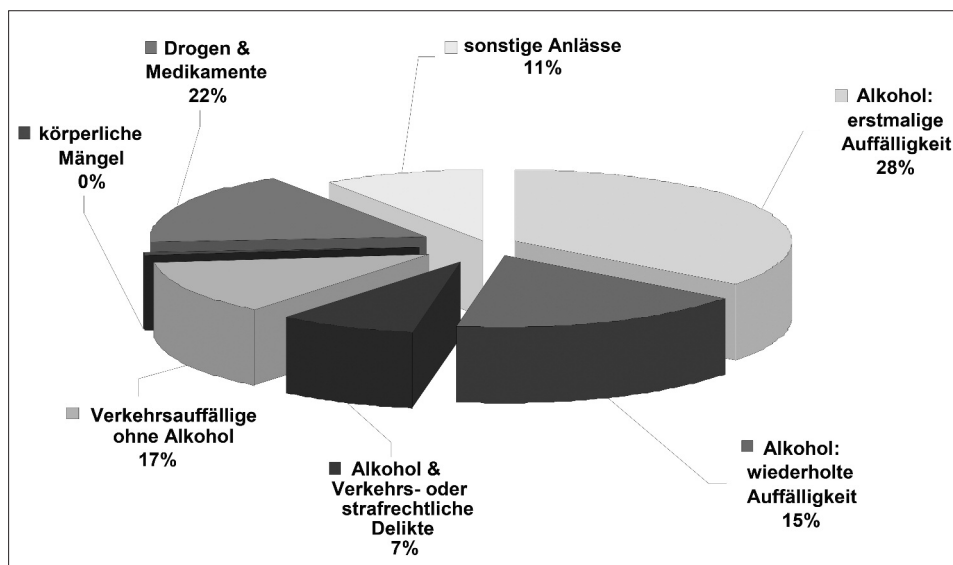


Bild 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2013¹⁾.

Im Jahr 2013 führten die 13 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 94.819 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 (Bild 1). Die zusammengefassten drogenbe-

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 strafrechtlich Auffälligkeiten, 5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen, 6. Vorzeitige FE-Erteilung, 7. Fahrlehrerbewerber und 8. Sonstige Anlässe zu „Sonstige Anlässe“; Abweichung von 100% durch Rundung.

zogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit 22 % die zweitgrößte Anlassgruppe, gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (17 %). Körperliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (< 1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2013 in der Summe 11 % (Bild 1).

2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei spezifischen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tabelle 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2013 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	Geeignet (in %)	Nachschulungsfähig (in %)	Ungeeignet (in %)	Anzahl	Anteil (in %)
1 Untersuchungen nach StVG §§2a und 4, Abs. 10 & FeV §§11 Abs. 3, 13, 14					
1.1 Körperliche und geistige Mängel	55,9	*	44,1	270	0,3
1.2 Neurologisch-psychiatrische Mängel	53,2	*	46,8	158	0,2
1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	50,4	*	49,6	119	0,1
2 Tatauffällige					
2.1 Verkehrsauffälligkeiten	61,4	0,5	38,2	13.716	14,5
2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	60,4	0,5	39,1	3.480	3,7
3 Alkoholauffällige (§13 Nr.2 FeV)					
3.1 Alkohol erstmalig	55,0	11,5	33,5	26.775	28,2
3.2 Alkohol wiederholt	47,6	8,0	44,4	14.322	15,1
4 Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige					
	62,4	8,0	29,6	15.374	17,3
5 Untersuchungen bei Mehrfachfragestellungen (FeV §11 Abs.6)					
5.1 Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	46,3	7,1	46,6	6.321	6,7
5.2 Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten	56,5	5,4	38,1	2.063	2,2
5.3 Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	57,3	0,3	42,4	2.033	2,1
5.4 Sonstige Drogen und Medikamente in Kombination mit allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten	56,8	3,8	39,4	2.097	2,2
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	51,0	3,5	45,5	2166	2,3
6 Untersuchungen nach FeV §§10 Abs. 2 und 11 Abs. 3 Nr.2 (Mindestalter)					
	92,7	*	7,3	4.269	4,5
7 Untersuchungen nach FahrIG §3 S. 1 Nr. 3 und §33 Abs. 3 (Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis und Fahrlehrer)					
	83,6	*	16,4	134	0,1
8 Sonstige Anlässe (mit Erläuterungen)					
	51,7	*	48,3	522	0,6
Gesamt	57,5	6,7	35,9	94.819	100,00

* Anlassgruppe ohne mögliche Kurszuweisung

Tab. 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2013.

Im Vergleich zu 2012 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse gegenüber dem Vorjahr keine relevante Veränderung. Von den 94.819 begutachteten Personen waren 57,5 % „geeignet“ (2012: 55,8 %), 35,9 % ungeeignet (2012: 37,3 %), und 6,7 % (2012: 6,9 %) wurden als „nachschulungsfähig“ eingestuft.

3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2010 bis 2013

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich vom Jahr 2012 zum Jahr 2013 um 0,7 Prozentpunkte erhöht. Somit wurde der in den Vorjahren zu verzeichnende rückläufige Trend der Begutachtungszahlen nicht fortgeführt.

Der Anstieg der Begutachtungszahlen insgesamt ergibt sich vor allem aus dem Anstieg der reinen „BtM-Begutachtungen“. Bei den Alkohol-Fragestellungen zeichnet sich weiterhin wie in den Vorjahren ein leichter Abwärtstrend der Begutachtungsanlässe ab (Tab. 2).

Anlassgruppe	2010	2011	2012	2013	2012/ 2013 Vergleich in %
1.1 Körperliche und geistige Mängel	286	266	263	270	2,7
1.2 Neurologisch-psychiatrische Mängel	220	217	177	158	-10,7
1.3 Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	130	133	127	119	-6,3
2.1 Verkehrsauffälligkeiten	13.461	13.771	13.542	13.716	1,3
2.2 Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	3.809	3.793	3.596	3.480	-3,2
3.1 Alkohol erstmalig *	29.114	27.735	26.791	26.775	-0,1
3.2 Alkohol wiederholt *	16.944	16.300	14.882	14.322	-3,8
4 Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige **	15.495	15.430	15.174	16.374	7,9
5.1 Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit beziehungsweise sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten *	7.758	7.561	6.544	6.321	-3,4
5.2 Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen & Medikamenten **	2.161	2.223	2.039	2.063	1,2
5.3 Allgemeine Verkehrs- und sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	2.144	2.160	2.086	2.033	-2,5
5.4 BtM /Medikamente und allgemeine Verkehrsauffälligkeiten **	2.176	2.489	2.245	2.097	-6,6
5.5 Sonstige Mehrfachfragestellungen	1.841	1.883	1.882	2.166	15,1
6 Untersuchungen nach FeV §§10 Abs.2 und 11 Abs.3 Nr.2 (Mindestalter)	5.262	4.634	4.185	4.269	2,0
7 Untersuchungen nach FahrIG §3 S. 1 Nr.3 und §33 Abs.3 (Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis und Fahrlehrer)	233	201	171	134	21,6
8 Sonstige Anlässe (mit Erläuterungen)	562	469	472	522	10,6
Gesamtsumme	101.596	99.265	94.176	94.819	0,7
* Alkohol-Fragestellung gesamt	53.816	51.596	48.217	47.418	-1,7
** BtM-Fragestellung gesamt	19.832	20.142	19.458	20.534	5,5

Tab. 2: MPU-Ergebnisse der Jahre 2010 bis 2013.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 19/2014 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt,
vom 30. Juli 2014)

B.A.D.S.: Für strikte Anwendung der gesetzlichen Regelung bei Alkohol und Drogen am Steuer

Die Fahrerlaubnisverordnung in Deutschland ist eindeutig: Wer kiff – auch gelegentlich – und Alkohol trinkt, gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr und muss damit rechnen, den Führerschein zu verlieren. Diese gesetzliche Regelung hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil (BA 2014, 30) gegen einen 31-jährigen Autofahrer angewendet, obwohl dieser nicht berauscht am Steuer erwischt wurde.

„Ein Urteil, das eindeutig auf mehr Sicherheit im Straßenverkehr zielt und deshalb vom B.A.D.S. begrüßt wird“, sagte der Präsident der Organisation, DR. PETER GERHARDT. „Der Mischkonsum von Cannabis und Alkohol kann die Selbsteinschätzung bei der Frage der individuellen Fahrtüchtigkeit einschränken. Nur hierauf hebt die Fahrerlaubnisverordnung ab.“ Zwar habe das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2002 auf Grund mehrerer Gutachten in solchen Fällen den automatischen Entzug des Führerscheins für verfassungswidrig erklärt, dennoch begrüße der B.A.D.S. den jetzigen Spruch des Bundesverwaltungsgerichtes. „Gerade der vor einigen Tagen vorgelegte Drogenbericht der Bundesregierung hat wieder gezeigt, wie besorgniserregend der Markt mit neuen Drogen überschwemmt wird. Für die Polizei ist es dadurch immer schwieriger, diese bei Kontrollen zu erkennen.“ Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes habe deshalb für den B.A.D.S. auch vorsorgenden Charakter.

Einem möglichen Vorstoß, die Fahrerlaubnisverordnung zugunsten von Cannabiskonsumenten zu ändern, erteilte der Präsident des B.A.D.S. eine deutliche Absage.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 15. Juli 2014)

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. 50/2013

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

Rechtsprechung

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

54. 1. Ein Konsument von Cannabis darf sich als Kraftfahrer erst in den Straßenverkehr begeben, wenn er sicherstellen kann, den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht mehr zu erreichen. Das erfordert ein ausreichendes – gegebenenfalls mehrtägiges – Warten zwischen letztem Cannabiskonsum und Fahrtantritt.

2. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass an der objektiven Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert nach Beendigung der Fahrt erreicht ist.

Oberlandesgericht Bremen,
Beschluss vom 18. Juni 2014 – 1 SsBs 51/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Bremen hat den Betroffenen mit Urteil vom 15.02.2013 wegen einer fahrlässigen Ordnungswidrigkeit (Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung von Cannabis) zu einer Geldbuße von 500,00 € verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde.

Der Bußgeldsenat – Einzelrichter – hat die Rechtsbeschwerde mit Beschluss vom 03.06.2014 gemäß § 80a Abs. 3 S. 1 OWiG auf den Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern übertragen.

Aus den Gründen:

II. Die Rechtsbeschwerde ist ... im Wesentlichen unbegründet. Sie hat keinen Erfolg, soweit der Betroffene die Verletzung formellen Rechts rügt (1.). Auch die Überprüfung des Schuldspruchs aufgrund der erhobenen Sachrüge hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (2.). Allein der Rechtsfolgenausspruch war dahingehend abzuändern, dass das angeordnete Fahrverbot entfällt (3.).

1. Die vom Betroffenen vorgebrachten Rügen, mit denen er sich gegen die Ablehnung von zwei Beweisunterlagen und die Verwertung eines Vernehmungsprotokolls wendet, sind unzulässig. Sie genügen nicht den Formerfordernissen des § 344 Absatz 2 Satz 2 StPO. [wird ausgeführt]

2. Die Überprüfung des Schuldspruches hat aufgrund der erhobenen Sachrüge keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben.

Das Amtsgericht hat unter anderem folgende Feststellungen ... zur Sache getroffen:

„II. ... Am 27.04.2012 gegen 13:50 Uhr befuhr der Betroffene als Führer des Personenkraftwa-

gens mit dem amtlichen Kennzeichen [...] den Autobahnzubringer Ü. in B. In seinem Blut, das um 15:45 Uhr entnommen wurde, konnten 1,0 ng/ml THC nachgewiesen werden. Dieser Wert ist auf einen Cannabiskonsum des Betroffenen zurückzuführen, der innerhalb von 24 Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden hat. Bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt hätte der Betroffene erkennen können, dass er noch unter der Wirkung von Cannabinoiden steht.“

In der rechtlichen Würdigung führt das Amtsgericht Folgendes aus:

„Der Betroffene führte das Kraftfahrzeug zur Tatzeit unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittels, nämlich Cannabis. Ausreichend für diese Feststellung ist gemäß § 24a Abs. 2 S. 2 StVG der Substanznachweis im Blut. Nicht erforderlich ist die Feststellung einer konkreten rauschmittelbedingten Beeinträchtigung der für das Führen von Kraftfahrzeugen erforderlichen Leistungsfähigkeit. Ausreichend ist stattdessen, wenn die betroffene Substanz in einer Konzentration nachweisbar ist, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt, was bei Cannabis der Fall ist, wenn eine THC-Konzentration von 1 ng/ml nachgewiesen wird (BVerfG NZV 2005, 270, 271 f.; Burhoff, in: Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Auflage 2012, Rn. 595 mit einer tabellarischen Übersicht zur Rechtsprechung der Oberlandesgerichte). [...]

Nach der vom Gericht vertretenen Auffassung begründet bereits das Erreichen des von der Grenzwertkommission für Cannabis festgelegten Grenzwertes mangels Anhaltspunkten für das Bestehen einer Ausnahmekonstellation den Fahrlässigkeitsvorwurf. Unabhängig davon wird auch nach der überwiegend in der Rechtsprechung vertretenen Auffassung der Fahrlässigkeitsvorwurf zu bejahen sein. Der von der Grenzwertkommission festgelegte Grenzwert von 1,0 ng/ml THC ist zwar nur gerade eben erreicht. Die Sachverständige Dr. B. legte sich jedoch darauf fest, dass der Konsum der Blutentnahme höchstens 24 Stunden vorangegangen ist. Die Blutentnahme fand knapp zwei Stunden nach dem Führen des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr statt. Der Cannabiskonsum liegt damit bezogen auf das Führen des Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr längstens 22 Stunden zurück. Angesichts der langen Wirkungsdauer von Cannabis ist somit noch nicht von einem längere Zeit zurückliegenden Konsum aus-

zugehen. Die lange Wirkungsdauer von Cannabis ist allgemein bekannt. Der Betroffene geht einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit nach und bewegt sich im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit im B. in einem gesellschaftlich und politisch interessierten Umfeld. Es ist daher fern liegend, dass er hinsichtlich der Wirkungsdauer von Cannabis aus Unkenntnis einer Fehleinschätzung unterlag. Ihm war stattdessen die Möglichkeit der fortdauernden Cannabiswirkung bewusst. Er wird zwar gehofft haben, dass ein Nachweis von THC nicht mehr möglich sein wird, war sich des Risikos jedoch bewusst.“

a) Die vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen tragen den Fahrlässigkeitsvorwurf in Bezug auf die Tathandlung.

Zum objektiven Handlungsunrecht des § 24a Abs. 2 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG genannten berauschenden Mittels. Eine solche „Wirkung“ liegt nach der Legaldefinition des § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG vor, wenn eine der in der Anlage genannten Substanzen – hier THC – im Blutserum nachgewiesen wird (OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012, 2 RBs 50/12, BeckRS 2012, 18138; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 24a StVG, Rn. 21, 21a m. w. N.). Der Gesetzgeber spricht mit § 24a Abs. 2 StVG ein generelles Verbot aus und hat einen Gefährdungstatbestand geschaffen. Anders als § 24a Abs. 1 StVG für Alkohol knüpft die Norm nicht an einen qualifizierten Grenzwert an. Auch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 gebietet keine Feststellungen zur Wirkung einer Substanz im Sinne einer konkreten Beeinträchtigung. Es sind lediglich qualifizierte Anforderungen an den Nachweis der Substanz zu stellen. Dieser Nachweis kann erst ab Erreichen des analytischen Grenzwerts als geführt angesehen werden (BVerfG, Urteil vom 21.12.2004, 1 BVR 2652/03, NJW 2005, 349 ff. [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]). Die betreffende Substanz muss in einer Konzentration nachgewiesen werden, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt (vgl. BVerfG, a. a. O.). Dies ist dann der Fall, wenn der analytische Grenzwert erreicht ist (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 10.05.2013, 1 (3) SsBs 131/13, zit. nach juris; vgl. König, a. a. O., Rn. 21a). Ausschlaggebend für diesen analytischen Grenzwert ist der Beschluss der „Gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle“ (sog. Grenzwertkommission) vom 20. November 2002, aktualisiert durch weiteren Beschluss vom 22. Mai 2007 (Blutalkohol 44 (2007), 31). Danach liegt der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG für THC bei 1 ng/ml Serum. Eine solche Konzentration kann – einschließlich eines entsprechenden Sicherheitszuschlags – sicher nachgewiesen und quantitativ präzise bestimmt werden. Insbesondere erscheint bei Erreichen einer derartigen Konzentration eine Einschränkung der Fahrtauglich-

keit möglich. Die Feststellung des sachverständig beratenen Amtsgerichts Bremen zum objektiven Tatbestand, wonach im Blutserum des Betroffenen 1,0 ng/ml THC nachgewiesen werden konnten, trifft zu.

b) Auch die Feststellungen des Amtsgerichts Bremen zum objektiven Sorgfaltpflichtverstoß genügen den an seinen Nachweis zu stellenden Anforderungen.

aa) Fahrlässiges Handeln im Sinne von § 10 OWiG, § 24a Abs. 3 StVG liegt vor, wenn der Täter die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist und deshalb entweder die rechtswidrige Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt oder vorausieht (unbewusste Fahrlässigkeit) oder die Möglichkeit der rechtswidrigen Tatbestandsverwirklichung zwar erkennt, aber mit ihr nicht einverstanden gewesen ist und ernsthaft – nicht nur vage – darauf vertraut, diese werde nicht eintreten und damit bewusst fahrlässig handelt (vgl. BGHSt 49, 1, 5; Hans. OLG Bremen, Beschlüsse vom 02.09.2013, 2 SsBs 60/13 [= BA 2014, 26], und 20.02.2012, 2 SsBs 75/11, sowie Beschluss vom 17.02.2006, Ss (B) 51/05, NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]; OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012, III-2 RBs 50/12, BeckRS 2012, 18138 [= BA 2012, 270]; KG, Beschluss vom 05.06.2009, 2 Ss 131/09, NZV 2009, 572, 573 [= BA 2009, 415]; OLG Celle, Beschluss vom 09.12.2008, 322 SsBs 247/08, NZV 2009, 89, 90 [= BA 2009, 100]; Göhler/Gürtler, OWiG, 16. Auflage 2012, § 10 Rn. 6; KK-OWiG/Rengier, 3. Auflage 2006, § 10 Rn. 15; zu allem: Leipziger Kommentar/Vogel, StGB, 12. Auflage 2007, § 15 Rn. 164 ff m. w. N.).

Hinsichtlich des Tatbestands des § 24a Abs. 2 und 3 StVG muss feststehen, dass der Betroffene die Möglichkeit fortlaufender Wirkung des Cannabiskonsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Der Vorwurf des schuldhaften Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter der Wirkung eines berauschenden Mittels bezieht sich nämlich nicht auf den Konsumvorgang, sondern vielmehr auf die Wirkung des Rauschmittels zur Tatzeit (vgl. Hans. OLG Bremen, Beschlüsse vom 30.09.2013, 2 SsBs 37/13, und 02.09.2013, 2 SsBs 60/13; OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012, III-2 RBs 50/12, BeckRS 2012, 18138; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 20.08.2010, 2 Ss-OWi 166/10, NZV 2010, 530 f; KG, Beschluss vom 04.01.2010, 3 Ws (B) 667/09, BeckRS 2010, 11789; Beschluss vom 05.06.2009, 2 Ss 131/09, NZV 2009, 572, 573; OLG Celle, Beschluss vom 09.12.2008, 322 SsBs 247/08, NZV 2009, 89, 90; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 25.04.2007, 3 Ss 35/07, NSZ-RR 2007, 249 [= BA 2007, 318]). Nach ständiger Rechtsprechung handelt fahrlässig, wer in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und dennoch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, ohne sich bewusst zu machen, dass das Rauschmittel noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml abgebaut ist. Es ist hierzu nicht erforderlich, dass sich der Betroffene einen spürbaren oder auch nur messbaren Wirksamkeitseffekt vorgestellt hat oder zu einer

entsprechenden genauen physiologischen oder biochemischen Einordnung in der Lage war, zumal ein Kraftfahrer die Unberechenbarkeit von Rauschmitteln stets in Rechnung zu stellen hat (Hans. OLG Bremen, KG, OLG Celle, OLG Frankfurt a.M., OLG Hamm, jeweils a.a.O.; vgl. auch Burhoff, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 3. Auflage 2012, Rn. 599 f; König, a. a. O., Rn. 25b).

bb) An der Erkennbarkeit der Wirkung des Rauschmittels für den Betroffenen kann es ausnahmsweise dann fehlen, wenn zwischen dem Zeitpunkt des Drogenkonsums und der Fahrt längere Zeit vergangen ist (Hans. OLG Bremen, Beschlüsse vom 30.09.2013, 2 Ss 37/13, und 02.09.2013, 2 SsBs 60/13, sowie vom 17.02.2006, Ss (B) 51/05, OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012, III – 2 RBs 50/12, BeckRS 2012, 18138; OLG Stuttgart, Beschluss vom 10.02.2011, 1 Ss 616/10, DAR 2011, 218 ff.; KG, Beschluss vom 04.01.2010, 2 Ss 363/09, VRS 118, 205 ff; KG, Beschluss vom 05.06.2009, 2 Ss 131/09, NZV 2009, 572; OLG Celle, Beschluss vom 09.12.2008, 322 SsBs 247/08, NZV 2009, 89, 90; OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 20.08.2010, 2 Ss-OWi 166/10, BeckRS 2010, 20608; Beschluss vom 25.04.2007, 3 Ss 35/07, NStZ-RR 2007, 249; Janker in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, StVR, 22. Auflage 2012, § 24a StVG Rn. 7a). Mit zunehmendem Zeitablauf schwindet das Bewusstsein dafür, dass der zurückliegende Rauschmittelkonsum noch Auswirkungen bis in die Gegenwart haben könnte. Das Tatgericht hat daher in denjenigen Fällen, in denen ein zeitnahe Rauschmittelkonsum vor der Tatzeit nicht festgestellt werden kann, zu prüfen, ob weitere Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dem Betroffenen die Möglichkeit einer im Tatzeitpunkt noch andauernden Beeinflussung durch das Rauschmittel bewusst gewesen ist bzw. hätte bewusst sein müssen (Hans. OLG Bremen, KG, OLG Celle, OLG Frankfurt a.M., jeweils a. a. O.).

Von einem länger zurückliegenden Konsum wird in der Rechtsprechung teilweise bereits ab einem Zeitraum von 20 Stunden zwischen Drogenkonsum und Fahrtantritt ausgegangen (vgl. König, NStZ 2009, 425, 427). Einen genauen Zeitraum, bei dem von einem länger zurückliegenden Drogenkonsum vor Fahrtantritt auszugehen ist, hat die obergerichtliche Rechtsprechung bislang indes nicht eindeutig festgelegt. Eine „längere Zeit“ ist etwa für einen Zeitraum von zwei bis drei Tagen (Hans. OLG Bremen, Beschluss vom 17.02.2006, Ss (B) 51/05, NZV 2006, 276), zwei Tagen (OLG Karlsruhe, Beschluss vom 22.09.2010, 3 (7) SsBs 541/10, BeckRS 2011, 21298), 24 Stunden (OLG Braunschweig, Beschluss vom 27.01.2010, Ss (OWi) 219/09, BeckRS 2010, 28813 [= BA 2010, 298]), mehr als 24 Stunden (Hans. OLG Bremen, Beschluss vom 30.09.2013, 2 SsBs 37/13) und weniger als 24 Stunden (OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012, 2 RBs 50/12, BeckRS 2012, 18138; OLG Celle, Beschluss vom 09.12.2008, 322 SsBs 247/08, BeckRS 2008, 26992; OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 25.04.2007, 3 Ss 35/07, BeckRS 2007, 09344) angenommen worden.

Die fehlende Erkennbarkeit einer im Tatzeitpunkt noch andauernden Wirkung durch das Rauschmittel wird in der Rechtsprechung nicht nur von dem Zeitpunkt des letzten Drogenkonsums abhängig gemacht, sondern zum Teil auch von der Konzentration des Wirkstoffes THC zum Zeitpunkt der Blutentnahme. Bei einem knapp 23 Stunden zurückliegenden Drogenkonsum und einer nur etwas mehr als zweifachen Überschreitung des analytischen Grenzwertes sei ohne weitere Feststellungen die Fahrt unter Wirkung von Cannabis nicht vorwerfbar (so OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 25.04.2007, 3 Ss 35/07, BeckRS 2007, 09344). Jedenfalls bei einer THC-Konzentration im Blutsrum mit 1,4 ng/ml und einem mehr als zwei Tage zurückliegenden Cannabiskonsum sei von fehlender Vorwerfbarkeit auszugehen (so OLG Zweibrücken, Beschluss vom 06.01.2009, 1 Ss 178/08, BeckRS 2009, 03276 [= BA 2009, 99]). Bei einem vage bleibenden Zeitraum zwischen ein und zwei Tagen könne bei einer verhältnismäßig geringen Überschreitung des analytischen Grenzwertes von 4,6 ng/mg THC nicht auf eine fahrlässige Tatbestandsverwirklichung geschlossen werden (so OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 20.08.2010, 2 Ss-OWi 166/10, BeckRS 2010, 20608). An diese Rechtsprechung knüpft auch die Begründung des Antrages der Generalstaatsanwaltschaft an.

cc) Dieser Auffassung kann allerdings nicht mehr uneingeschränkt gefolgt werden.

(1) Das den Vorwurf fahrlässigen Handelns nach § 10 OWiG begründende Verhalten besteht in der Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Es handelt bereits fahrlässig, wer die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist und deshalb die Möglichkeit der Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt, aber erkennen kann (unbewusste Fahrlässigkeit). Genereller Maßstab für die im Verkehr erforderliche Sorgfalt sind die Regeln eines besonnenen und gewissenhaften Menschen in der sozialen Situation, in der sich der Betroffene konkret befindet. Diese allgemeinen Sorgfaltsregeln können sich aus geschriebenen und ungeschriebenen Regeln (Verkehrsgewohnheiten) ergeben. Letztere leiten sich aus dem allgemeinen Verbot ab, andere zu schädigen. Je größer das Risiko einer Gefährdung des geschützten Rechtsgutes erscheint, desto höher sind die Sorgfaltsanforderungen zu bestimmen (vgl. BGH, Urteil vom 25.09.1990, 5 StR 187/90, NJW 1991, 501).

(2) Im Straßenverkehr können Nachlässigkeiten und Irrtümer sehr leicht zur erheblichen Gefährdung anderer und zu schweren Unfällen führen. Deshalb ist hier besonders sorgfältiges Verhalten geboten (vgl. BGH, Urteil vom 20.10.1987, VI ZR 280/86, zit. nach juris; Göhler/Gürtler, a. a. O., Rn. 10). Die Sorgfaltsanforderungen beschränken sich dabei nicht auf das Führen des Kraftfahrzeugs selbst. Die Gefahren des Straßenverkehrs gebieten ein Einsetzen von Sorgfaltspflichten schon vor Antritt der Fahrt. Insbesondere hat sich der Kraftfahrzeugführer vor Fahrtantritt stets zu

vergewissern, ob er nach seinen körperlichen und geistigen Fähigkeiten überhaupt (noch) imstande ist, den Erfordernissen des Straßenverkehrs zu genügen (BGH, a. a. O.). Seine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit muss er vor Fahrtantritt überprüfen (vgl. § 2 Absatz 1 Satz 1 FeV). Wer in Kenntnis zum Beispiel seiner Epilepsie-Erkrankung und unmittelbar zurückliegende Anfälle erneut ein Fahrzeug führt und dann – im Zustand der Steuerungsunfähigkeit gem. § 20 StGB – einen Verkehrsunfall verursacht, macht sich bereits durch den Antritt der Fahrt zumindest wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs strafbar, weil er wegen körperlicher Mängel nicht in der Lage ist, ein Fahrzeug sicher zu führen (LG Bonn, Urteil vom 12. 12. 2012, 25 Ns 100 Js 199/11, BeckRS 2013, 17333). Ergeben sich aus einer bestimmten Tätigkeit – wie beispielsweise als Fahrer eines Kraftfahrzeugs – bestimmte Pflichten, muss verlangt werden, dass sich der Adressat dieser Pflicht von ihr Kenntnis verschafft (Göhler/Gürtler, a. a. O.). So ist anerkannt, dass ein Kraftfahrer, der medizinisch veranlasst Medikamente zu sich nimmt, verpflichtet ist, die Gebrauchsanleitung des Medikamentes zu beachten. Hat er keine, muss er sich erkundigen (OLG Hamm, Beschluss vom 05. 04. 2011, 3 RVs 19/11 m. w. N., BeckRS 2011, 19876 [= BA 2011, 288]). Ein Kraftfahrer wird nach vorangegangenem, bewussten Genuss von Alkohol ohne weiteres damit rechnen müssen, dass er den noch zulässigen Grenzwert überschreitet. Nach naturwissenschaftlicher Erkenntnis kann niemand vor oder nach dem Trinken genau voraussehen, welche Blut- oder Atemalkoholkonzentration er später haben wird. Der Vorwurf der Fahrlässigkeit im Rahmen des § 24a Abs. 3 StVG ist in der Regel schon aufgrund der Tatsache gerechtfertigt, dass der Betroffene trotz Kenntnis vorausgegangenen Alkoholgenusses das Fahrzeug geführt hat (OLG Jena, Beschluss vom 16. 01. 2006, 1 Ss 80/05, zit. nach juris [= BA 2007, 102]). Von einem Alkohol konsumierenden Kraftfahrer wird erwartet, dass er sich erst nach ausreichendem Abbau der Blutalkoholkonzentration wieder hinter das Steuer setzt.

(3) Es besteht kein Anlass, einen ein Kraftfahrzeug führenden Drogenkonsumenten privilegiert zu behandeln. Nach § 29 Absatz 1 Nr. 1 BtMG kann bereits der unerlaubte Erwerb von Cannabisprodukten bestraft werden. Dieser Straftatbestand ist seiner Natur nach ein abstraktes Gefährdungsdelikt. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass bereits der unbefugte Erwerb von Cannabis mit erheblichen gesundheitlichen Gefahren verbunden ist und daher einen Angriff auf die geschützten Rechtsgüter bedeutet (vgl. BVerfG, 3. Kammer des Zweiten Senats, Beschluss vom 29. 06. 2004, 2 BvL 8/02, BeckRS 2004, 23354; Weber, BtMG, 4. Auflage 2013, vor § 29 BtMG, Rn. 1 ff). In der Begründung zum Änderungsgesetz vom 28. 04. 1998 (BT-Drucks 13/3764) wird zu § 24a Abs. 2 StVG ausgeführt, dass – auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhend – Cannabis bei typischem Rauschverlauf beispielsweise zu Konzentrations-, Wahrnehmungs- und Denkstörungen, leichter Ab-

lenkbarkeit und zu Leistungseinbußen in den für den Kraftfahrzeugführer wichtigen psychomotorischen Funktionen führt. Ein Konsument von Cannabis muss sich schon wegen der Pönalisierung des Erwerbs und der vom Gesetzgeber bislang nicht anerkannten sozialen Adäquanz seines Konsums veranlasst sehen, alles ihm Mögliche zu tun, damit er als objektiv unter Wirkung von Drogen Stehender keine für andere potenziell gefährliche Fahrt antritt (vgl. auch OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 26. 10. 2012, 2 Ss-OWi 672/12, Rn. 10, zit. nach juris; OLG Hamm, a. a. O.; König, NSTZ 2009, 425, 427). Einen Kraftfahrer trifft deshalb die Pflicht, sich vor oder nach erfolgtem Cannabiskonsum Gewissheit von seiner Fahrtüchtigkeit und Kenntnis darüber zu verschaffen, wie lange die Wirkung der von ihm eingenommenen Droge dauern kann, um das Erreichen des Grenzwertes bei Fahrtantritt auszuschließen (vgl. OLG Hamm, a. a. O.; Göhler/Gürtler, a. a. O., § 11 Rn. 26; vgl. auch Gehrmann, NZV 2011, 6, 8 f). Diese Prüfungs- und Erkundigungspflicht ist ohne weiteres zumutbar. Neben kostengünstigen seriösen Informationsquellen im Internet kann und muss er zur Not einen fachkundigen Apotheker oder Mediziner befragen.

(4) Dieser normativ entwickelten Erkundigungspflicht steht nicht entgegen, dass der Stand der Wissenschaft auch zum jetzigen Zeitpunkt zu den Nachweis- bzw. Wirkungszeiten kein einheitliches Bild liefert. Eine hinreichend zuverlässige Methode der Rückrechnung konnte aufgrund einer Vielzahl von schwer bestimmbarer Faktoren – vor allem wegen der kaum zu quantifizierenden Intensität vorangegangenen Konsums – noch nicht entwickelt werden (vgl. Leipziger Kommentar/König, StGB, 12. Auflage 2008, § 316 Rn. 152). In der Fachwelt werden für THC divergierende Nachweis- bzw. Wirkungszeiten genannt. Nach einer bereits im Jahr 2007 veröffentlichten Studie mit 20 teilnehmenden Probanden, die zuvor kein THC konsumiert hatten, war bei 16 Teilnehmern nach dem Rauchen eines Joints nach sechs Stunden kein THC nachweisbar. Bei zwei Probanden wurde nach dieser Zeit noch mehr als 1,0 ng/ml THC im Blutserum analysiert (Kauert u. a., Journal of Analytical Toxicology 2007, 288 ff). Teilweise werden Nachweiszeiten von bis zu 48 Stunden bei chronischen Konsumenten angegeben (Eisenmenger, NZV 2006, 24 f). In der Fachliteratur wird auch referiert, dass bei 13 von 18 intensiv Cannabis konsumierenden Probanden nach einer Abstinenz von sieben Tagen noch mehr als 1,0 ng/ml THC im Blutserum hatte festgestellt werden können (Karschner u. a., Journal of Analytical Toxicology 2009, 469 ff).

(5) In der älteren Rechtsprechung wird andererseits gelegentlich davon ausgegangen, dass auch niedrige Werte zwischen 1 und 2 ng/ml THC im Blutserum nur zeitnah nach dem Konsum nachzuweisen seien (vgl. VGH München, Beschluss vom 03. 02. 2004, 11 CS 04.157, BeckRS 2004, 14636; OVG Weimar, Beschluss vom 11. 05. 2004, 2 EO 190/04, BeckRS 2004, 23975 [= BA 2005, 183]). Das könnte Betroffene zu der Schlussfolgerung verleiten, dass nach Ablauf eines

Tages eine Fortdauer der Wirkung des Rauschgiftes ausgeschlossen ist (vgl. KG, Beschluss vom 04.01.2010, 3 Ws (B) 667/09, BeckRS 2010, 11789). Bereits zum Tatzeitpunkt waren allerdings mehrere obergerichtliche Entscheidungen veröffentlicht, denen zufolge trotz Überschreitens des analytischen Grenzwertes von 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht ausgeschlossen werden konnte, dass der letzte Drogenkonsum vor Fahrtantritt mehrere Tage zurück lag (vgl. nur OLG Hamm, Beschluss vom 05.04.2011, 3 RVs 19/11, zit. nach juris; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 20.08.2010, 2 Ss-OWi 166/10, BeckRs 2010, 20608). Dieser unsichere Befund und die in der Fachwelt diskutierte lange Wirkungsdauer von mehreren Tagen (und bei Intensivkonsumenten von einer Woche) gebieten jedem Kraftfahrzeugführer, nach vorangegangenem Drogenkonsum angesichts der von ihm ausgehenden erheblichen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bis zum erneuten Fahrtantritt ausreichend zu warten. Nur der Konsument selbst weiß, welches Mittel er wie häufig in welcher Menge genommen hat. Noch weniger als beim Alkohol kann er aber den Wirkverlauf eines eingenommenen Betäubungsmittels einschätzen. Die Strafbewehrtheit des Betäubungsmittelhandels bringt eine fehlende staatliche Kontrolle von Qualität und Wirkstoff feilgebotener Cannabisprodukte mit sich. Ihr Wirkstoffgehalt dürfte daher stark variieren und auch vom Konsumenten selbst – anders als bei Alkohol – nur schwer vorherzusehen oder gar zu bestimmen sein. Das gebietet besondere Vorsicht vor einer möglichen Fahrt nach Drogenkonsum. Nur sofern sich der Konsument der Gefährlichkeit der Fahrt gewiss sein kann, darf er sich in den Straßenverkehr begeben. Vertraut er auf ungewisser Grundlage hingegen auf den Abbau der Droge und verwickelt sich sein Risiko fehlerhafter Einschätzung, handelt er objektiv und subjektiv fahrlässig (OLG Hamm, Beschluss vom 05.04.2011, III-3 RVs 19/03, zit. nach juris; König, a. a. O., Göhler/Gürtler, a. a. O., § 11 Rn. 26). Von einem besonnenen und gewissenhaften Kraftfahrer ist deshalb zu erwarten, dass er eine Fahrt erst antritt, wenn er ein Überschreiten des analytischen Grenzwertes von THC in seinem Blutserum ausschließen kann.

(6) Der Umstand, dass der zulässige Grenzwert von THC im Blutserum nur geringfügig überschritten ist, ändert an der Vorausssehbarkeit einer zum Tatzeitpunkt objektiv noch andauernden Wirkung durch das Rauschmittel nichts. Eine besonders hohe Konzentration zum Zeitpunkt der Blutentnahme mag unter Umständen den Schluss auf bedingten Vorsatz oder bewusste Fahrlässigkeit für das Tätigkeitsdelikt des § 24a Abs. Absatz 2 StVG zum allein entscheidenden Zeitpunkt der Drogenfahrt (§ 6 OWiG) nahe legen. Dem Vorwurf unbewusster Fahrlässigkeit wird hingegen eine Konzentration von THC, die gerade einmal den Grenzwert erreicht, regelmäßig nicht entgegenstehen: Nach ständiger zu § 24a Abs. 2 StVG ergangener Rechtsprechung verwicklicht eine Drogenfahrt bereits mit 1,0 ng/ml THC das objektive Handlungsunrecht. Ein Kraftfahrer wird nach vorangegangenem, bewus-

sten Genuss von Cannabisprodukten ohne weiteres damit rechnen müssen, dass er den noch zulässigen Grenzwert überschreitet. Von ihm ist zu erwarten, dass er sich erst in den Straßenverkehr begibt, wenn er bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt sicher sein kann, den zulässigen Grenzwert – und nicht einen unbestimmbar höheren – nicht zu erreichen. Wer ein Kraftfahrzeug nach vorangegangenem, bewussten Konsum von Cannabisprodukten führt und sich über eine mögliche Wirkung überhaupt keine Gedanken macht, handelt allein deswegen zumindest unbewusst fahrlässig. Bewusst fahrlässig handelt demgegenüber, wer sich Gedanken macht und pflichtwidrig darauf vertraut, den Grenzwert nicht zu erreichen.

(7) Systematische Erwägungen sprechen nicht dagegen, im Regelfall davon auszugehen, dass der Betroffene ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung von THC fahrlässig geführt hat. Das Tatbestandsmerkmal der „Wirkung“ verkümmert dadurch nicht etwa nur zu einer objektiven Bedingung der Verfolgbarkeit, auf die sich der Fahrlässigkeits-Schuldvorwurf nicht beziehen müsste. Ergibt sich beispielsweise bei einer durch Indizien gestützten Einlassung des Betroffenen, dass er zuverlässige Erkundigungen eingeholt und sich an die erteilten Empfehlungen gehalten hat, ist der Tatrichter gehalten, sich angesichts der entgegenstehenden Messwerte mit der Möglichkeit eines solchen Tatverlaufs auseinanderzusetzen und – falls diesbezügliche reale Anhaltspunkte bestehen – nach dem Zweifelssatz gegebenenfalls von fehlender Fahrlässigkeit auszugehen. Fehlt es hingegen diesbezüglich an realen Anhaltspunkten, ist der Tatrichter nicht gehalten, einen solchen Sachverhalt zugunsten des Betroffenen zu unterstellen (BGH, Urteil vom 03.06.2008, 1 StR 59/08, StV 2009, 511; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 26.10.2012, 2 Ss OWi 672/12, zit. nach juris; Meyer-Goßner, StPO, 57. Auflage, § 261 Rn. 26; vgl. auch LR/Hanack, StPO, 25. Auflage, § 337 Rn. 163). So verhält es sich indes in dem vorliegenden Fall: Nach den Urteilsfeststellungen hat der Betroffene von seinem Recht Gebrauch gemacht, zur Sache nicht auszusagen. Es fehlen jedwede Anhaltspunkte, dass sich der Betroffene vor der Tatzeit zuverlässig erkundigt hatte und der erteilten Empfehlung entsprechend die Fahrt antrat.

(8) Es bedurfte auch keinerlei Feststellungen zur Art des Konsums von Cannabis. Hierzu konnten vom Tatgericht in Ermangelung einer Einlassung des Betroffenen oder sonstiger Anknüpfungspunkte keine Erkenntnisse gewonnen werden. Dies zwingt nicht dazu, die Konzentration von THC zum Blutentnahmezeitpunkt auf andere Ursachen als auf einen bewussten Cannabiskonsum zurückzuführen. Der Zweifelssatz bedeutet nicht, dass das Gericht von der für den Betroffenen günstigsten Fallgestaltung auch dann ausgehen muss, wenn hierfür keine zureichenden Anhaltspunkte bestehen (Meyer-Goßner, a. a. O.). Er gebietet nicht, ohne konkrete Anhaltspunkte zugunsten des Betroffenen Tatvarianten zu unterstellen (BGH, Urteil vom 11.01.2005, 1 StR 478/04, Rn. 14, zit. nach juris;

BGH, Urteil vom 03.06.2008, 1 StR 59/08, NStZ 2009, 264, zum strafbefreienden Rücktritt). Auch das Schweigen des Betroffenen zu Konsum und Tathergang zwingt nicht dazu, alle denkbaren, aber ganz unwahrscheinlichen oder gar abwegigen Fallgestaltungen nachzugehen (vgl. BGH, Beschluss vom 29.08.1974, 4 StR 171/74, zit. nach juris Rn. 10). Diesen Grundsätzen folgend bedurfte keiner Erörterung, ob die festgestellte Konzentration von Cannabis auf passives Rauchen, unerkanntes Verabreichen von THC, einen unbewussten Konsum von Drogen oder beispielsweise das Rauchen eines Joints unmittelbar vor Beendigung der Fahrt zurückzuführen sein könnte, der ohne „Wirkung“ auf den Zeitraum der Fahrt bliebe.

c) Der Betroffene handelte nach den zutreffenden Feststellungen des Amtsgerichts schuldhaft, weil ihm der Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG subjektiv vorzuwerfen ist. Zur Feststellung individueller Tatschuld ist es erforderlich, dass der Betroffene nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten in der Lage war, die objektive Sorgfaltspflichtverletzung zu vermeiden und die Tatbestandsverwirklichung vorzusehen (Beck-OK/Valerius, OWiG Stand 15.04.2013, § 10 Rn. 39; KK-OWiG/Rengier, a. a. O., § 10 Rn. 40; vgl. auch BGHSt 40, 341, 348; BGH, Urteil vom 17.11.1994, 4 StR 441/94, NJW 1995, 795, 796). Das Amtsgericht hat hierzu festgestellt, dass der Betroffene einer qualifizierten beruflichen Tätigkeit nachgehe und sich im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit im B. in einem gesellschaftlich und politisch interessierten Umfeld bewege. Es sei daher fernliegend, dass er hinsichtlich der Wirkungsdauer von Cannabis aus Unkenntnis einer Fehleinschätzung unterlag. Diese Folgerung erscheint nicht zulässig. Es erschließt sich nicht, dass dem Betroffenen seine Tätigkeit als Schlosser beim B. in einem besonderen Maße Kenntnis über eine lang anhaltende Wirkungsdauer von Cannabis vermittelt hat. Es liegt ebenso nahe, dass er gerade aufgrund seiner ausgeübten handwerklichen Tätigkeit nicht über medizinisches Sonderwissen verfügte und die Fahrt in Unkenntnis der langen Wirkungsdauer von THC antrat.

Dies steht einer Verurteilung wegen fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG allerdings nicht entgegen. Für einen Schuldspruch ist nicht erforderlich, dass der Betroffene die Fahrt in Kenntnis der langen Wirkungsdauer von THC antritt und so die Tatbestandsverwirklichung zwar für möglich hält, aber noch darauf vertraut, dass sie nicht eintreten werde (bewusste Fahrlässigkeit). Ausreichend ist bereits, dass er nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten die Möglichkeit der Überschreitung des Grenzwertes von 1,0 ng/ml erkennen kann (unbewusste Fahrlässigkeit). So liegt es im vorliegenden Fall. Der Betroffene ist Kraftfahrzeugführer. Nach seinen individuellen Fähigkeiten ist er in der Lage, sich vor oder nach bewusstem Konsum von Cannabis über dessen Wirkungen zuverlässig zu informieren, so dass er ohne weiteres die Möglichkeit der Überschreitung des zulässigen Grenzwertes erkennen kann.

d) Der Fahrlässigkeitsvorwurf wird nicht durch die Unzumutbarkeit normgemäßen Verhaltens eingeschränkt. Als regulatives Prinzip erfüllt die Unzumutbarkeit auch bei Fahrlässigkeitsdelikten eine Funktion (Lenckner/Sternberg-Lieben in Schöne/Schröder, StGB, 29. Auflage 2014, Vorbem. zu §§ 32 ff. Rn. 126). Die Unzumutbarkeit spielt in der sich bei diesen Delikten ergebenden Schuldbetrachtung insofern eine Rolle, als sie die persönlichkeitsbezogene Pflichtanforderung begrenzt. Im konkreten Fall besteht keinerlei Anlass anzunehmen, dass dem Betroffenen die Erfüllung der an ihn gestellten Sorgfaltspflicht in einem solchen außergewöhnlichen Maße erschwert gewesen ist, dass die Unterlassung des sorgfaltswidrigen Verhaltens die Aufopferung eigener zu billiger Interessen bedingt hätte. Der Konsum von Cannabis ist zwar durch die von Art. GG Artikel 2 Abs. GG Artikel 2 Absatz 1 GG geschützte allgemeine Handlungsfreiheit gedeckt. Absolut geschützt – und damit der Einwirkung der öffentlichen Gewalt entzogen – ist allerdings nur ein Kernbereich privater Lebensgestaltung. Dazu kann der Umgang mit Drogen, insbesondere das Sichberauschen, aufgrund seiner vielfältigen sozialen Aus- und Wechselwirkungen nicht gerechnet werden (BVerfG, Beschluss vom 09.03.1994, 2 BvL 43/92, NJW 1994, 1577). Ein unter Umständen viele Tage währender Verzicht auf Betäubungsmittelkonsum vor Fahrtantritt, der zu einer Konzentration von mehr als 1,0 ng/ml führt, kann deshalb jedem Kraftfahrzeugführer zugemutet werden.

e) Im Ergebnis ist festzuhalten, dass ein Konsument von Cannabis alles in seiner Macht Stehende tun muss, damit er keine für andere potentiell gefährliche Fahrt unter der Wirkung von Drogen antritt. Er darf sich als Kraftfahrer erst in den Straßenverkehr begeben, wenn er sicherstellen kann, den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum nicht mehr zu erreichen. Das erfordert ein ausreichendes – gegebenenfalls mehrtägiges – Warten zwischen letztem Cannabiskonsum und Fahrtantritt. Im Regelfall besteht für den Tatrichter kein Anlass an der objektiven Sorgfaltspflichtverletzung und dem subjektiven Sorgfaltsverstoß zu zweifeln, wenn der analytische Grenzwert nach Beendigung der Fahrt erreicht ist.

3. Der Rechtsfolgenausspruch hält rechtlicher Überprüfung indessen nicht mehr stand.

a) Die Feststellungen des Tatgerichts reichten aus, um die Voraussetzungen für die Verhängung eines Fahrverbotes nach § 25 Absatz 1 Satz 2 StVG in Verbindung mit § 4 Absatz 3 BKatV rechtsfehlerfrei zu bejahen. Das Amtsgericht hat die in der Bußgeldkatalogverordnung vorgesehene Regelbuße von 500,00 EUR für einen fahrlässigen Verstoß gegen § 24a StVG verhängt. Es hat sich auch hinreichend mit den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen befasst und festgestellt, dass der ledige und kinderlose Betroffene einer geregelten beruflichen Tätigkeit als Schlosser nachgeht und ein monatliches Nettoeinkommen von etwa 1.400,00 Euro erzielt. Angesichts dessen bedurfte es keiner weiteren Ausführungen.

rungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen, um dem Senat die Prüfung zu ermöglichen, ob die verhängte Geldbuße unter Berücksichtigung der Kriterien des § 17 Absatz 3 OWiG noch als verhältnismäßig anzusehen ist.

b) Indes war wegen Zeitablaufs der Wegfall des vom Amtsgericht angeordneten Fahrverbotes anzuordnen. Das Fahrverbot nach § 25 Absatz 1 Satz 2 StVG hat nach der gesetzgeberischen Intention in erster Linie eine Erziehungsfunktion. Es ist als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme gedacht und ausgeformt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 16.07.1969, 2 BvL 11/69, BVerfGE 27, 36, 42). Das Fahrverbot kann daher seinen Sinn verloren haben, wenn die zu ahndende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verfahrensdauer maßgeblichen Umstände außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen liegen und er sich in der Zwischenzeit verkehrsgerecht verhalten hat (Hans. OLG in Bremen, Beschluss vom 10.03.2014, 1 SsBs 41/13; KG, Beschlüsse vom 05.09.2007, 3 Ws (B) 459/07, und 27.12.2004, 3 Ws (B) 508/04, zitiert nach juris; OLG Hamm, Beschluss vom 02.07.2007, 3 Ss OWi 360/07, zitiert nach juris; OLG Dresden, Beschluss vom 08.02.2005, Ss (OWi) 32/05, zitiert nach juris [= BA 2006, 404]; OLG Köln, Beschluss vom 08.06.2004, Ss 247/04 (B), zitiert nach juris; BayObLG, Beschluss vom 09.10.2003, 1 ObOWi 270/03, BeckRS 2003, 09551). Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist eine Frage des Einzelfalles, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. Der Sinn eines Fahrverbots dürfte jedoch zumindest dann fraglich sein, wenn die zu ahndende Tat mehr als zwei Jahre zurückliegt (Hans. OLG Bremen, KG, OLG Hamm, BayObLG, OLG Dresden, OLG Köln, jeweils a. a. O.). Das Urteil des Amtsgerichts erging am 15.02.2013 und damit knapp 10 Monate nach der Tat. Auch die zwischen dem angefochtenen Urteil und der Entscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts verstrichene Zeit ist bei der Prüfung der Frage, ob wegen Zeitablaufs von der Verhängung eines Fahrverbots abzusehen ist, zu berücksichtigen (KG, a. a. O.). Die ungewöhnliche große Zeitspanne zwischen erstinstanzlichem Urteil und der Entscheidung des Senats, die dem Einflussbereich des Betroffenen nicht zuzurechnen ist, lässt den Versuch einer erzieherischen Einwirkung auf den inzwischen schon 31-jährigen Betroffenen gut zwei Jahre nach der Tat unter den gegebenen Umständen nicht mehr als geeignet erscheinen.

55. Die Anfechtung des Gesamtstrafenausspruchs kann auch unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung einer auf Grund charakterlicher Mängel des Angeklagten erfolgten Anordnung der isolierten Sperrfrist nach § 69a StGB erfolgen, wenn sich ausnahmsweise die Entscheidung über die Maßregel unabhängig von den Gesamtstrafenerwägungen

beurteilen lässt, es z. B. ausschließlich um die rechtliche Zulässigkeit der Gesamtstrafenbildung auf dem Boden der getroffenen oder verwerteten Feststellungen des angefochtenen Urteils geht.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Beschluss vom 02. Juni 2014 – 3 Ss 68/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten am 27.08.2013 wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis unter Einbeziehung der Einzelstrafen aus dem Urteil des Amtsgerichts Kassel vom 13.02.2013 unter Auflösung der dort gebildeten Gesamtfreiheitsstrafe zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 2 Jahren. Weiterhin verurteilte es ihn wegen Diebstahls zu einer Freiheitsstrafe von 2 Monaten. Den sichergestellten, nach den Feststellungen nicht dem Angeklagten, sondern seiner Lebensgefährtin gehörenden PKW zog es ein und ordnete schließlich eine isolierte Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von 2 Jahren an.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft Rechtsmittel eingelegt und später erklärt, dass „die Revision dahingehend beschränkt wird, dass lediglich der Rechtsfolgenausspruch angegriffen wird“.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel, das die Staatsanwaltschaft – in zulässiger Weise (vgl. nur Meyer-Goßner, in: Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 57. Aufl., § 335 Rn 2 und 9 m. w. N.) – innerhalb der Revisionsbegründungsfrist als Revision bezeichnet hat, ist auf die Anfechtung des Gesamtstrafenausspruchs beschränkt.

Durch die zunächst ohne Einschränkung erfolgte Einlegung des Rechtsmittels wurde die Rechtskraft zwar zunächst in vollem Umfang gehemmt, durch die innerhalb der Frist des § 345 I StPO abzugebende Erklärung nach § 344 I StPO wurde jedoch der Umfang der Anfechtung des bis dahin noch nicht rechtskräftigen Urteils auf die Anfechtung des Gesamtstrafenausspruchs konkretisiert (vgl. BGHSt 38, 366 = juris Rn 4). [...]

Die Beschränkung des Rechtsmittels auf den Gesamtstrafenausspruch ist wirksam. [wird ausgeführt]

Die Anfechtung des Gesamtstrafenausspruchs konnte schließlich auch unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Anordnung der isolierten Sperrfrist nach § 69a StGB erfolgen. Auch eine derartige Beschränkung ist immer dann möglich, wenn sich die Entscheidung über die Maßregel unabhängig von den Gesamtstrafenerwägungen beurteilen lässt. Das wird von der überwiegenden Rechtsprechung allerdings grundsätzlich dann verneint, wenn – wie hier – die Ungeeignetheit eines Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen auf Charaktermängeln beruht, weil in einem solchen Falle Straf- und Maßregelausspruch in einem solchem Abhängigkeitsverhältnis stünden, dass sich ein Angriff gegen den Strafausspruch notwendig auch auf die Maßregel nach §§ 69, 69a StGB erstrecken müsse (vgl. etwa KG, VRS 109, 278; OLG Jena, VRS 118, 279 = juris Rn 15 m. w. N. [= BA 2010, 361];

Meyer-Goßner, § 318 Rn 28 m.w.N.). Indes ergibt sich vorliegend aus dem angefochtenen Urteil weder, dass die Einzelstrafe für das Fahren ohne Fahrerlaubnis oder gar die Gesamtfreiheitsstrafe wegen der Verhängung der Sperrfrist geringer bemessen wurde, noch stellt die Revision doppelrelevante, also sowohl für die (Gesamt-)Strafzumessung als auch für die Sperrfristbemessung maßgebliche Tatsachen in Abrede, vielmehr hält sie die Gesamtstrafenbildung allein aus Rechtsgründen – Verkennung einer Zäsurwirkung – für rechtsfehlerhaft. In einem solchen Falle geht es aber ausschließlich um die rechtliche Zulässigkeit der Gesamtstrafenbildung auf dem Boden der getroffenen oder verwerteten Feststellungen des angefochtenen Urteils und spielt die grundsätzliche enge Verzahnung von Straf- und Maßregelbemessung keine Rolle, so dass hier die Beschränkung wirksam ist (vgl. OLG Stuttgart [NZV 1997, 316]; OLG Dresden, NSTz-RR 2005, 385 = juris Rn 8 ff.).

56. Eine Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist nach Erhebung der öffentlichen Klage von dem nunmehr zuständigen Gericht als Antrag zu behandeln, im Sinne des Beschwerdevorbringens zu entscheiden. Erst die dann ergehende Entscheidung ist beschwerdefähig. (Anschluss LG Arnsberg, 2. große Strafkammer, 2 Qs 87/09 [BA 2010, 35]).

Landgericht Arnsberg,
Beschluss vom 24. Juli 2014 – 6 Qs 65/14 –

Zum Sachverhalt:

Durch Beschluss des Amtsgerichts – Ermittlungsrichter – Arnsberg vom 03.07.2014 ist dem Beschuldigten gemäß § 111a StPO vorläufig die Fahrerlaubnis entzogen worden. Gegen diesen Beschluss richtet sich die am 15.07.2014 beim Amtsgericht Arnsberg eingegangene Beschwerde des Beschuldigten. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Arnsberg hat das Amtsgericht Soest ebenfalls am 15.07.2014 Strafbefehl erlassen, der am 21.07.2014 zugestellt worden ist.

Das Amtsgericht – Strafrichter – Soest hat der Beschwerde nicht abgeholfen und die Sache der Kammer vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Beschuldigten ist gegenstandslos geworden, da sie als solche prozessual überholt ist.

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

Eine Beschwerde gegen die Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist bei einem solchen Zuständigkeitswechsel von dem nunmehr zuständigen Gericht als Antrag zu behandeln, im Sinne des Beschwerdebegehens zu entscheiden. Erst die dann ergehende Entscheidung des in der Hauptsache zuständigen Richters ist beschwerdefähig (vgl. Meyer-Goßner, StPO, § 111a, Rdnr. 19).

Es kann dahingestellt bleiben, ob der „Nichtabhilfebeschluss“ des Strafrichters eine anfechtbare Entscheidung in diesem Sinne darstellt. Denn gegen den Beschluss vom 22.07.2014 liegt eine Beschwerde jedenfalls nicht vor, so dass eine Entscheidung der Kammer nicht veranlasst ist (so auch LG Arnsberg, NZV 2010, 367 [= BA 2010, 35]).

57. *) Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Verwirklichung der in § 69 Abs. 2 Nr. 1, 2, 3 StGB benannten Regelbeispiele.

Landgericht Wuppertal,
Urteil vom 29. April 2014
– 27 Ns 8/14, 27 Ns-922 Js 227/13- 8/14 –

Zum Sachverhalt:

Durch Strafbefehl des Amtsgerichts Mettmann vom 23.04.2013 wurde gegen den Angeklagten wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr eine Gesamtgeldstrafe von 90 Tagessätzen zu je 50 EUR festgesetzt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen und sein Führerschein eingezogen sowie eine Sperrfrist für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis von einem Jahr angeordnet. Nach Einspruch des Angeklagten gegen diesen Strafbefehl, den er in der erstinstanzlichen Hauptverhandlung unter Verzicht auf Entschädigungsansprüche gemäß StrEG auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkte, hat das Amtsgericht Mettmann durch Urteil vom 09.10.2013 den genannten Strafbefehl abgeändert (nur) dahin, dass es unter Wegfall der Entziehung der Fahrerlaubnis und Anordnung einer Sperrfrist stattdessen ein Fahrverbot von drei Monaten festsetzte. Dementsprechend hob es den Beschluss zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis auf und gab dem Angeklagten, dem die Fahrerlaubnis zu diesem Zeitpunkt seit rund neun Monaten vorläufig entzogen gewesen war, seinen Führerschein zurück.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft form- und fristgerecht Berufung eingelegt mit dem Ziel der Entziehung der Fahrerlaubnis des Angeklagten und der Anordnung einer Sperrfrist.

Aus den Gründen:

Infolge der wirksamen Beschränkung bereits des Einspruchs gegen den Strafbefehl sind dessen Schuldpruch sowie die ihn tragenden tatsächlichen Feststellungen in Rechtskraft erwachsen und für die Kammer bindend.

Gegenstand des amtsgerichtlichen Urteils war danach allein noch die Strafzumessung, und nur hiergegen – letztlich auch nur gegen die Anordnung nur eines Fahrverbots – richtete sich die Berufung der Staatsanwaltschaft.

Deren Rechtsmittel blieb der Erfolg versagt. Bei der Strafzumessung kam die Kammer zum selben Ergebnis wie bereits das Amtsgericht.

Die Erwägungen des Amtsgerichts werden durch die weitere Entwicklung des Angeklagten bestätigt und weiter gestützt, so dass die Kammer – jedenfalls zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung – nicht mehr feststellen kann, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist.

Zwar sprechen die verfahrensgegenständlichen Taten des Angeklagten deutlich für seine Ungeeignetheit. Denn hierdurch hat er drei der vier Regelbeispiele des § 69 Abs. 2 StGB, nämlich Nm. 1., 2. und 3. erfüllt.

Trotz dieser Regelvermutung geht die Kammer aber davon aus, dass – jedenfalls derzeit – der Angeklagte nicht (mehr) als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet anzusehen ist.

Beruflich hat sich der Angeklagte weiterentwickelt. Zunächst, nach bestandener Meisterprüfung, hatte er bei seinem Arbeitgeber weitergearbeitet, der ihn auch – was dessen hohe Wertschätzung für den Angeklagten belegt – während der gesamten Zeit der vorläufigen Fahrerlaubnisentziehung weiterbeschäftigt hat, d. h. fast neun Monate lang, obwohl dies bedeutete, dass er als Heizungs- und Sanitärinstallateur die Kundenbesuche stets in Begleitung des Lehrlings durchführen musste, der ihn fuhr. Nachdem in der amtsgerichtlichen Hauptverhandlung am 09.10.2013 die vorläufige Entziehung seiner Fahrerlaubnis aufgehoben und dem Angeklagten sein Führerschein wieder ausgehändigt worden war, konnte der Angeklagte von seinem Arbeitgeber wieder unbeschränkt eingesetzt werden. Der Lehrling indes sollte nach Abschluss von dessen Ausbildung mangels ausreichender Arbeit nicht übernommen werden. In dieser Situation entschloss sich der Angeklagte, sein ohnehin seit längerem bestehendes Vorhaben, sich selbständig zu machen, früher umzusetzen und dafür seine alte Firma zu verlassen. Dementsprechend ist, während der Lehrling deshalb dann doch übernommen wurde, der Angeklagte seit dem 02.01.2014 als Anlagenmechaniker für Heizungsbau und Umwelttechnik als Einzelunternehmer selbständig tätig und hat sich inzwischen bereits einen Kundenstamm aufgebaut.

Auch persönlich hat der Angeklagte eine positive Entwicklung durchlaufen. Durch die rund neunmonatige vorläufige Entziehung seiner Fahrerlaubnis ist ihm zum einen bewusst geworden, wie dringend er, insbesondere aus beruflichen Gründen, auf seinen Führerschein angewiesen ist, und dass er durch eine neuerliche Trunkenheitsfahrt seine bisherigen Erfolge ernsthaft gefährdet. Zum anderen hat er verstanden, welche Gefährdung von alkoholisierten Verkehrsteilnehmern ausgeht und wie er selbst vermeiden kann und muss, erneut alkoholisiert ein Kraftfahrzeug zu führen. Diese Erkenntnis hat er auch bereits in Verhal-

tenänderungen umgesetzt. So meidet er gezielt Situationen und auch persönliche Kontakte, von denen er weiß oder erwartet, dass dort Alkohol konsumiert werden wird, etwa Kneipenbesuche oder bestimmte alte Bekannte. Hierbei hat er aber auch freimütig eingeräumt, dass er zu besonderen Gelegenheiten – etwa an seinem kürzlich gefeierten Geburtstag – durchaus auch Alkohol konsumiert, dann aber dafür Sorge trägt, dass er anschließend kein Fahrzeug führt. Dabei hat er durch kritische Selbstbeobachtung auch erkannt, dass er insbesondere hochprozentige Getränke meiden muss. Um seine eigenen Einsichten und Verhaltensänderungen weiter zu stabilisieren, hat er sich zudem bereits um einen MPU-Vorbereitungskurs bei J und G in K. bemüht.

Seit der amtsgerichtlichen Verhandlung hat der Angeklagte seit inzwischen gut sechseinhalb Monaten wieder am Straßenverkehr teilgenommen, ohne dass neue Regelverstöße – weder Straftaten noch Ordnungswidrigkeiten – bekannt geworden wären. Auch dies spricht dafür, dass der Angeklagte derzeit nicht (mehr) als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist.

58. 1. Die deutsche Fahrerlaubnis darf auch nach Erteilung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis wegen eines ausschließlich vor der Erteilung liegenden Verhaltens des Fahrerlaubnisinhabers jedenfalls dann entzogen werden, wenn die ausländische EU-Fahrerlaubnis wegen eines Wohnsitzverstößes nicht anerkannt werden muss (wie BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18/12 –).

2. a) Maßgeblicher Zeitpunkt für die Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses ist derjenige der Erteilung der EU-Fahrerlaubnis. Es genügt nicht, dass sich der Inhaber einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis zu irgendeinem Zeitpunkt 185 Tage im Ausstellerstaat aufgehalten hat.

2. b) Die Anmeldung im Ausländerregister belegt für sich genommen noch nicht die Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses.

3. Die Angaben des Betroffenen sind für die Beurteilung der Unbestreitbarkeit der aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen verwertbar.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 07. Juli 2014 – 10 S 242/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragstellerin ist zulässig, aber nicht begründet.

1. Die Entziehungsverfügung begegnet nach derzeitigem Sach- und Streitstand weder nach nationalem Recht (dazu unter 1.1) noch nach Unionsrecht (dazu 1.2) rechtlichen Bedenken.

1.1 Die auf § 14 Abs. 1 Nr. 2 FeV i. V. m. § 11 Abs. 2 Nr. 5 FeV gestützte Anordnung vom 11.06.2013, ein ärztliches Gutachten eines Arztes einer Begutach-

tungsstelle für Fahreignung beizubringen zu der Frage, ob die Antragstellerin Betäubungsmittel oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnimmt und welches Konsumverhalten sie im Falle von Cannabis-Konsum hat, begegnet keinen formell- oder materiell-rechtlichen Bedenken. Die Antragstellerin ist mit Urteil des Amtsgerichts Singen vom 05.03.2013 wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu einer Freiheitsstrafe von 9 Monaten auf Bewährung verurteilt worden. Bei einer Hausdurchsuchung wurden u.a. Haschisch, Marihuana, psilocinhaltes Pilzmaterial und Amphetamin aufgefunden. Die Antragstellerin hat im Strafverfahren zumindest gelegentlichen Eigenkonsum von Cannabis und Probierkonsum von psychoaktiven Pilzen eingeräumt. Wie die Fahrerlaubnisbehörde in der Verfügung vom 21.10.2013 im Einzelnen zutreffend dargelegt hat, sind damit konkrete Bedenken hinsichtlich ihrer Fahreignung entstanden. Denn nach Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung schließt die Einnahme von Betäubungsmitteln (außer Cannabis) die Fahreignung aus. Nach Ziffer 9.2 der Anlage 4 liegt Nicht-eignung ferner bei regelmäßigem Cannabis-Konsum (Ziff. 9.2.1) oder bei gelegentlichem Cannabis-Konsum vor, wenn bestimmte Zusatztatsachen, u.a. fehlendes Trennungsvermögen zwischen Konsum und Fahren, gegeben sind (Ziff. 9.2.2).

Die Anordnung vom 11.06.2013 genügt auch den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV. [...]

Da die Antragstellerin das rechtmäßig angeforderte Gutachten nicht beigebracht hat, durfte die Fahrerlaubnisbehörde auf die Nichteignung schließen (§ 11 Abs. 8 Satz 1 FeV). Einem ungeeigneten Fahrerlaubnisinhaber ist die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen, ohne dass der Behörde diesbezüglich ein Ermessensspielraum eingeräumt ist (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 FeV).

1.2 Die Gutachtensanforderung und die auf die Nichtbebringung dieses Gutachtens gestützte Entziehungsverfügung bzw. Aberkennungsentscheidung dürfte darüber hinaus auch mit dem Unionsrecht, namentlich dem Grundsatz der Anerkennung ausländischer EU-Fahrerlizenzen, in Einklang stehen. Zwar knüpfen die Eignungszweifel, die zur Gutachtensanforderung und letztlich zur Entziehung geführt haben, ausschließlich an ein Verhalten der Antragstellerin an, das zeitlich vor der Erteilung ihrer tschechischen Fahrerlaubnis vom 25.07.2013 lag (zum Erfordernis eines zumindest partiellen Bezugs zu einem nach der Fahrerlaubniserteilung liegenden Verhalten: EuGH, Beschluss vom 02. Dezember 2010 – Rs. C-334/09 – Scheffler – NJW 2011, 587 Rn. 76). Das führt hier aber deshalb nicht zur Unionsrechtswidrigkeit der Entziehungs- und der daran anknüpfenden Aberkennungsentscheidung, weil die tschechische Fahrerlaubnis der Antragstellerin voraussichtlich nicht anzuerkennen ist (zu einer ähnlichen Konstellation: BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18.12 – juris [= BA 2013, 312]).

Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, findet die Nichtanerkennung der tschechischen

Fahrerlaubnis entgegen der Auffassung des Antragsgegners wohl keine Rechtsgrundlage in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV, weil die deutsche Fahrerlaubnis im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis bzw. der Ausstellung des tschechischen Führerscheins am 25.07.2013 noch nicht bestandskräftig oder sofort vollziehbar entzogen worden war. Die Entziehung erfolgte erst am 21.10.2013 und somit nach der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis. Im Übrigen begegnet § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV 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 Wohnsitzfordernis nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. e i. V. m. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie) – die Fahrberechtigung im Inland entfallen lässt (vgl. Senatsbeschluss vom 21.06.2012 – 10 S 968/12 – VBIBW 2012, 419 [= BA 2012, 274]). Wie das Verwaltungsgericht im Einzelnen zutreffend ausgeführt hat, ist weiterhin zweifelhaft, ob es sich um eine Neuerteilung einer tschechischen Fahrerlaubnis oder lediglich um einen Umtausch des Führerscheindokuments nach Art eines Ersatzführerscheins handelt.

Die Inlandsungültigkeit der tschechischen Fahrerlaubnis ergibt sich aber voraussichtlich aus § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV, so dass sich die Verfügung vom 21.10.2013 in der Fassung vom 15.11.2013 jedenfalls im Ergebnis als rechtmäßig erweisen dürfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.02.2010 – 3 C 15.09 – juris Rn. 24 [= BA 2010, 251]). 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 Richtlinie 2006/126/EG (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 Ausstellerstaat wohnt.

Diese Regelungen stehen mit Unionsrecht in Einklang. In der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Europäischer Gerichtshof) ist geklärt, dass sowohl im Anwendungsbereich der 2. Führerscheinrichtlinie (RL 91/439/EWG) als auch im Anwendungsbereich der hier einschlägigen 3. Führerscheinrichtlinie (RL 2006/126/EG) ein aus dem Führerschein oder aufgrund unbestreitbarer Informationen aus dem Ausstellerstaat ersichtlicher Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. b i. V. m. Art. 9 der 2. Führerscheinrichtlinie bzw. Art. 7 Nr. 1 Buchst. e i. V. m. Art. 12 der 3. Führerschein-

richtlinie die Berechtigung des Aufnahmemitgliedstaats auslöst, die ausländische Fahrerlaubnis nicht anzuerkennen (vgl. EuGH, Urteil vom 19.05.2011 – Rs. C-184/10 – Grasser –, DAR 2011, 385 [= BA 2011, 236]; Urteil vom 13.10.2011 – Rs. C-224/10 – Apelt –, Blutalkohol 2012, 27; Urteil vom 01.03.2012 – Rs. C-467/10 – Akyüz –, juris Rn. 61 ff [= BA 2012, 154]; Urteil vom 26.04.2012 – Hofmann – [BA 2012, 256] Rn. 90).

Allerdings ist in dem am 25.07.2013 ausgestellten tschechischen Führerschein der Antragstellerin ein tschechischer Wohnsitz eingetragen. Diesem Umstand kommt aber keine durchgreifende rechtliche Bedeutung zu, insbesondere wird mit der Eintragung eines Wohnsitzes im Ausstellerstaat keine unwiderlegliche Vermutung dafür begründet, dass das Wohnsitzerfordernis im Sinne der 2. und 3. Führerscheinrichtlinie erfüllt ist (vgl. Senatsbeschluss vom 21.06.2012 – 10 S 968/12 –, VBIBW 2012, 419 m. w. N.). Auch nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist der Aufnahmemitgliedstaat bei der Prüfung der Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses nicht auf Informationen beschränkt, die sich unmittelbar aus dem Führerschein ergeben oder vom Ausstellerstaat von sich aus zur Verfügung gestellt werden. Vielmehr hat der Gerichtshof eine Prüfungspflicht des nationalen Gerichts betont, ob der Fahrerlaubnisinhaber seinen ordentlichen Wohnsitz im Zeitpunkt des Erwerbs im Ausstellerstaat hatte, und zwar in einer Fallkonstellation, in der 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, Beschluss vom 09.07.2009 – Rs. C-44 – Wierer –, juris Rn. 58 [= BA 2009, 408]; Urteil vom 01.03.2012 – Akyüz – a. a. O. Rn. 72; vgl. auch BVerwG, Urteil 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 Wohnsitzerfordernis tatsächlich erfüllt ist. Der Gerichtshof führt dazu aus, dass es Sache des nationalen Gerichts sei zu prüfen, ob die verwendeten Informationen als aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührende Informationen eingestuft werden können. Das nationale Gericht müsse die genannten Informationen gegebenenfalls auch bewerten und beurteilen, ob es sich um unbestreitbare Informationen handle, die bewiesen, dass der Inhaber des Führerscheins zu dem Zeitpunkt, als er ihn erhalten habe, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaates gehabt habe. Das nationale Gericht könne im Rahmen seiner Beurteilung der ihm vorliegenden, vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen. Es könne insbesondere den Umstand berücksichtigen, dass die Informationen des Ausstellerstaats

darauf hinwiesen, dass sich der Inhaber der Fahrerlaubnis in diesem Staat nur für ganz kurze Zeit aufhalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet habe, der Anwendung der strengerer Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen (EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – Akyüz –, a. a. O. Rn. 75; Beschluss vom 09.07.2009 – Wierer –, a. a. O. Rn. 60; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18.12 – a. a. O.; BVerwG, Beschluss vom 12.11.2012 – 3 B 30/12 – juris [= BA 2013, 106]).

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang regelmäßig den Mitteilungen des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit in Petrovice-Schwandorf zu. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist geklärt, dass auch eine Auskunft des Gemeinsamen Zentrums der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit das Kriterium einer aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Information erfüllt, wenn die vom Gemeinsamen Zentrum an deutsche Stellen weitergegebenen Erkenntnisse ihrerseits auf Informationen beruhen, die von Behörden des Ausstellermitgliedstaates stammen (BVerwG, Beschluss vom 15.08.2013 – 3 B 38/13 – juris [= BA 2014, 187]; BVerwG, Urteil vom 25. August 2011 – 3 C 9.11 – juris Rn. 18 [= BA 2012, 53] unter Bezugnahme auf EuGH, Beschluss vom 09. Juli 2009 – Rs. C-445/08, Wierer – NJW 2010, 217 Rn. 61 und EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – Rs. C-467/10 – Akyüz – NJW 2012, 1341 Rn. 71 f.; Senatsbeschluss vom 27.10.2009 – 10 S 2024/09 – VBIBW 2010, 122 [= BA 2010, 41]; Senatsurteil vom 14.01.2013 – 10 S 1021/12 –). Als unbestreitbar ist eine vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Information über den Wohnsitz bereits dann zu werten, wenn sie nach dem Maßstab praktischer Vernunft und den Regeln der Beweiswürdigung als inhaltlich zutreffend zu beurteilen ist und keine erheblichen gegenteiligen Anhaltspunkte vorliegen, die ernsthafte Zweifel an ihrer Richtigkeit begründen (vgl. Senatsbeschluss vom 21.06.2012 – 10 S 230/11 – DAR 2012, 657; Senatsbeschluss vom 04.04.2013 – 10 S 133/13 –).

Bei der im vorliegenden Verfahren gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage spricht sehr vieles dafür, dass das Wohnsitzerfordernis im maßgeblichen Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis nicht erfüllt war. Die über das Gemeinsame Zentrum der deutsch-tschechischen Polizei- und Zollzusammenarbeit in S. eingeholten Auskünfte der tschechischen Polizei vom 29.10.2013 und vom 30.05.2014 (Polizeibezirksdirektion K. V.) haben ergeben, dass im maßgeblichen Zeitraum des Jahres 2013 schon in zeitlicher Hinsicht keine hinreichende – mindestens 185 Tage bzw. 6 Monate währende – Aufenthaltsdauer in der tschechischen Republik vorgelegen haben dürfte. Danach war die Antragstellerin im Jahr 2013 nach den polizeilichen Ermittlungen beim angeblichen Vermieter unter der im Führerscheinregister angegebenen Adresse lediglich von 24.06.2013

bis 24.09.2013 wohnhaft. Der vom Vermieter angegebene Aufenthalt der Antragstellerin vom 20.04.2012 bis 20.10.2012 ist insoweit unerheblich, weil das Wohnsitzerfordernis zum insoweit allein maßgeblichen Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis erfüllt sein muss (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.07.2013 – 3 B 10/13 – juris Rn. 7). Dies ergibt sich nicht nur aus dem Wortlaut von §§ 7 Abs. 1 Satz 1, 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FeV, sondern insbesondere auch aus dem Sinn und Zweck, die dieser Erteilungsvoraussetzung nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zukommt. Der Gerichtshof verweist insoweit auf den Beitrag, den die Wohnsitzvoraussetzung zur Bekämpfung des Führerscheintourismus zu leisten habe, nachdem eine vollständige Harmonisierung der mitgliedstaatlichen Regelungen zu den Voraussetzungen für die Fahrerlaubniserteilung bislang fehle. Zudem sei diese Voraussetzung unerlässlich, um die Kraftfahreignung zu überprüfen. Auch im Hinblick auf Art. 7 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG (jetzt: Art. 7 Abs. 5 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG), wonach jede Person nur Inhaber eines einzigen von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins sein kann, komme der Wohnsitzvoraussetzung, nach der sich der Ausstellermitgliedstaat bestimme, eine besondere Bedeutung im Verhältnis zu den übrigen in der Richtlinie aufgestellten Voraussetzungen zu (EuGH, st. Rspr. seit den Urteilen vom 26. Juni 2008 – Rs. C-329/06 und C-343/06, Wiedemann u. a. – Rn. 68 ff. [= BA 2008, 255] sowie – Rs. C-334/06 bis C-336/06, Zerche u. a. – Rn. 65 ff).

Auch aus der Tatsache, dass die Antragstellerin seit dem 20.08.2012 im tschechischen Ausländerregister geführt wird, eine Bescheinigung über einen vorübergehenden Aufenthalt als EU-Bürgerin erhalten hat und eine offizielle Abmeldung noch nicht erfolgt ist, belegt keinen ordentlichen Wohnsitz in Tschechien im oben genannten Sinne. Abgesehen davon, dass die Anmeldung eines nur vorübergehenden Aufenthalts die Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in Frage stellt, erfolgt die Anmeldung im Ausländerregister zu Beginn des Aufenthalts und wird ohne Zutun des Betroffenen offensichtlich nicht mehr geändert. Aus dem Datum der Anmeldung ergibt sich also nicht die tatsächliche Aufenthaltsdauer (ebenso BayVGH, Urteil vom 25.02.2013 – 11 BV 12.1697 – juris Rn. 30; BayVGH, Beschluss vom 13.05.2013 – 11 CS 13.737 – juris). Nach der o.g. Auskunft des Gemeinsamen Zentrums vom 30.05.2014 werden lediglich die Personalien aus dem Ausländerregister in das Einwohnerregister gespiegelt; daher steht auch im Einwohnerregister kein Meldezeitraum zur Verfügung.

Soweit die Antragstellerin trotz der anderslautenden Aussage ihres angeblichen Vermieters gegenüber der Polizei darauf beharrt, sie habe im maßgeblichen Zeitraum einen ordentlichen Wohnsitz in Tschechien gehabt, hätte es ihr obliegen, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende ihres Aufenthalts im Ausstellermitgliedstaat im Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen

Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden. Ihre Angaben sind für die Beurteilung der Unbestreitbarkeit der aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen auch verwertbar. Der Europäische Gerichtshof geht – wie ausgeführt – in mittlerweile gefestigter Rechtsprechung davon aus, dass das nationale Gericht im Rahmen der ihm obliegenden Beurteilung der aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen alle Umstände des bei ihm anhängigen Verfahrens berücksichtigen kann, also durchaus auch den Wahrheitsgehalt divergierender Informationen aus dem Ausstellermitgliedstaat ermitteln und würdigen darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18.12 – a. a. O. Rn. 30, BVerwG, Beschluss vom 12.11.2012 – 3 B 30.12 – juris).

Dafür, dass sich die Antragstellerin entgegen der Auskunft ihres angeblichen Vermieters auch im Jahr 2013 länger als nur drei Monate in Tschechien aufgehalten hat, gibt es keinen Anhaltspunkt. Konkrete Angaben zu einem Aufenthalt in Tschechien im maßgeblichen Zeitraum des Jahres 2013 hat die Antragstellerin nicht gemacht. Nach den Feststellungen des Strafgerichts im Urteil vom 05.03.2013 arbeitete sie vielmehr zu diesem Zeitpunkt in Vollzeit bei der Firma Sch. in der deutschen Gemeinde R. (Baden-Württemberg) und hatte in R. eine gemeinsame Wohnung mit ihrem Lebensgefährten, dem Geschäftsführer dieser Firma. Mit dem Verwaltungsgericht geht der Senat daher davon aus, dass sie in R. ihren Lebensmittelpunkt hatte. Ihr Vortrag, sie habe in Tschechien geschäftliche Kontakte aufgebaut, ist völlig vage und unsubstantiiert geblieben. Selbst wenn sie, wie sie nunmehr geltend macht, nach Beendigung ihrer Lehre im Jahre 2011 im Auftrag ihrer Firma Geschäftsbeziehungen in Tschechien gepflegt haben sollte, hätte es ihr obliegen darzutun, dass dies auch im Zeitpunkt der Erteilung der tschechischen Fahrerlaubnis im Jahr 2013 zu einem mindestens 185tägigen Aufenthalt in Tschechien und zumindest zeitweise zu einer Verlegung ihres Lebensmittelpunkts geführt hat.

Hinzu kommen weitere Ungereimtheiten. Für einen Scheinwohnsitz spricht insbesondere der Charakter der Unterkunft; bei der im Führerschein angegebenen Adresse handelt es sich nach der o.g. Auskunft des Gemeinsamen Zentrums um eine Unterkunftseinrichtung für sozial Schwache und Bürger ohne festes Arbeitsverhältnis tschechischer Nationalität. Es erscheint nach der allgemeinen Lebenserfahrung unwahrscheinlich, dass eine deutsche Bürgerin gewöhnlich, d.h. für mindestens sechs Monate im Jahr, in einer derartigen Einrichtung ihren Lebensmittelpunkt hat. Außerdem hat die Antragstellerin eine ärztliche Bescheinigung der tschechischen Ärztin Dr. B vom 20.08.2012 vorgelegt, in der eine angebliche verkehrspsychologische Untersuchung bestätigt wird. Es ist unerfindlich, warum die Antragstellerin schon zu diesem Zeitpunkt ihre gesundheitliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nachgewiesen haben will, obwohl die tschechische Fahrerlaubnis erst am 25.07.2013 erteilt wurde, zumal die Entziehung ihrer deutschen Fahrerlaubnis im August 2012 noch nicht absehbar gewesen sein dürfte.

Mit ihrem Einwand, es sei unerheblich, in welchem Zeitraum der 185tägige Aufenthalt stattgefunden und ob sich um einen Dauerwohnsitz oder einen vorübergehenden Wohnsitz gehandelt habe, verkennt die Antragstellerin die inhaltliche Qualität des Begriffs „ordentlicher Wohnsitz“. Maßgeblich ist nicht, ob zu irgendeinem Zeitpunkt die formalen Voraussetzungen eines 185tägigen Aufenthalts vorliegen, sondern ob im allein maßgeblichen Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen Fahrerlaubnis eine tatsächliche Wohnsitznahme aufgrund beruflicher und persönlicher Bindungen erfolgt ist, die eine enge Beziehung zum Ausstellerstaat erkennen lassen, ob der Betroffene also zumindest während der Hälfte des Jahres seinen Lebensmittelpunkt im Ausstellerstaat hat.

Nach den gesamten Umständen des Falles dürfte das Wohnsitzerfordernis mithin nicht erfüllt sein. Aus den eingeholten Informationen des Ausstellerstaats ergibt sich kein ordentlicher Wohnsitz für die Dauer von mindestens 185 Tagen zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung. Diese Informationen sind im Rechtssinne unbestreitbar, zumal die Antragstellerin ihnen nicht substantiiert und glaubhaft entgegengetreten ist. Es liegen danach keine erheblichen gegenteiligen Anhaltspunkte vor, die ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der Informationen des Ausstellerstaats begründen.

2. Nach alledem dürfte auch Ziffer 1a der angefochtenen Verfügung in der Fassung vom 15. 11. 2013 nicht zu beanstanden sein, worin festgestellt wird, dass die Antragstellerin mit ihrer tschechischen Fahrerlaubnis keine Fahrberechtigung im Bundesgebiet mehr besitzt. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 StVG, § 46 Abs. 5 FeV hat die Entziehung bei einer ausländischen Fahrerlaubnis die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen. Im Übrigen kann die Fahrerlaubnisbehörde nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV in den Fällen des Satz 1 Nr. 2 und 3 einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlenden Fahrberechtigung erlassen. Wie ausgeführt, liegt voraussichtlich ein Fall des Satz 1 Nr. 2 vor.

3. Bei der gebotenen summarischen Prüfung muss auch davon ausgegangen werden, dass der Fahreignungsmangel bis zum maßgeblichen Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung vorbestand. Allerdings geht der Senat in ständiger Rechtsprechung (vgl. Urteil vom 30. 09. 2003 – 10 S 1917/02 – VB1BW 2004, 151 [= BA 2004, 288]; sowie Beschluss vom 08. 10. 2003 – 10 S 842/03 –; ähnlich BayVGh, Beschluss vom 25. 05. 2010 – 11 CS 10.227 – juris) davon aus, dass die Frage, ob der betreffende Fahrerlaubnisinhaber zwischenzeitlich die Fahreignung wiedererlangt hat, auch für die Rechtmäßigkeit einer Entziehungsverfügung von Bedeutung ist. Dies gilt jedenfalls dann, wenn – wie hier und in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes häufig – das Verwaltungsverfahren noch nicht durch den Erlass eines Widerspruchsbescheids abgeschlossen ist. Der für die Wiedererlangung der Fahreignung erforderliche stabile Einstellungswandel kann grundsätzlich auch dadurch belegt werden, dass die Drogenabstinenz über einen ausreichend langen Zeitraum nachgewiesen wird. Der Nachweis der nicht mehr gegebenen Gefährdung des öffent-

lichen Straßenverkehrs durch die Teilnahme eines zu einem früheren Zeitpunkt wegen Drogenkonsums ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabers kann aber nur dann als erbracht angesehen werden, wenn sich der Nachweis der Drogenabstinenz auf einen Zeitraum erstreckt, der den Schluss rechtfertigt, der Drogenverzicht sei nicht lediglich im Hinblick auf das anhängige Entziehungsverfahren erfolgt und damit vorgeschoben, sondern beruhe auf einem tatsächlichen Einstellungswandel des Betroffenen. Der Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung erfordert daher den lückenlosen Nachweis der Betäubungsmittelabstinenz mindestens für die Dauer eines Jahres (vgl. Senatsbeschluss vom 01. 04. 2010 – 10 S 514/10 –). Ob daneben noch eine medizinisch-psychologische Begutachtung erforderlich ist, bedarf hier keiner Entscheidung.

Vorliegend hat die Antragstellerin schon den einjährigen durchgängigen Abstinenznachweis nicht erbracht. Die drei amtsärztlichen Urinkontrollen vom 08. 04., 05. 07. und 07. 11. 2013 decken nur einen Zeitraum von ca. 7 Monaten ab.

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

59. § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV ist in Fällen, in denen Drittstaatsfahrerlaubnisse gemäß Art. 11 Abs. 6 der Richtlinie 2006/126/EG in EU-Fahrerlaubnisse umgetauscht wurden, anwendbar. Insofern verstößt die Vorschrift nicht gegen EU-Recht.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 29. April 2014 – 11 CS 14.287 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht vorgetragenen Gründe beschränkt ist, hat in der Sache keinen Erfolg.

Dem Antragsteller war zuletzt seine deutsche Fahrerlaubnis durch Urteil des Amtsgerichtes Ulm vom 17. Juli 2006 wegen einer Trunkenheitsfahrt (2,19 Promille, § 316 Abs. 1 StGB) mit einer Sperrfrist bis 16. Oktober 2007 entzogen worden.

Am 23. Januar 2009 hat er einen am 23. August 2008 ausgestellten ukrainischen Führerschein der Klasse B in einen polnischen Führerschein „umschreiben“ lassen. Im polnischen Führerschein ist als Erteilungsdatum „23.08.2008“ und im Feld 12 „70.WSW043614.UA“ eingetragen.

Der Senat geht davon aus, dass es sich hier um einen Umtausch einer ukrainischen Fahrerlaubnis in eine polnische Fahrerlaubnis im Sinne des Art. 11 Abs. 6 der Richtlinie 2006/126/EG handelt und keine Ersetzung im Sinne des Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie vorliegt. Hierfür spricht die Eintragung des Codes „70“ im Feld 12 des Führerscheines (vgl. Anhang I Nr. 12 der Richtlinie). Im Übrigen betrifft Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2006/126/EG, in dem der Begriff „Ersetzung“ verwendet wird, nur die Berechtigung des Auf-

nahmemitgliedstaats zur Ersetzung von Führerscheinen des Ausstellermittgliedstaats.

Die Frage muss aber hier nicht entschieden werden. Denn im Fall einer Ersetzung wird eine Fahrerlaubnis, die anzuerkennen wäre, ohnehin nicht erteilt, weil nur die Führerscheinkunde erneuert wird. Es handelt sich hier jedenfalls nicht um die Neuerteilung einer EU-Fahrerlaubnis, die unabhängig vom Bestehen einer Drittstaatsfahrerlaubnis erteilt worden wäre. Das ergibt sich abgesehen vom verwendeten Code „70“ mit Angabe der ukrainischen Führerscheinnummer „043614“ und dem Kfz-Kennzeichen für die Ukraine „UA“ auch daraus, dass im Feld 10 des polnischen Führerscheins das Ausstellungsdatum des ukrainischen Führerscheins vermerkt ist, wie in Anlage I Nr. 4 Buchst. a zur Richtlinie vorgesehen (vgl. BVerwG, U.v. 27.09.2012 – 3 C 34.11 – NJW 2013, 487 Rn. 16 [= BA 2013, 102]).

Unabhängig davon, ob im Fall eines Umtauschs eines Drittstaatsführerscheins in einen EU-Führerschein nach Art. 11 Abs. 6 der Richtlinie 2006/126/EG die Erteilung einer EU-Fahrerlaubnis liegt (vgl. BVerwG, U.v. 27.09.2012 – 3 C 34.11 – NJW 2013, 487 Rn. 18 f., BayVGh, U.v. 28.10.2011 – 11 BV 10.987 – juris), gilt nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland nicht für den Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis, dem die Fahrerlaubnis im Inland vorläufig oder rechtskräftig entzogen worden ist. Das ist hier beim Antragsteller der Fall. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aus dem Jahr 2006 war im Zeitpunkt des Erlasses des streitgegenständlichen Bescheids am 15. November 2013 auch noch im Verkehrszentralregister eingetragen (§ 28 Abs. 4 Satz 3 FeV, § 29 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVG).

Nach inländischem (deutschen) Recht ist der Antragsteller damit ungeachtet der weiteren Frage, ob § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 FeV auch vor dem Inkrafttreten der Vorschrift am 01. Juli 2012 erteilte Drittstaatsfahrerlaubnisse erfasst, nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland berechtigt.

Diesem Ergebnis stehen auch keine unionsrechtlichen Regelungen entgegen (vgl. BayVGh, B.v. 14.01.2013 – 11 ZB 12.2417 – juris). Nach Art. 11 Abs. 6 Unterabs. 2 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG, der Art. 8 Abs. 6 Unterabs. 2 Satz 2 der Richtlinie 91/439/EWG entspricht, besteht keine Verpflichtung des Aufnahmemittgliedstaats zur Anerkennung einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis, die im Wege des Umtauschs einer Fahrerlaubnis aus einem Drittstaat erworben wurde, wenn – wie hier – der Inhaber der Fahrerlaubnis seinen Wohnsitz in den Aufnahmemittgliedstaat verlegt hat. Der gegenseitige Anerkennungsgrundsatz des Art. 2 der Richtlinie 2006/126/EG greift in diesen Fällen gerade nicht ein.

60. *) Zwar darf allein aus der Verfahrenseinstellung nach § 153a Abs. 2 StPO, die nur mit Zustimmung des Angeklagten möglich ist, nicht auf

die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes der angeklagten Straftaten geschlossen werden. Das verbietet es jedoch nicht, in Verfahren mit anderer Zielsetzung Feststellungen über Tatsachen, die einen Straftatbestand erfüllen, in dem für die dortige Entscheidung erforderlichen Umfang als Grundlage für die daran anknüpfenden außerstrafrechtlichen Rechtsfolgen zu verwerten (hier: MPU-Anforderung nach § 13 S. 1 Nr. 2 b, c FeV).

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 24. März 2014 – 11 CE 14.11 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt im einstweiligen Rechtsschutzverfahren die Erteilung einer Fahrerlaubnis.

Mit Urteil des Amtsgerichts H... vom 17. Oktober 2012, rechtskräftig seit 04. März 2013, wurde der Antragsteller der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (Tattag: 26.04.2012, Blutalkoholkonzentration 1,52 Promille) schuldig gesprochen und zu einer Geldstrafe verurteilt. Die Fahrerlaubnis wurde ihm entzogen und eine Sperre von 6 Monaten für die Neuerteilung angeordnet.

Am 10. Januar 2013, um 23:55 Uhr, wurde der Antragsteller als Radfahrer eine Verkehrskontrolle unterzogen. Eine Blutentnahme am 11. Januar 2013 um 0:12 Uhr ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,41 Promille. Nach Einspruch des Antragstellers gegen den ergangenen Strafbefehl stellte das Amtsgericht H... in der öffentlichen Sitzung am 25. Juni 2013 das Verfahren mit Zustimmung des Antragstellers und der Staatsanwaltschaft gemäß § 153a Abs. 2 StPO vorläufig ein. Dem Antragsteller wurde zur Auflage gemacht, 300 Euro an ein Tierheim zu bezahlen.

Der Antragsgegner forderte vom Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zuletzt mit Schreiben vom 05. November 2013 wegen der Taten vom 26. April 2012 und vom 10. Januar 2013 gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV.

Der Antragsteller legte kein Gutachten vor. Da das Verfahren wegen des Vorfalls am 10. Januar 2013 eingestellt worden sei, liege kein Nachweis vor, dass der Antragsteller das Fahrrad geführt habe. Vielmehr habe er es geschoben. Im Verfahren gegen die Untersagung des Führens von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen trug der Antragsteller vor, die Einstellung des Strafverfahrens sei vor allem deshalb erfolgt, weil der Zeuge, Polizeiobermeister L..., sich in der Hauptverhandlung nicht habe daran erinnern können, gesehen zu haben, dass der Antragsteller mit dem Fahrrad gefahren sei, sondern lediglich den Eindruck hiervon gehabt habe. Auf Nachfrage habe er einräumen müssen, keinen Bewegungsvorgang des Antragstellers auf dem Pedalen des Fahrrads gesehen zu haben. Er habe lediglich gesehen, dass der Antragsteller auf dem Fahrrad gesessen sei. Somit sei der Tatbestand des § 316 StGB mangels eines Bewegungsvorgangs nicht verwirklicht.

Nach einem Aktenvermerk des Antragsgegners erklärte Polizeiobermeister L... am 06. August 2013 tele-

fonisch, der Antragsteller sei kurz vor seiner Wohnortadresse auf dem Fahrrad sitzend und rollend beobachtet worden.

Mit Bescheid vom 29. November 2013 lehnte der Antragsgegner den Antrag des Antragstellers auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, C1, C1E, AM, L und T ab.

Bereits vorher hatte der Antragsteller Untätigkeitsklage zum Verwaltungsgericht Ansbach erheben lassen. Den zusätzlich gestellten Antrag, dem Antragsgegner im Wege einer einstweiligen Anordnung nach § 123 VwGO aufzugeben, dem Antragsteller eine Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, M, L, T/S zu erteilen, lehnte das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 04. Dezember 2013 ab.

Hiergegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO auf die form- und fristgerecht vorgetragene Gründe beschränkt ist, hat in der Sache keinen Erfolg.

Der Antragsteller macht in der Beschwerde erneut geltend, er habe am 10. Januar 2013 das Fahrrad nicht geführt. Der Zeuge habe im Strafverfahren ausdrücklich angegeben, keinen Bewegungsvorgang gesehen zu haben, sondern lediglich, dass der Antragsteller auf seinem Fahrrad gesessen sei. Auch stehe nicht fest, dass der Polizeibeamte ausgesagt habe, den Antragsteller auf dem Fahrrad sitzend und rollend beobachtet zu haben. In der Hauptverhandlung habe der Zeuge das nicht geäußert. Beim bloßen Schieben eines Fahrrads bzw. beim Sitzen auf einem Fahrrad ohne jeglichen Bewegungsvorgang liege kein Führen im Sinne des § 316 StGB vor. Gerade deswegen sei das Strafverfahren gemäß § 153a Abs. 2 StPO eingestellt worden.

Dieses Vorbringen rechtfertigt keine Abänderung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts. Dieses hat zunächst zutreffend ausgeführt, dass ein Anordnungsanspruch hinsichtlich der Erteilung einer Fahrerlaubnis im einstweiligen Rechtsschutzverfahren voraussetzt, dass zumindest eine deutlich überwiegende Wahrscheinlichkeit für das Bestehen der Fahreignung vorliegen muss. Nach der im einstweiligen Rechtsschutzverfahren gebotenen aber auch ausreichenden summarischen Prüfung folgt der Senat dem Verwaltungsgericht auch darin, dass hier unabhängig von der Rechtmäßigkeit der Gutachtensbeibringungsanordnung vom 05. November 2013 Eignungszweifel vorliegen, die noch nicht geklärt sind, und die den Antragsgegner grundsätzlich berechtigen, vom Antragsteller die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV zu fordern.

Streitig ist hier ohnehin nur, ob der Antragsteller am 10. Januar 2013 das Fahrrad geführt hat.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers bedeutet die Einstellung eines Strafverfahrens nach § 153a Abs. 2 StPO nicht, dass davon auszugehen ist, dass die

Straftat nicht begangen wurde. Zwar trifft es zu, dass die Unschuldsummutung des Art. 6 Abs. 2 EMRK bei der Einstellung des Strafverfahrens nach § 153a StPO nicht widerlegt wird. Auch darf allein aus der Verfahrenseinstellung auf dieser Rechtsgrundlage, die nur mit Zustimmung des Angeklagten möglich ist, nicht auf die Verwirklichung des objektiven Tatbestandes der angeklagten Straftaten geschlossen werden (vgl. BVerfG, B. v. 16.01.1991 – 1 BvR 1326/90 – NVwZ 1991, 663). Das verbietet jedoch nicht, in Verfahren mit anderer Zielsetzung Feststellungen über Tatsachen, die einen Straftatbestand erfüllen, in dem für die dortige Entscheidung erforderlichen Umfang als Grundlage für die daran anknüpfenden außerstrafrechtlichen Rechtsfolgen zu verwerten (vgl. BayVGH, B. v. 05.03.2009 – 11 CS 09.228 – Juris).

Die Einstellung des Verfahrens nach § 153a StPO bringt keineswegs zum Ausdruck, dass der Tatverdacht gegen den Betroffenen ausgeräumt wäre. Vielmehr wird darauf abgestellt, ob von der Strafverfolgung unter Auflagen und Weisungen abgesehen werden kann, weil die Schwere der Schuld nicht entgegensteht (§ 153a Abs. 1 Satz 1 StPO). Nach der Kommentarliteratur zu § 153a StPO muss, ist zweifelhaft, ob überhaupt ein Straftatbestand erfüllt ist, die Rechtsfrage geklärt werden; die Anwendung des § 153a StPO gegenüber einem möglicherweise Unschuldigen ist untersagt (vgl. Meyer-Gossner/Schmitt, StPO, 56. Aufl. 2013, § 153a Rn. 2 m. w. N.). Es muss nach dem Verfahrensstand mit einer hohen Wahrscheinlichkeit von einer Verurteilung ausgegangen werden können. Denn nur dann kann dem Angeklagten die Übernahme besonderer Pflichten zugemutet werden (vgl. Pfeiffer, StPO, 3. Aufl. 2001, § 153a Rn. 2).

Die Verwaltungsbehörde kann sich dabei auf dieselben Beweismittel stützen, wie das Strafgericht und ist an dessen Bewertung nicht gebunden. Hier hat der den Vorgang am 10. Januar 2013 beobachtende Polizeibeamte eine Anzeige wegen einer Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad erstattet, hat zum Beweis dieser die Durchführung eines Blutalkoholtests veranlasst. Auch wurde ein Strafverfahren gegen den Antragsteller eingeleitet; warum das Verfahren schließlich nach § 153a StPO eingestellt wurde, ergibt sich aus dem Protokoll über die Hauptverhandlung nicht, ebenso wenig, was der Zeuge zur Sache ausgesagt hat. Daher hat der Antragsgegner beim Zeugen noch einmal nachgefragt und eine klare Aussage bekommen.

Dafür spricht auch der erste Anschein. Wäre es so, wie der Antragsteller vorträgt, dass der Polizeibeamte in der Hauptverhandlung eindeutig geäußert hätte, den Antragsteller nur sitzend auf dem Fahrrad und ausdrücklich keinen Bewegungsvorgang gesehen zu haben, so hätte es zu einem Freispruch des Antragstellers kommen müssen, da unzweifelhaft das bloße Sitzen auf einem Fahrrad ohne Bewegungsvorgang nicht den Straftatbestand des § 316 StGB erfüllt, weil hierfür ebenso wie bei Kraftfahrzeugen erforderlich ist, dass jemand ein Fahrzeug in Bewegung setzt oder es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen

während der Fahrtbewegung lenkt (vgl. Fischer, StGB, 61. Aufl. 2014, § 315c StGB Rn. 3a).

Es gibt darüber hinaus ersichtlich keinen Grund, anzunehmen, der Antragsteller, der aussagte, von einer Gaststätte in H... zu kommen, habe sich kurz vor seiner Wohnortadresse auf sein Fahrrad gesetzt, ohne sich fortzubewegen. Ob der Antragsteller zu diesem Zeitpunkt die Pedale getreten hat, ist nicht erheblich.

61. Ist ein regelmäßiger Cannabiskonsument gutachterlich nachgewiesen über ein Jahr lang abstinente, liegt nur noch gelegentlicher Cannabiskonsum im Sinne der Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis Verordnung vor. Je länger der letztmalige nachgewiesene regelmäßige Cannabiskonsum zurückliegt, umso unwahrscheinlicher wird die Möglichkeit einer Teilnahme am Straßenverkehr unter der Wirkung von Cannabis. Bestehen aber nach der Vorgeschichte insoweit immer noch Eignungszweifel, kann die Behörde zwar die Beibringung eines ärztlichen, nicht aber eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen.

Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein,
Urteil vom 03. April 2014 – 2 LB 1/13 –

Zum Sachverhalt:

Die Beteiligten streiten um die Erserteilung einer Fahrerlaubnis nach vormaligem Cannabiskonsum.

Die Klägerin sagte im Rahmen ihrer polizeilichen Beschuldigtenvernehmung am 21. Mai 2008 aus, sie habe über ein Jahr lang ca. drei- bis viermal die Woche Drogen gekauft. Anfangs habe sie nur ab und zu mal mitgeraucht, dann sei es etwas öfters geworden, „so ein- bis zweimal Werktags und dann noch am Wochenende“. Seit Februar 2008 habe sie nicht mehr konsumiert. Das seinerzeit gegen die Klägerin eingeleitete Strafverfahren wurde eingestellt.

Die Klägerin begehrte erstmals im Juli 2008 die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B einschließlich der Einschlussklassen. Der Anordnung des Beklagten vom 12. September 2008, ein ärztliches Gutachten beizubringen, kam die Klägerin nicht nach, so dass der Beklagte ihren Antrag im März 2009 ablehnte. Im Juli 2010 beantragte die Klägerin erneut die Erteilung einer Fahrerlaubnis. Auf erneute Anordnung legte die Klägerin ein medizinisch-psychologisches Gutachten des TÜV Nord vom 25. Oktober 2010 vor. Das Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Klägerin durch Haarprobe nachgewiesen ca. zwölf Monate lang drogenabstinent gewesen sei und sich auch in leistungspsychologischer Hinsicht keine Befunde ergäben, die ihre Fahreignung in Frage stellten. Allerdings sei eine Wiederaufnahme alter Verhaltensmuster nicht auszuschließen, da sie sich noch nicht selbstkritisch mit ihrem früheren Konsumverhalten auseinandergesetzt habe und der Drogenverzicht von ihr primär mit äußeren Umständen begründet werde. Es bestehe jedoch die begründete Aussicht, dass die Klägerin diese Defi-

zite durch Teilnahme an einem anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Krafftahreignung für drogenauffällige Krafftfahrer beheben könne. Die Klägerin war nicht bereit, an einem solchen Kurs teilzunehmen, so dass der Beklagte die Erteilung einer Fahrerlaubnis erneut ablehnte.

Im April 2011 beantragte die Klägerin abermals die Erteilung der Fahrerlaubnis. Der Beklagte forderte sie auf, die im Gutachten vom 25. Oktober 2010 empfohlene Kursteilnahme zu belegen. Dies lehnte die Klägerin ab, weil nach ihrer Auffassung die vorherigen Verfahren abgeschlossen seien und damit nicht mehr herangezogen werden dürften. Die seinerzeitige Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens sei zudem rechtswidrig gewesen. Außerdem habe sie über zwei Jahre kein Cannabis mehr konsumiert. Daraufhin kündigte der Beklagte an, dass er erneut die Beibringung eines Gutachtens anordnen wolle. Nachdem die Klägerin dies ebenfalls ablehnte, versagte der Beklagte mit dem streitgegenständlichen Bescheid vom 16. Juni 2011 abermals die Erteilung einer Fahrerlaubnis. Den hiergegen erhobenen Widerspruch wies der Beklagte mit Widerspruchsbescheid vom 14. September 2011 zurück.

Die Klage auf Erteilung einer Fahrerlaubnis ist vor dem Verwaltungsgericht erfolglos geblieben. Hiergegen richtet sich die vom Senat zugelassene Berufung der Klägerin.

Aus den Gründen:

Die Berufung der Klägerin ist zulässig und teilweise begründet. Der Klägerin steht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über ihren Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis nach § 14 Absatz 1 Satz 2 FeV zu, so dass sich der Bescheid vom 16. Juni 2011 in Gestalt des Widerspruchbescheides vom 14. September 2011 als rechtswidrig erweist und die Klägerin in ihren Rechten verletzt (§ VWGO § 113 Abs. VWGO § 113 Absatz 5 VWGO). Das Urteil des Verwaltungsgerichts ist insoweit abzuändern. Allerdings ist weder von einer Krafftahreignung der Klägerin auszugehen noch hätte sie, selbst wenn die Krafftahreignung vorläge, einen Anspruch auf Erteilung einer Fahrerlaubnis, so dass insoweit die Berufung zurückzuweisen war.

Die Klägerin konnte das ursprünglich mit der Klage verfolgte Ziel der Erteilung einer Fahrerlaubnis von vornherein nicht erreichen. Diese ist nach § 2 Absatz 2 Satz 1 StVG nur dann zu erteilen, wenn sämtliche der dort enumerativ aufgezählten Voraussetzungen vorliegen. Hierzu zählen neben der Eignung (Nr. 3), u. a. die Ausbildung in einer Fahrschule (Nr. 4) und das Ablegen der Führerscheinprüfung (Nr. 5). Fehlt bereits eine der genannten Voraussetzungen, ist die Erteilung einer Fahrerlaubnis abzulehnen. Die Klägerin erfüllt insbesondere die genannten Voraussetzungen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 und Nr. 5 StVG nicht. Dementsprechend hat sie ihren zunächst auch noch in der Berufungsinstanz angekündigten Antrag auf Erteilung der beantragten Fahrerlaubnis in der mündlichen Verhandlung nicht weiter verfolgt.

Gemäß § 2 Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 StVG müssen Fahrerlaubnisbewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Dies ist nach § 2 Absatz 4 Satz 1 StVG, § 11 Absatz 1 Satz 1 FeV der Fall, wenn sie die körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllen und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben. Nach § 11 Absatz 1 Satz 2 FeV sind die Anforderungen insbesondere dann nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt. Gibt es hinreichende Anhaltspunkte dafür, dass ein solcher Mangel vorliegen könnte, ist die Fahrerlaubnisbehörde nach Maßgabe der §§ 11 bis 14 FeV dazu berechtigt oder sogar verpflichtet, Maßnahmen zur Aufklärung bestehender Fahrtauglichkeitszweifel zu ergreifen.

Geht es wie im Fall der Klägerin um Cannabiskonsum und somit um Anhaltspunkte für einen Mangel im Sinne von Nummer 9 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung, richten sich die von der Fahrerlaubnisbehörde zu treffenden Maßnahmen zur Klärung von Eignungszweifeln wegen des Betäubungsmittelkonsums des Fahrerlaubnisbewerbers in erster Linie nach der Bestimmung des § 14 FeV. Zwingt diese Vorschrift zur Anordnung einer Begutachtung des Fahrerlaubnisbewerbers, so darf die Behörde die Fahrerlaubnis nur dann erteilen, wenn ein positives Gutachten zur Ausräumung der Eignungszweifel vorgelegt wurde (OVG Greifswald, Beschluss vom 22. Mai 2013 – 1 M 123/12 – juris Rn. 5; vgl. zum Ganzen auch VGH Mannheim, Urteil vom 15. Juni 2012 – 10 S 452/10 –, VBIBW 2013, 19 – zitiert nach juris). Solange aber Eignungszweifel vorliegen, aufgrund derer die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens gerechtfertigt ist, besteht kein Anspruch auf Erteilung einer Fahrerlaubnis (vgl. OVG Greifswald a. a. O. Rn. 6, VGH Mannheim a. a. O.; VGH München, Beschluss vom 23. Februar 2010 – 11 CE 09.2812 –, juris). So verhält es sich hier.

Da es sich um eine Verpflichtungsklage handelt und das materielle Recht insoweit nichts Abweichendes regelt, ist auf den Zeitpunkt der mündlichen Berufungsverhandlung abzustellen. Trotz des mittlerweile verstrichenen Zeitraums bestehen weiterhin Eignungszweifel. Diese ergeben sich vor dem Hintergrund der Vorgeschichte aus dem Gutachten vom 25. Oktober 2010, auf das entgegen der Auffassung der Klägerin abgestellt werden kann, da seine Beibringung zu Recht angeordnet worden war. Nach diesem Gutachten ist nicht auszuschließen ist, dass die Klägerin wieder regelmäßig Cannabis konsumiert. Aufgrund dessen kann die Behörde nach § 14 Absatz 1 Satz 2 FeV die Beibringung eines ärztlichen – nicht aber eines medizinisch-psychologischen – Gutachtens anordnen. Die hiernach erforderliche Ermessensentscheidung hat der Beklagte nicht getroffen, so dass er zu verpflichten war, den Antrag der Klägerin auf Erteilung einer Fahrerlaubnis unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu beschneiden.

Nach § 14 Absatz 1 Satz 1 FeV ordnet die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung ihrer Entscheidung

über die Erteilung der Fahrerlaubnis unter anderem dann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens (nach § 11 Absatz 2 Satz 3 FeV) an, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass eine Abhängigkeit von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (Nr. 1) oder eine Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (Nr. 2) vorliegt. Nach § 14 Absatz 1 Satz 2 FeV kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens angeordnet werden, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat. Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kann angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen (§ 14 Absatz 1 Satz 3 FeV). Zwingend vorgesehen ist die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens für die Zwecke nach § 14 Absatz 1 FeV unter anderem dann, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin die in Absatz 1 genannten Mittel oder Stoffe einnimmt (§ 14 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 FeV).

Danach unterscheidet die Vorschrift aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zwischen dem geringeren Eingriff der Anordnung der Beibringung eines ärztlichen Gutachtens einerseits und dem schwereren Eingriff der Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens andererseits. Die Anordnung der Beibringung der jeweiligen Gutachten ist zudem in bestimmten Fällen zwingend vorgesehen und in anderen Fällen steht sie im Ermessen der Behörde. Insofern ist zum näheren Verständnis der Vorschrift die Nummer 9 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung heranzuziehen. Danach fehlt es bei regelmäßigem Cannabiskonsum an der Fahreignung (Nr. 9.2.1). Bei gelegentlichem Cannabiskonsum ist eine Kraftfahreignung nur dann gegeben, wenn zwischen dem Fahren und dem Konsum getrennt wird und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen hinzukommt sowie keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegt (Nr. 9.2.2).

Eine Legaldefinition des Begriffs „regelmäßig“ im Zusammenhang mit der Einnahme von Cannabis enthalten weder die Fahrerlaubnis-Verordnung noch das Straßenverkehrsgesetz. Anders als bei gelegentlichem Konsum nach Nr. 9.2.2. der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung müssen bei regelmäßiger Einnahme keine zusätzlichen Tatbestandselemente – wie etwa fehlendes Trennungvermögen – erfüllt sein. Daraus folgt, dass unter regelmäßiger Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 ein Konsum zu verstehen ist, der nach wissenschaftlichem Erkenntnisstand als solcher und ohne das Hinzutreten weiterer Umstände im Regelfall die Fahreignung ausschließt (BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2009 – 3 C 1.08 – BVerwGE 133, 186 ff., juris Rn. 15 [= BA 2009, 289]). Eine regelmäßige Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung liegt jedenfalls dann vor, wenn täglich oder nahezu täglich

Cannabis konsumiert wird (BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2009 a. a. O. juris Rn. 14).

Danach musste der Beklagte bei der erstmaligen Anordnung der Beibringung eines (ärztlichen) Gutachtens angesichts der Aussagen der Klägerin in der Beschuldigtenvernehmung vom 21. Mai 2008 von einem über ein Jahr dauernden regelmäßigen Konsum ausgehen. Die von der Klägerin einerseits gegenüber dem Gutachter und andererseits im Berufungsverfahren vertretene Behauptung, sie habe lediglich ein- bis zweimal unter der Woche und am Wochenende konsumiert, ist bei der von ihr seinerseits gewählten Formulierung („ein bis zweimal werktags und am Wochenende“) nicht nur fernliegend, sondern widerspricht auch dem sonstigen Inhalt der Vernehmung, wonach sich der Konsum gesteigert habe und die Klägerin drei- bis viermal in der Woche Drogen gekauft habe. Konnte die Klägerin bei ihrem eigentlichen Dealer nichts bekommen, ist sie zu einem anderen Dealer gegangen. Dementsprechend ging auch das Gutachten von einem regelmäßigen Cannabiskonsum aus.

Weitere Eignungszweifel ergaben sich aus dem jugendlichen Alter der Klägerin zum Zeitpunkt des Konsums, da bei Jugendlichen in der Entwicklungsphase schon ein gelegentlicher Cannabiskonsum zu chronischen Leistungsbeeinträchtigungen führen kann (vgl. hierzu BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – juris Rn. 44 [= BA 2002, 362]). Entscheidend ist aber, dass die Klägerin bei der Beschuldigtenvernehmung außerdem angab, dass sie seit dem 13. Februar 2008 nicht mehr konsumiere. Nur vor diesem Hintergrund wird überhaupt die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens sinnvoll, denn anderenfalls wäre zum Zeitpunkt des ersten Antrags auf Erteilung einer Fahrerlaubnis im Juli 2008 von einem die Kraftfahreignung ausschließenden regelmäßigen Cannabiskonsum auszugehen gewesen und eine Gutachtenanforderung entbehrlich gewesen (vgl. § 11 Absatz 7 FeV).

Danach war vom Beklagten zwingend nach § 14 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 FeV ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzufordern, aufgrund dessen Nichtvorlage er nach § 11 Absatz 8 Satz 1 FeV davon ausgehen durfte, dass die Klägerin einen ihr bekannten Eignungsmangel verbergen wollte. Dieser gilt zum Zeitpunkt der Gutachtenanordnung – hier also am 12. September 2008 – als nachgewiesen.

Gleichwohl durfte der Beklagte die Klägerin bei deren erneutem Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis vom Juli 2010 abermals zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Klärung der Frage auffordern, ob sie inzwischen ihre Fahreignung wiedererlangt habe. Eine solche Begutachtung wäre nach § 11 Absatz 7 FeV nur dann rechtlich ausgeschlossen gewesen, wenn keine Umstände vorgelegen hätten, welche die Wiedererlangung der Fahreignung möglich erscheinen ließen. Nachdem die Klägerin einerseits in der Beschuldigtenvernehmung angegeben hatte, den Cannabiskonsum im Februar 2008 eingestellt zu haben und andererseits nach dem 12. September 2008 keine neuen Tatsachen hinzukamen,

die auf einen Eignungsmangel schließen ließen, durfte der Beklagte jedoch durchaus Zweifel daran haben, ob der Eignungsmangel der Klägerin fortdauernde oder inzwischen beseitigt war, sie also mittlerweile kein oder allenfalls gelegentlich Cannabis konsumierte. Er war daher weiterhin gehalten, diese Eignungszweifel gemäß § 14 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 FeV medizinisch-psychologisch abklären zu lassen. Selbst wenn man aber diese Umstände nicht für ausreichend hielte, wäre angesichts feststehenden Eignungsmangels ohnehin nur die Ablehnung der Erteilung einer Fahrerlaubnis in Betracht gekommen (vgl. zum Ganzen die ähnliche Argumentation des BVerwG, Urteil vom 14. November 2013 – 3 C 32. 11 – juris Rn. 35 [= BA 2014, 30]).

Das Gutachten vom 25. Oktober 2010 kommt nicht zu einem insgesamt positiven Ergebnis, sondern geht weiterhin von einem Eignungsmangel aus. Danach hat die Klägerin zwar nachgewiesen ungefähr ein Jahr lang kein Cannabis oder sonstige Drogen mehr konsumiert und auch in leistungspsychologischer Hinsicht ergaben sich keine Befunde, die ihre Fahreignung in Frage stellten. Allerdings sei – so das Gutachten – eine Wiederaufnahme alter Verhaltensmuster nicht auszuschließen, da der Drogenverzicht von der Klägerin primär mit äußeren Umständen begründet werde. Dies ist nachvollziehbar, da die Klägerin bei der Befragung durch den Gutachter angab, in den Cannabiskonsum durch neue Bekannte „reingerutscht“ zu sein, aufgrund des Freundeskreises über ein Jahr lang konsumiert zu haben und den Konsum letztlich auch nur deshalb aufgegeben zu haben, weil es sich im Freundeskreis so ergeben habe, dass dort mit der Berufstätigkeit langsam nichts mehr konsumiert worden sei.

Zwar hat sich aufgrund der durch dieses Gutachtens nachgewiesenen Abstinenz von einem Jahr der frühere, im Sinne der Nummer 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung regelmäßige, Cannabiskonsum in einen gelegentlichen Konsum im Sinne der Nummer 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung gewandelt. Auch lag zwischen diesem Gutachten und dem angegriffenen Bescheid letztlich fast ein Jahr, in dem keine weiteren Tatsachen hinzugekommen sind, die Zweifel an der Fahreignung der Klägerin rechtfertigten. Gleichwohl hat der Beklagte, nachdem die Klägerin sowohl die (erfolgreiche) Teilnahme an einem anerkannten Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für drogenauffällige Kraftfahrer als auch die Beibringung eines weiteren medizinisch-psychologischen Gutachtens abgelehnt hatte, zu Recht den Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis abgelehnt.

Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gebietet nicht, nur dann die Fahreignung eines gelegentlichen Konsumenten zu verneinen, wenn mit Sicherheit zu erwarten ist, dass der Betroffene früher oder später unter Einwirkung von Rauschmitteln ein Fahrzeug führen wird. Schon der Umstand, dass ein solcher gelegentlicher Konsum die Aufgabe der Trennungsbereitschaft möglich erscheinen lässt, mag die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines solchen Kontrollverlustes auch nicht bezifferbar sein, rechtfertigt vor dem Hintergrund der

staatlichen Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, grundsätzlich die Annahme mangelnder Fahreignung. Die Interessen des Rauschmittelkonsumenten dürfen insoweit hintangestellt werden, wie es in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung geschehen ist. Notwendig ist allerdings unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit eine hinreichende Wahrscheinlichkeit einer Teilnahme am Straßenverkehr unter der Wirkung der Rauschmittel und daraus folgender Schäden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Fahrerlaubnisrelevanz gelegentlichen Cannabiskonsums (grundlegend; BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92 – BVerfGE 89, 69 <mit Anmerkung von Franßen in DVBl 1993, 998> [= BA 1993, 358]; Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378, vgl. auch BVerwG, Urteile vom 05. Juli 2001 – C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29 [= BA 2002, 133] und vom 14. November 2013 – 3 C 32.12 – juris Rn. 17) begründet der einmalige oder gelegentliche Cannabiskonsum für sich gesehen nicht den für die Anforderung eines Fahreignungsgutachtens hinreichenden Verdacht eines Fahreignungsmangels; denn dafür genügt nicht jeder Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines solchen Mangels hindeutet. Regelmäßig ist daher erforderlich, dass der gelegentliche Cannabiskonsum mit der Teilnahme am Straßenverkehr verknüpft ist, um einen „Anfangsverdacht“ zu rechtfertigen. Erst recht ist daher die Annahme fehlender Fahreignung allein wegen gelegentlichen Cannabiskonsums unverhältnismäßig (vgl. zum Ganzen BVerwG Urteil vom 14. November 2013 – 3 C 32.12 – juris Rn. 16 f. zum Mischkonsum).

Nach diesen Grundsätzen durfte der Beklagte zwar noch im September 2011 nach § 14 Absatz 1 Satz 3 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, obwohl die Klägerin zu diesem Zeitpunkt nur noch als gelegentliche Konsumentin anzusehen war und keine weiteren Tatsachen hinzugekommen waren. Denn zum einen war die Klägerin zuvor regelmäßige Konsumentin gewesen und zum anderen lag die Begutachtung, als deren Ergebnis nicht ausgeschlossen werden konnte, dass die Klägerin erneut regelmäßig oder gelegentlich ohne Trennungsvermögen konsumieren könnte, noch nicht einmal ein Jahr zurück.

Mittlerweile sind aber über drei Jahre seit der Begutachtung verstrichen und – soweit bekannt – keine weiteren Tatsachen hinzugekommen, die Eignungszweifel begründen, so dass der Beklagte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nur noch nach § 14 Absatz 1 Satz 2 FeV die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnen kann, um zu klären, ob die Klägerin weiterhin oder wieder Cannabis konsumiert. Die nach § 14 Absatz 1 Satz 2 FeV gebotene Ermessensentscheidung wird der Beklagte nun nachzuholen haben. Abzuwägen sind einerseits die staatliche Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, und andererseits die nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung unter dem Blickwinkel der Verhältnismä-

ßigkeit geforderte hinreichende Wahrscheinlichkeit einer Teilnahme am Straßenverkehr unter der Wirkung der Rauschmittel und daraus folgender Schäden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es aufgrund des Zeitablaufs ohne weitere Anhaltspunkte immer unwahrscheinlicher wird, dass die Klägerin erneut Cannabis konsumiert oder konsumiert haben könnte.

Für das weitere Verfahren weist der Senat auf folgendes hin. Sollte der Beklagte die Einholung eines ärztlichen Gutachtens anordnen und weist die Klägerin in dem Gutachten abermals eine weitere Drogenabstinenz nach (nunmehr seit etwas über vier Jahren), ist, sofern keine weiteren Tatsachen – etwa aufgrund einer aktuellen Auskunft aus dem Bundeszentralregister – hinzukommen, von einer Fahreignung auszugehen.

62. Für Personen, die sich im sog. Methadon-Programm befinden, ist ungeachtet des Umstandes, dass Methadon zu den in der Anlage III zu § 1 des Betäubungsmittelgesetzes genannten Substanzen zählt, anerkannt, dass in Ausnahmefällen die Fahreignung gegeben sein kann.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 01. April 2014 – 16 B 144/13 –

Zum Sachverhalt:

Das Gericht hat den Beteiligten zur gütlichen Beilegung des beim Senat anhängigen Beschwerdeverfahrens und des beim Verwaltungsgericht anhängigen Klageverfahrens folgenden Vergleich vorgeschlagen [Auszug]:

- 1.1. Der Antragsgegner verpflichtet sich, die angefochtene Ordnungsverfügung vom 17. April 2013 einschließlich der darin getroffenen Entscheidung über die Gebühren und Auslagen und einschließlich der Anordnung der sofortigen Vollziehung aufzuheben, sobald der Antragsteller ihm durch Vorlage eines auf Anordnung des Antragsgegners und auf Kosten des Antragstellers beige-brachten medizinisch-psychologischen Gutachtens nachgewiesen hat, dass er trotz regelmäßiger Einnahme von Methadon im Rahmen einer Betäubungsmittelsubstitution und trotz einer anzunehmenden Methadonabhängigkeit fahrgeeignet ist.
- 1.2. Das Gleiche gilt, wenn der Antragsgegner nicht innerhalb von sechs Wochen seit dem Eingehen der zweiten Erklärung über die Zustimmung zum Vergleich bei Gericht den Antragsteller schriftlich zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auffordert.
2. Wird beim Antragsteller bis zum Zeitpunkt der Aufhebung der Ordnungsverfügung vom 17. April 2013 nach Ziff. 1.1. des Vergleichs außerhalb der durchzuführenden Begutachtung ein sog. Beige brauch anderer Betäubungsmittel oder von Alkohol bekannt, treffen den Antragsgegner die unter Ziff. 1.1. genannten Verpflichtungen nicht.

3. Gelingt dem Antragsteller der gutachterliche Nachweis der Fahreignung nicht oder tritt der Fall nach Ziff. 1.2. des Vergleiches ein, nimmt der Antragsteller die Klage VG Minden ... zurück.

Aus den Gründen:

Der Antragsgegner und das Verwaltungsgericht haben zutreffend angenommen, dass der Antragsteller, der vormals – nach seinen Angaben zwischen 2000 und 2004 – heroinabhängig war und dessen Betäubungsmittelkonsum seit 2006 mit der „Ersatzdroge“ Methadon substituiert wird, unter die Bestimmungen der Nrn. 9.1 und 9.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) fällt und daher gemäß § 46 Abs. 1 FeV „an sich“ mit der Folge der Fahrerlaubnisentziehung als fahrungeeignet anzusehen ist. Allerdings bestimmt die Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV, dass die in dieser Anlage vorgenommenen Bewertungen nur für den Regelfall gelten; Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen seien möglich. Ergäben sich im Einzelfall in dieser Hinsicht Zweifel, könne eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein. Es unterliegt (auch) für den Senat keinem Zweifel, dass die Einnahme von Betäubungsmitteln – ausgenommen Cannabis, für das die Nrn. 9.2.1 und 9.2.2 der Anlage 4 eine differenzierende Regelung treffen – dem o. g. Regelfall unterfällt, also ohne Begutachtung die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigt, solange nicht die Voraussetzungen der Nr. 9.5 der Anlage 4 nachgewiesen werden. Entsprechendes gilt für die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln. Für Personen, die sich im sog. Methadon-Programm befinden, ist aber ungeachtet des Umstandes, dass Methadon zu den in der Anlage III zu § 1 des Betäubungsmittelgesetzes genannten Substanzen zählt, anerkannt, dass in Ausnahmefällen die Fahreignung gegeben sein kann. So wird in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des Gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim – seinerzeitigen – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115) unter Nr. 3.12.1 (vgl. Schubert/Schneider, Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, S. 168) ausgeführt, dass derjenige, der als Heroinabhängiger mit Methadon substituiert werde, im Hinblick auf eine hinreichend beständige Anpassungs- und Leistungsfähigkeit in der Regel nicht geeignet sei, ein Kraftfahrzeug zu führen. In seltenen Ausnahmefällen sei aber eine positive Beurteilung möglich, wenn besondere Umstände dies im Einzelfall rechtfertigten. Hierzu gehörten u. a. eine mehr als einjährige Methadonsubstitution, eine psychosoziale stabile Integration, die Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen einschließlich Alkohol seit mindestens einem Jahr, nachgewiesen durch geeignete, regelmäßig stattfindende und zufällige Kontrollen (z. B. Urin, Haar) während der Therapie, der Nachweis für Eigenverantwortung

und Therapie-Compliance sowie das Fehlen einer Störung der Gesamtpersönlichkeit, wobei nicht nur Störungen aufgrund des Substanzmissbrauchs von Bedeutung seien. Ähnliche, im Detail aber auch variierende Kriterien werden in anderen wissenschaftlichen Veröffentlichungen (etwa Berghaus/Friedel, NZV 1994, 377, 380; Tretter, in: Substitution und Fahrerlaubnis, Tagungsbericht der Bayerischen Akademie für Suchtfragen, Juli 2001, S. 11, sowie Kannheiser, a. a. O., S. 18 f.) genannt, ohne dass die Anerkennung der Möglichkeit einer (ausnahmsweisen) Fahreignung von Substitutionspatienten grundsätzlich in Frage gestellt wird (vgl. aus der Rechtsprechung auch OVG NRW, Beschlüsse vom 16. April 2003 – 19 B 736/03 – juris, Rn. 4 f., und vom 03. Juni 2009 – 16 B 561/09 –; OVG Bremen, Beschluss vom 31. Januar 1994 – 1 B 178/93 –, NZV 1994, 206; BayVG, Beschlüsse vom 23. Mai 2005 – 11 C 04.2992 –, juris, Rn. 20, und vom 05. Juli 2012 – 11 CS 12.1321 –, juris, Rn. 18 f.).

Im Fall des Antragstellers kann ohne fachgutachterliche Feststellungen weder vom Regelfall der Fahreignung noch vom Ausnahmefall der Fahreignung gesichert ausgegangen werden. Dabei dürfte weder die Höhe der regelmäßigen, ärztlich veranlassten Methadoneinnahme noch die bisher erreichte Dauer der Substitutionsbehandlung für sich genommen den Ausnahmefall der Fahreignung ausschließen; zumindest fehlen dem Senat greifbare Anhaltspunkte für einen solchen Ausschluss. Dass die Höhe der Methadondosis – und in deren Folge ein hoher Methadonspiegel etwa im Blut des Betroffenen – kein sicheres Ausschlusskriterium darstellt, folgt etwa aus den Ausführungen Tretters, a. a. O., S. 9, wonach sich eine Dosierung von 30 mg Methadon „zum Start“ als sinnvoll herausgestellt habe. Weiter heißt es dort, die Zeit, bis der eine – häufig deutlich höher liegende – stabile Dosierung erreicht sei, stelle eine für die Patienten kritische Phase mit erheblichen Risiken dar, während derer sie auf keinen Fall Auto fahren dürften. Daraus kann vermutlich im Umkehrschluss gefolgert werden, dass nach dem Erreichen einer stabilen, gegebenenfalls deutlich höheren Dauermedikation die Fahreignung wiedererlangt werden kann, wenn auch die sonstigen Kriterien hierfür erfüllt werden. Dem Senat fehlen weiter sachkundige Kenntnisse dazu, dass die (ausnahmsweise) positive Bewertung der Fahreignung bei Substitution von der schon zurückgelegten Dauer dieser Behandlung bzw. allgemein davon abhängt, ob mit der Behandlung in absehbarer Zeit – oder überhaupt – eine Substanzfreiheit erreicht werden kann. Für eine (ausnahmsweise) positive Einschätzung der Fahreignung des Antragstellers lässt sich anführen, dass es bislang keinen Anhaltspunkt für einen Beikonsum anderer Rauschmittel gibt – unangekündigte Kontrollen auf einen solchen Beikonsum gehören zu dem vorgegebenen Therapiekonzept gl. § 3 Abs. 4 Nr. 8 der Anlage I Nr. 2 (Substitutionsgestützte Behandlung Opiatabhängiger) der Richtlinie „Methoden vertragsärztlicher Versorgung“ des Gemeinsamen Bundesausschusses zu Untersuchungs- und Behandlungsmethoden der vertragsärztlichen Versorgung und können mangels entgegenstehender Anhaltspunkte auch vor-

liegend unterstellt werden – und dass nach den glaubhaften Einlassungen des Antragstellers einiges für eine soziale bzw. familiäre Integration spricht.

63. Rechtmäßige Anordnung einer MPU nach rechtskräftiger Verurteilung in Polen wegen Trunkenheitsfahrt mit 1,03 mg/l Alkohol in der ausgeatmeten Atemluft.

Verwaltungsgericht Münster,
Urteil vom 16. Mai 2014 – 10 K 841/14 –

Zum Sachverhalt:

Durch am 02. Mai 2013 rechtskräftig gewordenes Urteil der II. Strafkammer des Amtsgerichts Swiebodzin vom 25. April 2013 wurde der Kläger wegen einer am 04. März 2013 begangenen Trunkenheitsfahrt mit 1,03 mg/l Alkohol in der ausgeatmeten Atemluft für schuldig erklärt, eine Straftat nach Artikel 178a § 1 des (polnischen) Strafgesetzbuchs begangen zu haben, für die eine Freiheitsstrafe von 8 Monaten verhängt werde. Die Vollstreckung der gegen den Kläger verhängten Freiheitsstrafe werde bedingt auf eine Probezeit von zwei Jahren zur Bewährung ausgesetzt. Gegen den Kläger werde ein Fahrverbot für die Dauer von zwei Jahren verhängt.

Das KraftfahrBundesamt setzte die Beklagte hiervon in Kenntnis.

Unter dem 04. Februar 2014 ordnete die Beklagte gegenüber dem Kläger die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bis zum 05. April 2014 an. Aufgrund seiner Trunkenheitsfahrt mit einer Alkoholkonzentration von 1,03 mg/l habe er ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, mit welchem die Frage geklärt werden solle, ob zu erwarten sei, dass er auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde.

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

Der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens kam der Kläger nicht nach. Mit Ordnungsverfügung vom 09. April 2014 entzog die Beklagte dem Kläger unter gleichzeitiger Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis für alle erteilten Klassen.

Mit seiner dagegen gerichteten Klage vertieft der Kläger sein Vorbringen aus dem Verwaltungsverfahren.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist nicht begründet.

Die angegriffene Ordnungsverfügung ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

Die Beklagte hat zu Recht gem. § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Klägers zum Führen eines Kraftfahrzeugs geschlossen, weil er das ihm auferlegte medizinisch-psychologische Gutachten nicht vorgelegt

hat. Zur Anordnung eines derartigen Gutachtens war die Beklagte auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 c) FeV berechtigt, weil der Kläger im Straßenverkehr bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr ein Fahrzeug geführt hat. Dies steht aufgrund des Urteils der II. Strafkammer des Amtsgerichts Swiebodzin vom 25. April 2013, das am 02. Mai 2013 rechtskräftig wurde, unanfechtbar fest. Hätte der Kläger dieser Verurteilung entgegen wollen, so hätte er in jenem Strafverfahren seine erst nachträglich geäußerten Bedenken gegen die Verwertung des in Polen gewonnenen Messergebnisses vortragen müssen und auf diese Weise gegebenenfalls auf eine andere als die getroffene Entscheidung des Amtsgerichts hinwirken können. Dies ist aber nicht geschehen. Deshalb ist der Kläger nunmehr im Verwaltungsverfahren und auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren mit seinen Einwänden gegen die angeblich unzutreffende Gewinnung des Messergebnisses präkludiert, wobei etwa das unsubstantiierte Bestreiten, dass es sich bei dem in Polen verwandten Messgerät um ein Atemalkoholtestgerät gehandelt habe, welches auch in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sei, ohnehin nicht geeignet ist, Zweifel an den in Polen getroffenen Tatsachenfeststellungen zu begründen.

Die Beklagte ist, nachdem ihr das KraftfahrBundesamt die rechtskräftige Verurteilung des Klägers in Polen mitgeteilt hat, auch nicht etwa verpflichtet gewesen, von Amts wegen und zudem in Wahrnehmung einer ihr obliegenden Beweislast das rechtskräftige Urteil des Amts Swiebodzin in Frage zu stellen und beispielsweise zusätzliche Ermittlungen in Polen bei dem zuständigen Amtsgericht anzustellen, ob das dortige Verfahren rechtens verlaufen sei und den in der Bundesrepublik Deutschland zugrunde gelegten Standards entspreche. Eine derartige Verpflichtung der Fahrerlaubnisbehörden ist – zumal im Bereich der Gefahrenabwehr, die hier erst auf die Untersuchung der Geeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs gerichtet ist – dem Gesetz nicht zu entnehmen.

Im Ergebnis schließt sich daher das Gericht der vom Verwaltungsgericht Ansbach in dessen Beschluss vom 27. Februar 2012 – AN 10 S 12.00140 – juris, vertretenen Rechtsauffassung an.

64. *) Im Rahmen der Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes ist auch die Trunkenheit des Unfallverursachers, dessen BAK von 1,56 ‰ sich auf den Unfallverlauf (hier: Übersehen eines von links kommenden Pkws) ausgewirkt hat, miteinzustellen.

Oberlandesgericht München,
Urteil vom 21. März 2014 – 10 U 3341/13 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger macht gegen die Beklagte Schadensersatzansprüche (Erwerbsschaden, Schmerzensgeld, Fest-

stellung der Einstandspflicht der Beklagten für alle Zukunftschäden sowie vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten) aus einem Verkehrsunfall vom 13.10.2009 gegen 01.15 Uhr auf der KS 14 in A./Gemeinde A. bei km 3.700 geltend.

Bei diesem Unfall hatte der Versicherungsnehmer der Beklagten dem Kläger die Vorfahrt genommen. Der Versicherungsnehmer stand unter Alkoholeinfluss, er war mit 1,56 Promille alkoholisiert. Das alleinige Verschulden des Versicherungsnehmers der Beklagten und somit die 100 %-ige Haftung der Beklagten dem Grunde nach ist zwischen den Parteien unstrittig. Der Kläger erlitt bei dem Unfall folgende unstrittige Verletzungen: HWS-Distorsion 1. Grades, Prellung des Unterarms und der Tibia links. Nach dem Unfall wurde der Kläger zunächst im Krankenhaus P. ambulant behandelt, die ärztliche Weiterbehandlung erfolgte durch seinen Hausarzt und den Orthopäden K. Zwischen den Parteien ist unstrittig, dass der Kläger jedenfalls bis Mitte Januar 2010 unfallbedingt arbeitsunfähig war.

Das LG hat nach Beweisaufnahme dem Kläger ein über die bereits gezahlten 2.000,00 € hinaus zu zahlendes Schmerzensgeld in Höhe von weiteren 3.000,00 € nebst Zinsen zugesprochen, darüber hinaus dem Feststellungsantrag stattgegeben. Im Übrigen hat es die Klage abgewiesen.

Gegen dieses Urteil hat der Kläger Berufung eingelegt.

Aus den Gründen:

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

I. Dem Kläger ist über das bereits außergerichtlich bezahlte Schmerzensgeld in Höhe von 2.000,00 € hinaus ein weiteres – ohne Verstoß gegen § 308 I ZPO (vgl. BGHZ 132, 341, 350 f. = NJW 1996, 2425 = VersR 1996, 990 – VI. ZS; NJW 2002, 3769 = VersR 2002, 1521 – III. ZS; OLG Düsseldorf NJW 2011, 1152) auch etwas über den klägerischen Vorstellungen liegendes – Schmerzensgeld in Höhe von 11.000,00 € zuzusprechen.

1. Die Höhe des zuzubilligenden Schmerzensgeldes hängt entscheidend vom Maß der durch das haftungsbegründende Ereignis verursachten körperlichen und seelischen Beeinträchtigungen des Geschädigten ab, soweit diese bei Schluss der mündlichen Verhandlung bereits eingetreten sind oder zu diesem Zeitpunkt mit ihnen als künftiger Verletzungsfolge ernstlich gerechnet werden muss (BGH VersR 1976, 440; 1980, 975; 1988, 299; OLG Hamm zfs 2005, 122, 123; Senat, Urte. v. 01.07.2005 – 10 U 2544/05 <juris> = SVR 2006, 180; v. 14.07.2006 – 10 U 2623/05 <juris>; v. 27.10.2006 – 10 U 3345/06 <juris>; v. 24.11.2006 – 10 U 2555/06 <juris>; v. 13.08.2010 – 10 U 3928/09 <juris> = NJW-Spezial 2010, 617 = VA 2010, 185 >; v. 24.09.2010 – 10 U 2671/10 <juris>; v. 29.10.2010 – 10 U 3249/10 <juris>).

a) Die Schwere dieser Belastungen wird vor allem durch die Stärke, Heftigkeit und Dauer der erlittenen Schmerzen und Funktionsbeeinträchtigungen bestimmt (grdl. RG, Urte. v. 17.11.1882 – RGZ 8, 117, 118 und BGHZ – GSZ – 18, 149 ff. = VersR 1955, 615 ff. = NJW 1955, 1675 ff. = MDR 1956, 19 ff.; ferner BGH NJW 2006, 1068, 1069; OLG Hamm zfs 2005, 122, 123; Senat, Urte. v. 01.07.2005 – 10 U 2544/05 <juris> = SVR 2006>, 180; v. 14.07.2006 – 10 U 2623/05 <juris>; v. 27.10.2006 – 10 U 3345/06 <juris>; v. 24.11.2006 – 10 U 2555/06 <juris>; v. 13.08.2010 – 10 U 3928/09 <juris> = NJW-Spezial 2010, 617 = VA 2010, 185>; v. 24.09.2010 – 10 U 2671/10 <juris>; v. 29.10.2010 – 10 U 3249/10 <juris>).

Besonderes Gewicht kommt etwaigen Dauerfolgen der Verletzungen zu (OLG Hamm zfs 2005, 122, 123; OLG Brandenburg, Urte. v. 08.03.2007 – 12 U 154/06 <juris>; Senat a. a. O.).

b) Der Berufungsführer hat zu Recht gerügt, dass das Erstgericht den erheblichen Dauerfolgen der Verletzungen nicht das ihnen zukommende besondere Gewicht beigemessen hat.

Wie der Sachverständige Dr. Peter N. in seinem Gutachten vom 15.01.2013 ausführlich und überzeugend hervorhebt, ist im gesamten Behandlungsverlauf von Beginn der ärztlichen Behandlung durch den Orthopäden K. und die anderen behandelnden Ärzte bis zum Tag der Untersuchung am 09.01.2013 auffallend, dass zu keinem Zeitpunkt eine ausreichende Schmerztherapie durchgeführt worden ist. Auch bei der genannten Untersuchung war eine deutliche Verhärtung der Muskulatur im oberen Bereich des Trapezmuskels beidseits der Halswirbelsäule festzustellen. Die Nerven, die diesen Bereich und das Hinterhaupt sensibel versorgen, treten durch die genannten Muskelabschnitte hindurch. Durch eine verhärtete Nackenmuskulatur kommt es ganz natürlich zu einer Reizung dieser sensiblen Nervenfasern und damit sehr häufig auch zu Schmerzüßerungen im Schulter- und Nackenbereich und am Hinterhaupt. Die Schmerzlokalisierung beim Kläger ist hier geradezu als klassisch zu bezeichnen. Aus Sicht des Sachverständigen ist die anhaltende Schmerzsymptomatik vor allem dadurch verursacht, dass zu keinem Zeitpunkt der medizinischen Behandlung eine ausreichende Schmerztherapie durchgeführt worden ist. Dadurch ist es zu einer Chronifizierung der Beschwerdesymptomatik gekommen. Insgesamt hat die Beschwerdesymptomatik aus Sicht des Sachverständigen seit dem Unfallgeschehen (13.10.2009) eine deutliche Besserung erfahren, wenn auch durch die Chronifizierung eine mögliche vollständige Ausheilung noch nicht eingetreten ist. Wie der Sachverständige ausführt, war der Kläger auch noch mehr als 9 Monate nach dem Unfall arbeitsunfähig. Dies ist primär jedoch nicht auf das Unfallgeschehen, sondern auf die nachfolgende unzureichende Schmerztherapie zurückzuführen. Wie das Landgericht zutreffend ausgeführt hat, ist es den insoweit beweisbelasteten Beklagten nicht gelungen, dem Kläger ein Mitverschulden in Form einer Verweigerung ärzt-

lich angeratener Behandlung nachzuweisen. Damit verbleibt es beim Grundsatz, dass der Schädiger auch für die unzureichende medizinische Behandlung haftet. Wie der Sachverständige weiter ausführt, war dem Kläger wegen der Chronifizierung der Beschwerden auch zum Zeitpunkt der Begutachtung am 09.01.2013 eine Vollzeitätigkeit nicht zuzumuten. Es ist davon auszugehen, dass eine mehrstündige Arbeitsfähigkeit des Klägers etwa ab Beginn des Jahres 2011 wieder bestanden hat. Im Zeitpunkt der Gutachtenserstellung am 15.01.2013 ist der Sachverständige davon ausgegangen, dass eine Erwerbstätigkeit im Umfang von 6 Stunden täglich, 5 Tage die Woche, möglich erscheint.

2. Im Rahmen der Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes ist, wie der Berufungsführer zutreffend betont, auch die Trunkenheit des Unfallverursachers, dessen BAK von 1,56 ‰ sich auf den Unfallverlauf (Übersehen des von links kommenden klägerischen PKWs) auch ausgewirkt hat, miteinzustellen (BGHZ – GSZ – 18, 149 = NJW 1955, 1675 = MDR 1956 = VersR 1955, 615; Senat zfs 1985, 294 = VersR 1985, 601; OLG Hamm SP 2000, 414; OLG Frankfurt a. M. zfs 2005, 597).

3. Im Hinblick auf diese Gesichtspunkte ist ein Schmerzensgeld von insgesamt 13.000,00 € angemessen.

Mit seiner Einschätzung liegt der Senat auch innerhalb des Rahmens, der von Vergleichsfällen gezogen wird, die im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz als Anhaltspunkte (Mertins VersR 2006, 47, 50; Geigel/Pardey, Der Haftpflichtprozess, 26. Aufl. 2011, Kap. 7 Rz. 54; Bachmeier, Verkehrszivilsachen, 2. Aufl. 2010, Rz. 564; Jaeger/Luckey, Schmerzensgeld, 7. Aufl. 2014, Teil 1 Rz. 1057; Hacks/Wellner/Häcker, Schmerzensgeldbeträge, 32. Aufl. 2014, S. 20) und Orientierungsrahmen (BGH VersR 1961, 460, 461; 1964, 842, 843; 1967, 256, 257; OLG Köln VersR 1978, 650; OLG Saarbrücken zfs 1999, 101; OLG Hamm NJW 2000, 3219 und zfs 2005, 122, 123; OLG Karlsruhe VersR 2001, 1175; OLG Koblenz, Urt. v. 27.10.2003 – 12 U 714/02; OLG München – 1. ZS –, Beschl. v. 26.08.2005 – 1 W 2282/05 <juris>; OLGR 2006, 92; Senat in st. Rspr., zuletzt etwa Urt. v. 29.06.2007 – 10 U 4379/01 <juris>), nicht aber als verbindliche Präjudizien (vgl. BGH VersR 1970, 134; Senat, Urt. v. 30.06.1976 – 10 U 1571/76 <juris = VersR 1977, 262 >, st. Rspr., zuletzt etwa Urt. v. 13.08.2010 – 10 U 3928/09 <juris>; Jaeger/Luckey Teil 1 Rz. 1057) dienen:

- OLG Hamm vom 09.09.1993, Az.: 6 U 58/89: 12.782,00 € (indexiert: 16.881,76 €)
Schweres HWS-Syndrom (hier: HWS-Schleudertrauma mit erheblichem Dauerschaden in Form von Nackenschmerzen, Hinterkopfschmerzen mit Ausstrahlung in die Stirnregion beidseits, ziehenden Schmerzen (ein- bis zweimal pro Woche) im Handbereich rechts (Beck'sche Schmerzensgeldtabelle 2013, 9. Aufl., Nr. 1800)
- OLG Frankfurt am Main vom 03.05.2000, 9 U 97/99: 13.294,00 € (indexiert: 15.776,70 €)

HWS-Syndrom mit nachfolgendem Psychosyndrom; 22 Wochen ambulante Heilbehandlung, währenddessen die Geschädigte eine Schanzsche Krawatte trug, Berufsunfähigkeit in Bezug auf PC-Tätigkeiten, psychische Fehlverarbeitung (Psychosyndrom) mit gesteigerter subjektiver Schmerzempfindlichkeit (Beck'sche Schmerzensgeldtabelle 2013 Nr. 3455)

- OLG Düsseldorf vom 17.11.2003, I-1 U 81/02: 7.500,00 € (indexiert: 8.939,63 €)

HWS-Syndrom mit Handverletzung in Form einer nicht unerheblichen Sensibilitätsstörung der linken Hand; sehr langwierige Heilbehandlung und langwierige Heilung; Mde 2 Wochen 100 %, 4 Wochen 70 %, 6 Wochen 40 % und weitere 24 Wochen 20 %, ein weiteres Jahr noch immer 10 %; erst anschließend waren die Folgen der Verletzung ausgeheilt (Beck'sche Schmerzensgeldtabelle 2013 Nr. 3615).

II. Die Rüge des Klägers, das Erstgericht habe verfahrensfehlerhaft die Einholung eines Sachverständigengutachtens zum Verdienstaufschlag des Klägers sowie die Einvernahme des Steuerberaters unterlassen, geht dagegen fehl. [wird ausgeführt]

III. Der Zinsanspruch findet seine Grundlage in §§ 286, 288, 291 BGB.

65. Ein Berufskraftfahrer verletzt in besonderem Maße die erforderliche Sorgfalt (grobes Verschulden), wenn er mit einem 18 Meter langen, voll beladenen 40 Tonnen schweren Gliederzug unter 1,49 % Blutalkoholkonzentration (absolute Fahruntüchtigkeit) auf der Autobahn fährt; allein das Wissen des Arbeitnehmers, Alkohol konsumiert zu haben und nicht mehr fahren zu dürfen, reicht aber nicht aus, den Vorsatz hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit zu bejahen.

Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz,
Urteil vom 08. Januar 2014 – 7 Sa 84/13 –

Zum Sachverhalt:

Die Parteien streiten über die Verpflichtung des Beklagten und Widerklägers zur Leistung von Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall sowie über die Verpflichtung der Klägerin und Widerbeklagten zur Zahlung von Vergütung und Urlaubsabgeltung.

Der zum Zeitpunkt des Unfalls 52 Jahre alte Beklagte war seit dem 29. Januar 2007 auf der Grundlage eines Arbeitsvertrags vom gleichen Tag bei der Klägerin als Kraftfahrer im Güterverkehr beschäftigt. Das Bruttomonatsentgelt des Beklagten bei der Klägerin betrug ausweislich der Rechnung für den Monat September 2011 zuletzt 2.364,40 € brutto.

Am 24. Oktober 2011 befuhr der Beklagte gegen 9.50 Uhr mit einem insgesamt 18 Meter langen, vollbeladenen 40 Tonnen schweren Gliederzug Mercedes, bestehend aus Lkw und Anhänger, die BAB A3 Richtung P./L. Kurz nach der Anschlussstelle G., in Höhe

D., kam der Beklagte mit dem Gliederzug alleinbeteiligt nach rechts von der Fahrbahn in den angrenzenden Grünstreifen ab. Diesen fuhr er über eine Länge von ca. 85 Meter entlang, bis der Lkw sich im losen Erdreich festgefahren hatte. Hierdurch stürzte der Anhänger des Gliederzuges komplett auf die linke Seite, wodurch der Anhänger so stark beschädigt wurde, dass der größte Teil der Ladung (10900 kg Weinflaschen auf Paletten) durch die zerstörte Stirnwand und das aufgerissene Dach des Anhängers auf die Fahrbahn fielen. Der Unfall wurde von der Verkehrspolizeiinspektion W., X., aufgenommen. Eine dem Beklagten um 11.32 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,49 Promille. Zwischenzeitlich erhielt der Beklagte einen Strafbefehl des Amtsgerichts Kitzingen.

Das Arbeitsverhältnis endete aufgrund einer fristlosen Kündigung der Klägerin am 25. Oktober 2011. Lohn für den Monat Oktober 2011 zahlte die Klägerin nicht an den Beklagten aus.

Mit Schreiben vom 13. Januar 2012 forderte die Klägerin den Beklagten zum Ersatz eines entstandenen Schadens in Höhe von 26.951,03 € auf. Ihre Ansprüche verfolgt sie mit der dem Beklagten am 30. März 2012 zugestellten Klage sowie der Klageerweiterung vom 31. Mai 2012 weiter.

Der Beklagte, der seine Tätigkeit für die Klägerin gewöhnlich in Deutschland aufnahm, wurde zwischenzeitlich von den deutschen Finanzbehörden zur Nachzahlung von Lohnsteuer für die Jahre 2007 bis 2010 in Höhe von insgesamt 13.092,72 € in Anspruch genommen.

Die Klägerin hat erstinstanzlich zuletzt beantragt, den Beklagten zu verurteilen, an sie 42.869,37 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 26.951,03 € seit dem 28. Januar 2012 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 3.458,34 € seit dem 30. März 2012, nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz aus 12.460,00 € seit dem 04. Juni 2012 zu zahlen.

Der Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen sowie widerklagend die Klägerin zu verurteilen, an ihn 2.364,40 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 01. November 2011 zu zahlen.

Der Beklagte hat vorgetragen, die von der Klägerin behaupteten Ansprüche stünden dieser nicht zu. Der Beklagte erklärte die hilfswise Aufrechnung mit seinem Anspruch auf rückständigen Arbeitslohn in Höhe von 2.100,00 € brutto sowie einem Schadensersatzanspruch wegen nicht abgeführter Steuer in Höhe von 13.092,72 € sowie dem zahlenmäßig noch nicht feststehenden Schadensersatzanspruch wegen nicht abgeführter Steuer für das Jahr 2011.

Das Arbeitsgericht hat durch Urteil vom 28. November 2011 die Beklagte zur Zahlung von 13.366,62 € nebst Zinsen an die Klägerin verurteilt und die Klage im Übrigen abgewiesen. Auf die Widerklage hat es die Klägerin zur Zahlung von 2.364,40 € brutto abzüglich 819,78 € netto nebst Zinsen verurteilt. Im Übrigen hat

es die Widerklage abgewiesen. Dagegen haben sowohl Klägerin als auch Beklagter Berufung eingelegt.

Aus den Gründen:

In der Sache hatten sowohl die Berufung der Klägerin als auch diejenige des Beklagten teilweise Erfolg. Im Übrigen waren sie zurückzuweisen.

I. 1. Die Klage ist zulässig, insbesondere ist die internationale Zuständigkeit der deutschen Arbeitsgerichte gegeben. [...]

2. Die mit der Klage geltend gemachten Ansprüche sind nach Auffassung der Kammer nach deutschem Recht zu beurteilen. [...]

3. Die Klägerin hat gegen den Beklagten gemäß §§ 280, 241 Abs. 2 BGB einen Anspruch auf Ersatz des ihr bei bzw. infolge des Verkehrsunfalls vom 24. Oktober 2011 entstandenen Schadens in Form von Kosten für die Bergung des Lkws, Kosten der Notreparatur, Kosten für die Instandsetzung des Lkws, Kosten für das Umladen der auf dem Lkw befindlichen Ladung und die Ersatzzustellung sowie des Schadens in Höhe der Selbstbeteiligungen der Z. und der K. Versicherungs-AG. Dieser Anspruch war jedoch nach Auffassung der Kammer auf 14.186,40 € zu begrenzen. In Höhe von 1.433,32 € ist er durch die von den Beklagten erklärte Aufrechnung mit seinem Nettolohnanspruch für die Zeit vom 01. bis 25. Oktober 2011 erloschen. Im Einzelnen:

a) Die Klägerin hat gegen den Beklagten einen Schadensersatzanspruch aus der Verletzung seiner arbeitsvertraglichen Nebenpflicht, die Klägerin als seine Arbeitgeberin nicht zu schädigen, §§ 280 Abs. 1 Satz 1, 241 BGB sowie aus § 823 Abs. 1 BGB.

Durch das Verhalten des beklagten Arbeitnehmers hat die Klägerin einen Schaden erlitten. Hierbei hat der Beklagte grob fahrlässig gehandelt. Aufgrund des Verhaltens des Beklagten sind der Klägerin folgende Schadenspositionen entstanden: [wird ausgeführt]

Bei der Entstehung des Schadens hat der Beklagte nach Auffassung der Kammer grob fahrlässig gehandelt. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist, d. h. wenn das nicht beachtet wurde, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen und wenn selbst einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt wurden. Maßgeblich sind insoweit die persönlichen Umstände des Schädigers. Gemäß § 619a BGB trägt der Arbeitgeber die Beweislast für das Verschulden des Arbeitnehmers und insbesondere für die den Grad des Verschuldens ausmachenden Tatsachen.

Dass sich ein unter einer starker Alkoholeinwirkung stehender Kraftfahrer nicht mehr an das Steuer seines Kraftfahrzeugs setzen darf und dass er in diesem Zustand andere Verkehrsteilnehmer, sich selbst und das von ihm benutzte Fahrzeug einer unverantwortlichen Gefährdung aussetzt, ist heute so sehr Allgemeingut, dass unbedenklich davon ausgegangen werden kann, dass bei jedem Kraftfahrer die Hemmschwelle für ein Fahren trotz erheblichen Alkoholgenusses stark heraufgesetzt ist. Der Fahrer, bei dem dies aus mangeln-

der Einsicht nicht der Fall ist, muss sich diese mangelnde Einsicht in der Regel als grobes Verschulden zurechnen lassen. Das gilt in besonderem Maße für den Beklagten als Berufskraftfahrer (vgl. BAG, Urteil vom 15. November 2012, – 8 AZR 705/11 –, Rn. 23).

Dadurch, dass der Kläger den 18 Meter langen, voll beladenen 40 Tonnen schweren Gliederzug, bestehend aus Lkw und Anhänger, der mit Eisenteilen und Paletten mit Weinflaschen beladen war, mit 1,49 Promille auf der Autobahn geführt hat, hat er die erforderliche Sorgfalt in besonderem Maße verletzt. Ab einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille wird die absolute Fahruntüchtigkeit unwiderleglich vermutet. Dem Beklagten hätte im gegebenen Fall einleuchten müssen, dass er im betrunkenen Zustand den Gliederzug nicht mehr sicher führen kann. Entgegen der Auffassung der Klägerin ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Beklagte auch im Hinblick auf den entstandenen Schaden vorsätzlich gehandelt hat. Vorsatz setzt Wissen und Wollen des Schadens voraus. Nicht ausreichend ist der vorsätzliche Verstoß gegen Weisungen, solange nicht zusätzlich Vorsatz hinsichtlich des Schadens gegeben ist (BAG, Urteil vom 18. April 2002 – 8 AZR 348/01 – NZA 2003, 37, 39). Der Arbeitnehmer muss den Schaden in seiner konkreten Höhe zumindest als möglich vorausgesehen und ihn für den Fall des Eintritts billigend in Kauf genommen haben. Allein das Wissen des Beklagten, Alkohol konsumiert zu haben und nicht mehr fahren zu dürfen, reicht nicht aus, den Vorsatz hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit zu bejahen (vgl. BAG, Versäumnisurteil vom 23. Juni 1981 – 3 AZR 648/79 – AP Nr. 81 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers: grobe Fahrlässigkeit bei einer Trunkenheitsfahrt mit 1,39 Promille; Urteil vom 23. Januar 1997 – 8 AZR 893/95 – NZA 1998, 140 zur Trunkenheitsfahrt mit 1,41 Promille; LAG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 02. November 1995 – 7 Sa 843/95 – NZARR 1996, 443 zum mit 2,15 Promille verursachten Verkehrsunfalls). Die insoweit darlegungspflichtige Klägerin hat keine weiteren Umstände außer der von der Polizei um 11.32 Uhr festgestellten Blutalkoholkonzentration und der Tatsache, dass der Kläger von der Fahrbahn abgekommen ist, vorgetragen, die auf seinen Vorsatz in Abgrenzung zur groben Fahrlässigkeit schließen lassen würden. So ist beispielsweise nicht vorgetragen worden, wann der Kläger wieviel Alkohol getrunken hat, inwiefern er hieraus auf seine absolute Fahruntüchtigkeit schließen konnte, oder ob er erkennbare Ausfallerscheinungen hatte. Dies gilt insbesondere, da bei fortschreitender Trunkenheit die Kritik und Erkenntnisfähigkeit abnimmt.

Der Beklagte hat den entstandenen Schaden nicht in vollem Umfang zu tragen. Er hat den Schaden bei einer betrieblich veranlassten Tätigkeit verursacht. Ein betrieblich veranlassetes Handeln liegt vor, wenn bei einer objektiven Betrachtungsweise aus Sicht des Schädigers im Betriebsinteresse zu handeln war. Der betriebliche Charakter der Tätigkeit geht auch nicht dadurch verloren, dass der Arbeitnehmer bei Durchführung der Tätigkeit grob fahrlässig handelt oder vor-

sätzlich seine Verhaltenspflichten verletzt (BAG, Urteil vom 28. Oktober 2010 – 8 AZR 418/09 – NZA 2011, 345, 347 Rn. 14; Urteil vom 18. April 2012 – 8 AZR 348/01 – NJW 2003, 377, 378). Nach den vom Großen Senat des Bundesarbeitsgerichts entwickelten Grundsätzen (Beschluss vom 27. September 1994 – GS 1/89 – AP Nr. 103 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers Nr. 103) hat ein Arbeitnehmer bei betrieblich veranlasstem Handeln vorsätzlich verursachte Schäden in vollem Umfang zu tragen, bei leichtester Fahrlässigkeit haftet er dagegen nicht. Bei normaler Fahrlässigkeit ist der Schaden in aller Regel zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber zu verteilen, bei grober Fahrlässigkeit hat der Arbeitnehmer in aller Regel den gesamten Schaden zu tragen. Der Umfang der Beteiligung des Arbeitnehmers an den Schadensfolgen ist durch eine Abwägung der Gesamtumstände zu bestimmen, wobei insbesondere Schadensanlass, Schadensfolgen, Billigkeits- und Zumutbarkeitsgesichtspunkte eine Rolle spielen. Eine möglicherweise vorliegende Gefahrengleichheit der Arbeit ist ebenso zu berücksichtigen wie die Schadenshöhe, ein vom Arbeitgeber einkalkuliertes Risiko, eine Risikodeckung durch eine Versicherung, die Stellung des Arbeitnehmers im Betrieb und die Höhe der Vergütung, die möglicherweise eine Risikoprämie enthalten kann. Auch die persönlichen Verhältnisse des Arbeitnehmers und die Umstände des Arbeitsverhältnisses, wie die Dauer der Betriebszugehörigkeit, das Lebensalter, die Familienverhältnisse und sein bisheriges Verhalten kann zu berücksichtigen sein (BAG, Urteil vom 15. November 2012 – 8 AZR 705/11 – Rn. 25). Damit können grundsätzlich auch bei einer groben Fahrlässigkeit Haftungserleichterungen im Einzelfall in Betracht kommen (BAG, Urteil vom 25. September 1997 – 8 AZR 288/96 – AP Nr. 111 zu § 611 BGB Haftung des Arbeitnehmers). Ob eine Entlastung des Arbeitnehmers in Betracht zu ziehen ist und wie weit diese zu gehen hat, ist aufgrund einer Abwägung zu entscheiden, die nach Feststellung aller hierfür maßgebenden Umstände vorzunehmen ist. Von Bedeutung kann dabei sein, ob der Verdienst des Arbeitnehmers in einem deutlichen Missverhältnis zum verwirklichten Schadensrisiko der Tätigkeit steht. Eine abstrakte Obergrenze etwa von höchstens drei Bruttomonatsvergütungen existiert nicht. Eine solche summenmäßige Begrenzung der Haftung des Arbeitnehmers ist dem Gesetzgeber vorbehalten. Insbesondere solange es dem Arbeitnehmer möglich und zumutbar ist, von seinem Lohn den verursachten Schaden voll umfänglich zu begleichen, ist auch keine Einschränkung der Haftung im Falle einer groben Fahrlässigkeit angezeigt (BAG, Urteil vom 15. November 2012 – 8 AZR 705/11 –, Rn. 32). Im vorliegenden Fall hat die Kammer bei der Prüfung einer Haftungsbegrenzung des Beklagten berücksichtigt, dass beim Führen eines 18 Meter langen Gliederzugs bestehend aus Lkw und Anhänger, der zudem voll beladen ist, im Fall eines Unfalls ein sehr hoher Schaden am Lkw, Anhänger und – wie im vorliegenden Fall – der Ladung entstehen kann. Zu berücksichtigen war aber auch, dass dem Beklagten in

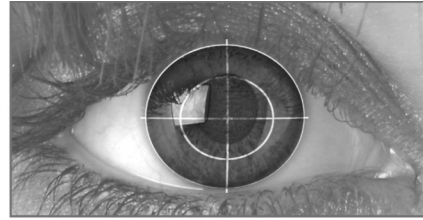
hohem Maße grob fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen ist. Von einem Berufskraftfahrer ist zu erwarten, dass er, insbesondere wenn er schwere Lkws führt, nicht unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug führt und überdies die geltenden Vorschriften im Straßenverkehr beachtet. Auch kann der Arbeitgeber sich kaum vor dem Risiko durch eine Trunkenheitsfahrt des Arbeitnehmers schützen oder versichern. Zu Lasten des Beklagten war auch zu berücksichtigen, dass unbestritten im Jahr 2011 ein weiterer Unfall, bei dem ein Schaden von knapp 10.000,00 € entstanden ist, darauf zurückzuführen war, dass der Beklagte unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug geführt hat. Zugunsten des Beklagten war jedoch zu berücksichtigen, dass er zum Unfallzeitpunkt bereits 53 Jahre alt war, dem Betrieb seit Anfang 2007 angehörte und dass sein Arbeitsentgelt in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des geführten Fahrzeugs nebst Anhänger und denjenigen der transportierten Ladung steht. In Anbetracht des von dem Beklagten bei der Klägerin erzielten Bruttomonatsverdienstes in Höhe von zuletzt 2.364,40 € brutto, der ausweislich der Abrechnung vom 01. September 2011 unter Zugrundelegung einer Besteuerung und Sozialversicherung in Luxemburg 2.209,31 € netto betrug,

und des Umstandes, dass der Kläger erheblichen Steuernachforderungen der deutschen Finanzbehörden im Hinblick auf die Besteuerung des Lohns (ausschließlich) in Luxemburg ausgesetzt ist, wird dieser kaum in der Lage sein, den entstandenen Schaden in voller Höhe zu begleichen. Die Kammer hält daher im vorliegenden Fall und unter Abwägung aller Gesichtspunkte eine Kappung des Schadens bei 6 Bruttomonatsgehältern, die der Beklagte zuletzt bei der Klägerin erzielt hat, für angemessen.

b) Die Klägerin hatte daher gegen den Beklagten ein Anspruch auf Zahlung eines Schadensersatzanspruches in Höhe von 14.186,40 €. Dieser ist lediglich in Höhe von 1.433,32 € netto durch die vom Beklagten erklärte Aufrechnung erloschen, so dass die Klägerin noch eine Zahlung in Höhe von 12.753,08 € verlangen kann. Soweit der Beklagte hilfsweise auch mit einem Schadensersatzanspruch für nicht abgeführte Steuer in Höhe von 13.092,72 € sowie einem zahlenmäßig noch nicht feststehenden Schadensersatzanspruch wegen nicht abgeführter Steuer für das Jahr 2011 und einem Urlaubsabgeltungsanspruch aufgerechnet hat, geht seine Aufrechnung ins Leere. [wird ausgeführt]

ABSTRACTS

10. GEMEINSAMES SYMPOSIUM

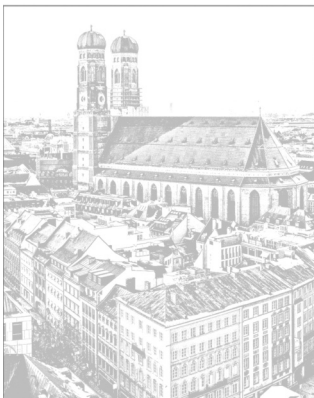


DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)
UND
DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

INTERDISZIPLINÄRE UNFALLREKONSTRUKTION UND PRÄVENTION:
BEITRÄGE DER VERKEHRSMEDIZIN, DER VERKEHRSPSYCHOLOGIE
UND DER INGENIEURWISSENSCHAFTEN

SCHIRMHERR
JOACHIM HERRMANN, MDL
BAYERISCHER STAATSMINISTER DES INNERN,
FÜR BAU UND VERKEHR

05.–06. SEPTEMBER 2014
MÜNCHEN



www.verkehr-symposium.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial:	
PROF. DR. MATTHIAS GRAW Tagungspräsident, München	
PROF. DR. VOLKER DITTMANN Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V., Basel/CH	
PROF. DR. WOLFGANG SCHUBERT Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V., Berlin.....	Sup II - 7
 Abstracts*):	
Vorträge der Sitzung 1 – Biomechanik, Unfall-Rekonstruktion und -forschung	
Grundlagen der Biomechanik/Traumatologie J. ADAMEC , München.....	Sup II - 8
Unfallrekonstruktion als Grundlage der VU-Forschung W. HELL , K. BAUER , H. BAÜMLER , München, Grebenbach ..	Sup II - 8
Interdisziplinäre Zusammenarbeit von Technik, Medizin und Psychologie zur Steigerung der Verkehrssicherheit S. WEBER , Regensburg	Sup II - 9
Suizide im Straßenverkehr: Eine Analyse aus Bayern und der Schweiz S. GAUTHIER , C. BARTSCH , T. REISCH , M. GRAW , S. KRAUS , Zürich/CH	Sup II - 9
 Vorträge der Sitzung 2 – Fahrerassistenzsysteme (FAS)	
Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme zur Unfall- und Verletzungsvermeidung im Straßenverkehr J. REMFREY , Frankfurt a. M.	Sup II - 10

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

Reale Unfälle – Effizienzabschätzung von Fahrerassistenzsystemen M. RASCH, W. HELL, S. SCHICK, S. PELDSCHUS, M. GRAW, München	Sup II - 10
---	-------------

Fahrerassistenzsysteme: Anforderungen an den Fahrer vs. Überforderung W. FASTENMEIER, Berlin	Sup II - 11
--	-------------

Vortrag Workshop 6 – Ältere Kraftfahrzeugführer

Ältere Kraftfahrer: Möglichkeiten und Grenzen der Überprüfung der Fahrkompetenz H. GSTALTER, München	Sup II - 12
--	-------------

Vorträge der Sitzung 3 – Psychologische Aspekte des Verkehrsunfalls

Der Einfluss von Sanktionen auf das Verhalten im Straßenverkehr R. BANSE, J. KOPPEHELE-GOSSEL, M. ZÖHNER, W. SCHUBERT, Bonn	Sup II - 12
---	-------------

Was können Persönlichkeitsverfahren für die Beurteilung der Fahreignung leisten? M. HERLE, Mödling/AT	Sup II - 13
---	-------------

Psychologische Aspekte bei der Unfallursachenanalyse am Beispiel alterskorrelierter Unfälle – Folgerungen für Sicherheitsmaßnahmen B. PUND, D. OTTE, M. JÄNSCH, K. DUNTSCH, Hannover	Sup II - 13
--	-------------

Zur Glaubwürdigkeit von Zeugenaussagen bei Verkehrsunfällen B. SCHÜTZHOFFER, R. RISSER, Wien/AT	Sup II - 15
---	-------------

Vorträge der Sitzung 4 – Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Dem Alkohol auf der Spur ... Nachweis von Alkohol und Alkoholkonsummarkern nach Aufnahme von Kleinstmengen und in besonderen Kollektiven A. THIERAUF-EMBERGER, Freiburg	Sup II - 16
---	-------------

AAK – Wissenschaft und Praxis H.-T. HAFFNER , Heidelberg	Sup II - 16
EtG – Aussagemöglichkeiten in Haar, Blut und Urin D. THIEME , K. AYNI, M. GRAW, KREISCHA, München	Sup II - 17
Neue Drogen F. MÜBHOFF , München	Sup II - 17
„Legal Highs“ aus juristischer Sicht W. PFISTER , Karlsruhe	Sup II - 18
 Poster-Session – Medizin und Biomechanik	
Unentdeckte Hypertonie als Risikofaktor für die Verkehrssicherheit B. LÜBEM , R. RIEDEL, H.-G. PREDEL, Köln	Sup II - 19
Unfallursache Krankheit – Ermittlungsansätze sowie präventive Aspekte K. PÜSCHEL , G. THAYSEN, P. KELLERER, M. FOCKEN, Hamburg	Sup II - 20
Pkw-Fußgänger-Unfall mit kilometerweitem Mitschleifen – eine Kasuistik K. STADLER , K. AHLGRIMM, H.-T. HAFFNER, München, Karlsruhe, Heidelberg	Sup II - 20
Physikalische Eigenschaften menschlichen Weichgewebes – Vergleichende Untersuchungen an Erwachsenen und Kindern S. LOCHNER , M. GRAW, München	Sup II - 21
Kardiale Versagensbereitschaft bei i.v.-drogenabhängigen Kfz-Führern M. RIBE , T. RÖCKER, R. DETTMAYER, Gießen.....	Sup II - 21
Bestimmung von passiven Muskeleigenschaften für computergestützte Menschmodelle in der Crashsimulation T. FUCHS , K. ZHOU, M. GRAW, S. PELDSCHUS, München, Furtwangen	Sup II - 22
Verletzungsmuster und Überlebenszeit bei tödlichen Verkehrsunfällen S. SCHICK , C. HOLZMANN, R. PFEIFER, W. HELL, H.-C. PAPE, M. GRAW, München, Aachen	Sup II - 22

Optimierung der Kortikalisdickenverteilung des Sternums von FE-Menschmodellen für die Anwendung in Crashsimulationen R. D. SEGURA , A. WAGNER, M. GRAW, S. PELDSCHUS, München, Furtwangen	Sup II - 23
Unterwegs mit dem Schwarzen Hund: Sollen, können, dürfen depressiv Erkrankte reisen? S. EXNER , S. GAUS, S. T. SCHIRMER, Berlin	Sup II - 24
Analyse der Schutzwirkung von Fahrradhelmen durch Simulation typischer Unfallszenarien K. BAUER , M. GRAW, K. ZHOU, S. PELDSCHUS, München, Tuttlingen	Sup II - 24
Poster-Session – Toxikologie	
Pilotprojekte über den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern in Österreich A. PUMBERGER, S. KAULICH , A. EICHHORN, K. ROBATSCH, Wien/AT	Sup II - 25
In-depth on-the-spot Road Accident Investigation in Finland – Alcohol-related fatal motor vehicle accidents in 2008-2012 A. HOLOPAINEN, K. PARKKARI , Helsinki/FI	Sup II - 26
Der klassische Cannabis-Fall in der verkehrsmedizinischen Untersuchung E. WÖRZ , M. MENN, K. KELLER, C. BREHMER, T. KRÄMER, R. WICK, Zürich/CH	Sup II - 26
Überprüfung eines Cannabiskonsums über THC-COOH und 11-OH-THC in Haaren als Beleg einer Körperpassage T. FRANZ , H. SACHS, D. THIEME, G. SCHWARZ, F. MÜBHOFF, München, Kreischa	Sup II - 27
Einsatz der Immunanalysis Direct ELISA Kits als sensitive und spezifische immunochemische Vortestverfahren im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik S. LOTTNER-NAU , B. ÖVGÜER, H. SACHS, M. GRAW, F. MÜBHOFF, München	Sup II - 27

Aussagekraft von Drogen- und Ethylglucuronid-Ergebnissen in kosmetisch behandelten Haaren R. AGIUS, K. GRAUTE, F. PETERS, T. NADULSKI, H.-G. KAHL, B. DUFAUX, Bad Salzuflen	Sup II - 28
Screening auf legale und illegale Drogen im Haar und Urin im Rahmen der Abstinenzüberprüfung mittels ELISA R. AGIUS, K. GRAUTE, F. PETERS, T. NADULSKI, H.-G. KAHL, B. DUFAUX, Bad Salzuflen	Sup II - 29
Poster-Session – Psychologie	
Subjective perception of sleepiness in a driving simulator is different from perception in the maintenance of wakefulness test D. SCHREIER, C. ROTH, J. MATHIS, Bern/CH	Sup II - 30
Nutzung physiologischer Messgeräte bei Senioren P. ROGGE, J. CAMIN, M. DEGENKOLBE, T. TRAUTMANN, Dresden	Sup II - 30
Tagesschläfrigkeit in der verkehrsmedizinischen Begutachtung: Ein unterschätztes Problem? D. ZWAHLEN, C. JACKOWSKI, M. PFÄFFLI, Bern/CH	Sup II - 31
Alkohol-Interlocks: Neue technische Trends B. VELTEN, Lübeck	Sup II - 32
<i>bewusst.sicher.werkstatt</i> – Verkehrskompetenz für SeniorInnen S. KAULICH, Wien/AT	Sup II - 33
Wechselwirkungen zwischen Hörspieldarbietung und Straßenverkehrssituationen W. WELZ, G. PREUSS, Berlin	Sup II - 34
Die Bedeutung von Audiomitschnitten des Explorations- gespräches für die Fahreignungsbegutachtung M. ZÖHNER, Bonn	Sup II - 34

10. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)

Das diesjährige 10. Gemeinsame Symposium der DGVM und DGVP findet am 5. und 6. September 2014 in München statt – hierzu heißen wir Sie herzlich willkommen. Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer und intensive Fachdiskussionen. Das Symposium soll den interdisziplinären wissenschaftlichen Austausch ermöglichen, den wir brauchen, um im zentralen Thema der Verkehrssicherheit neue Erkenntnisse zu erlangen und entsprechende praktische Fortschritte zu erreichen – steht doch die „Vision Zero“ immer noch als Zielvorgabe von Politik und Gesellschaft. München wird sich hierbei sicherlich wieder als attraktiver Tagungsort präsentieren, mit zahlreichen Erkenntnismöglichkeiten auch außerhalb des wissenschaftlichen Programms. Dieses ist im Jubiläumsjahr recht umfangreich: 17 Übersichtsvorträge in 4 Themenblöcken: Biomechanik, Unfallrekonstruktion und -forschung / Fahrerassistenzsysteme / Psychologische Aspekte des Verkehrsunfalls / Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, und 24 Poster in den Themenbereichen Psychologie / Medizin und Biomechanik / Toxikologie werden ergänzt durch 8 thematisch unterschiedliche Workshops. Besondere Bedeutung hat sicherlich die Diskussion um Anwendung und Weiterentwicklung der von den beiden Fachgesellschaften herausgegebenen „Beurteilungskriterien“, die seit dem 01.05.2014 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als verbindliche Vorgabe bei der Fahreignungsbeurteilung benannt werden. Zur Vorbereitung und Qualifizierung der beteiligten Ärzte hat die DGVM ein achtstündiges Curriculum [siehe hierzu MUBHOFF, BA 2014, 11, 19 f.] erarbeitet, das an mehreren Standorten in Deutschland intensiv nachgefragt und unterrichtet wird. Auch mit dem Thema „Alkohol und Atemalkohol“ greifen wir eine aktuelle politische Diskussion auf und werden wissenschaftlich die Möglichkeiten und Grenzen der Messmethode diskutieren. Wir hoffen, dass jeder am weiten Bereich der Verkehrsmedizin, Toxikologie, Verkehrspsychologie und der Ingenieurwissenschaften Interessierte seine Themenschwerpunkte finden und sich interaktiv beteiligen kann.

PROF. DR. MATTHIAS GRAW
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)

Abteilung Biomechanik, Institut für Rechtsmedizin, LMU München, Deutschland

J. ADAMEC

Grundlagen der Biomechanik/Traumatologie

Bei der interdisziplinären Rekonstruktion von Verkehrsunfällen besteht die Aufgabe der Biomechanik in der Bewertung von Verletzungen hinsichtlich ihrer Entstehung; sie bildet daher eine Verbindung zwischen der technischen und der medizinischen Betrachtungsweise. Essentiell für die biomechanische Analyse ist eine detaillierte Kenntnis des Verletzungsbildes, wenn möglich über den Rahmen der üblichen klinischen Dokumentation hinaus (Untersuchung durch einen Rechtsmediziner, evtl. eine Obduktion, mit Fotodokumentation sämtlicher Verletzungen). Nachdem die Verletzungen bei Verkehrsunfällen aufgrund der Interaktion mit Fahrzeugen und Strukturen am Unfallort entstehen, sind die Ergebnisse der Unfallanalyse (Bewegungen von Fahrzeugen vor, während und nach der Kollision) und evtl. der Analyse von weiteren Spuren (an der Bekleidung, am Unfallort, an den Fahrzeugen) ebenfalls bei der Interpretation der Verletzungen zu berücksichtigen. Die biomechanische Analyse steht daher typischerweise am Ende der interdisziplinären Rekonstruktion. Die Grundlagen der Verletzungsentstehung und die typischen Fragestellungen werden dargestellt, die wichtigsten Begriffe erklärt. An einem konkreten Beispiel werden die Vorgehensweise und die Bedeutung einer biomechanischen Analyse verdeutlicht.

Email: Jiri.Adamec@med.uni-muenchen.de

*Institut für Rechtsmedizin München, Medizinisch-Biomechanische Unfallanalyse, Deutschland¹⁾
Hochschule München Sachverständigenwesen, Unfallanalytik Gebenbach, Gebenbach, Deutschland²⁾*

W. HELL¹⁾, K. BAUER¹⁾, H. BÄUMLER²⁾

Unfallrekonstruktion als Grundlage der VU-Forschung

In interdisziplinärer Zusammenarbeit werden im IfRM München seit 2004 schwere Verkehrsunfälle (VU) dokumentiert, analysiert und simuliert (z.B. PC-Crash, MADYMO), um Unfallvorgänge zu rekonstruieren und Präventionsmaßnahmen zu entwickeln und zu bewerten. Mittlerweile umfasst die Datenbank ca. 500 VU, hauptsächlich mit Todesfolge für zumindest einen Beteiligten. In einigen Fällen wird auch noch im Detail simuliert, wobei spezifische Verletzungen (z. B. Gehirnverletzungen) mit komplexeren Modellen und der Frage nach Wirkung von Schutzmaßnahme (z. B. Fahrradhelm) analysiert werden. Für die Beurteilung der Sicherheit von Pkw werden vor allem EES (Energieäquivalente Wandaufprallgeschwindigkeit) sowie Δv und die mittlere Verzögerung zur Analyse der Unfallschwere betrachtet. Zur Abschätzung des toten Winkels bei abbiegenden Lkw werden die Unfälle mittels 2/3D Computersimulation nachgestellt. Zur Analyse von technischen Mängeln wird das Deformationsverhalten von Fahrzeugen und Sicherheitssystemen (Gurte/Airbags) betrachtet. Aus diesen Daten ergeben sich wertvolle Hinweise für die Prävention von schwersten Verkehrsunfällen um das von dem BMV geforderte Ziel von – 40 % weniger Verkehrstoten im Zeitraum 2010-2020 zu erreichen. Besondere Einzelfälle und relevante Präventionsziele werden vorgestellt.

Email: Wolfram.Hell@med.uni-muenchen.de

Universitätsklinikum Regensburg, AARU Verkehrsunfallforschung, Deutschland

S. WEBER

Interdisziplinäre Zusammenarbeit von Technik, Medizin und Psychologie zur Steigerung der Verkehrssicherheit

Die Audi Accident Research Unit (AARU) ist ein interdisziplinäres Forschungsprojekt des Universitätsklinikums Regensburg und der AUDI AG. Die Analyse von Verkehrsunfällen ist die Grundlage der interdisziplinären Forschungstätigkeit. Dazu gehören die Erarbeitung einer genauen Unfallrekonstruktion sowie die Erfassung aller entstandenen Verletzungen und aller Begleitumstände und möglicher Ursachen, die zum Unfall geführt haben. Die Forschungsergebnisse fließen direkt in die Entwicklung neuer Fahrzeuge ein. Das gemeinschaftliche Verständnis über die Unfallentstehung, den Unfallverlauf und die Unfallfolgen sind die Basis zur Erreichung des gemeinsamen Ziels: Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit durch die Vermeidung von Unfällen und die Verringerung von Unfallfolgen.

Email: stefanie1.weber@ukr.de

Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich, Schweiz

S. GAUTHIER, C. BARTSCH, T. REISCH, M. GRAW, S. KRAUS

Suizide im Straßenverkehr: Eine Analyse aus Bayern und der Schweiz

Suizide im Straßenverkehr stellen eine besondere Problematik dar, da bei diesem Vorgehen u. U. auch Unbeteiligte gefährdet, verletzt oder sogar getötet werden. Es handelt sich um seltene Ereignisse, deren rechtsmedizinische Beurteilung, Hintergrundwissen, wie z.B. dem Vorhandensein von Abschiedshandlungen, bedarf. Es erscheint naheliegend, dass Suizide im Straßenverkehr nicht selten als Unfälle missinterpretiert werden und somit von einer hohen Dunkelziffer auszugehen ist. In fraglichen Fällen kann erst durch die Anwendung ergänzender Untersuchungsmethoden, wie beispielsweise der rechtsmedizinischen Obduktion inklusive postmortaler Bildgebung und chemisch-toxikologischer Analysen, ein Ausschluss von Krankheiten oder eine zentralnervöse Beeinflussung durch Fremdstoffe im Körper des Verstorbenen als mögliche Unfallursache erfolgen, so dass ein Suizid als Unfallursache ausgeschlossen oder in Betracht gezogen werden kann. Internationale Studien postulieren, dass 1 % – 7 % aller Verkehrstoten auf Suizide fallen. Bisher sind für Bayern und die angrenzende Schweiz keine zuverlässigen Daten vorhanden. Ziel unserer Untersuchung war es, Suizide in dieser Region näher zu beleuchten, um mögliche Kriterien zur rechtsmedizinischen Diskriminierung zu beurteilen. Die Schweizer Daten stammen aus einer retrospektiven Datensammlung des Jahreszeitraums 2000-2010, die im Rahmen einer vom Schweizerischen Nationalfonds geförderten Suizid-Studie Daten aus allen rechtsmedizinischen Instituten berücksichtigt. Hierbei konnten insgesamt 76 Fälle extrahiert werden, bei denen ein Suizid im Straßenverkehr in Betracht gezogen werden konnte. Von diesen wurden letztlich 30 Fälle eindeutig als Straßenverkehrssuizide beurteilt, bei den übrigen 46 Fällen war die eindeutige Unterscheidung zwischen Unfall und Suizid aus rechtsmedizinischer Sicht nicht sicher möglich. Einbezogen wurden zudem 28 gesicherte suizidale Todesfälle im Straßenverkehr, die im Institut für Rechtsmedizin der Universität München in den Jahren 2008 bis 2013 obduziert wurden. Es wurden sowohl Unfälle begutachtet, bei dem ein Kraftfahrzeugfahrer gegen ein anderes Fahrzeug oder gegen ein Hindernis, wie z. B. einen Autobahnbrückenpfeiler, gefahren war, als auch Fußgänger, die sich von einem Kraftfahrzeug überfahren ließen. Anhand unserer Ergebnisse werden Kriterien zur rechtsmedizinischen Diskriminierung von Suiziden im Straßenverkehr diskutiert.

Email: saskia.gauthier@irm.uzh.ch

Continental AG, Frankfurt a. M., Deutschland

J. REMFREY

Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme zur Unfall- und Verletzungsvermeidung im Straßenverkehr

Einleitung: In den vergangenen Jahren hat sich die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen und der Fahrkomfort unserer Autos stetig erhöht. Weitgehend standardisiert eingeführte technische Systeme wie Sicherheitsgurt, Antiblockiersystem (ABS), Front-, Seiten- und Kopfairbags, Bremsassistent und die Elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) sorgen schon heute für ein stabiles, schleuderfreies Fahren mit kurzen Bremswegen und bieten umfangreichen Insassenschutz. *Ziele/Methode:* Diese Systeme können menschliches Fehlverhalten jedoch nicht ausschließen, welches zu annähernd 70 % alleinige Ursache für Verkehrsunfälle ist. Zukünftig werden Fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme (Advanced Driver Assistance Systems) oder genauer „Safety ADAS“ wie intelligenter Tempomat, Kollisionswarnung, Aktive Notbremse oder Spurverlassenswarnung, welche bereits heute in vielen Fahrzeugen angeboten werden, situationsspezifisch bei der Bewältigung der Fahraufgabe assistieren. Die Bedienung durch den Fahrer tritt immer mehr zurück. Zum Beispiel wird der Kollisionswarner beim Ausbleiben einer notwendigen Bremsbetätigung mittels automatisierten Bremseneingriffs zum aktiven Notbremsassistenten. *Zusammenfassung:* Der Fortschritt in der Fahrzeugelektronik (Rechenleistung, Sensoren & Aktuatoren) wird die Möglichkeit bieten, zukünftig immer komplexere Herausforderungen zu meistern. Elektronik kennt keinen Sekundenschlaf, keine Schrecksekunde – sie ist stets hellwach.

Email: james.remfrey@continental-corporation.com

Institut für Rechtsmedizin München, Verkehrsunfalldatenerhebung, Deutschland

M. RASCH, W. HELL, S. SCHICK, S. PELDSCHUS, M. GRAW

Reale Unfälle – Effizienzabschätzung von Fahrerassistenzsystemen

Einleitung: Jährlich sterben bei Straßenverkehrsunfällen derzeit ca. 3.400 Menschen in Deutschland [1], davon ca. 680 in Bayern [2]. Am Institut für Rechtsmedizin in München werden pro Jahr ca. 150 Personen hier von obduziert. Die Daten dieser „Schwerstunfälle“ werden seit 2004 gesammelt und analysiert. *Ziele:* Durch die Ermittlung verschiedenster Unfallparameter und deren Auswertung sollen Verkehrsunfälle verstanden und Rückschlüsse über deren Entstehung und Vermeidung getroffen werden. Dadurch kann die Effektivität von Fahrerassistenzsystemen bei realen Unfällen abgeschätzt werden. *Material / Methode:* Zu jedem Verkehrsunfall ist eine Akte und häufig eine Bewertung eines technischen Sachverständigen vorhanden. Die technischen und medizinischen Daten werden unter Berücksichtigung des Datenschutzes anonymisiert in einer Datenbank gespeichert. Für jeden Verkehrsunfall werden individuelle Kriterien, für eine Vermeidbarkeit bzw. positive Beeinflussung des Unfallgeschehens anhand von Fahrerassistenzsystemen, festgelegt und analysiert. *Ergebnisse:* Erste Ergebnisse zeigen ein hohes positives Unfallbeeinflussungspotential durch Fahrerassistenzsysteme. Besonders die Automatische Notbremse sowie der Spurhalteassistent zeigen einen guten theoretischen Nutzen. Im Falljahr 2013 hätten so 40 % der untersuchten Verkehrsunfälle durch eine optimale automatische Notbremsung positiv beeinflusst werden können. Der Spurhalteassistent hätte bei 18 % eine positive Wirkung gehabt. Auch mit Systemen, welche bereits seit längerem auf dem Markt verfügbar sind, kann ein hoher Sicherheitsgewinn erzielt werden. Vor allem in den Fahrzeugen von Fahranfänger wären Systeme wie ABS und ESP sehr wichtig um deren geringere Fahrerfahrung zu kompensieren. *Zusammenfassung:* Am Institut für Rechtsmedizin in München wird in interdisziplinärer Zusammenarbeit eine Unfalldatenbank befüllt. Die Auswertung der Datenbank hilft, Verkehrsunfälle zu

verstehen und Präventionsmöglichkeiten zu entwickeln. Eine Abschätzung des Sicherheitsgewinnes von Fahrerassistenzsystemen zeigt einen deutlich positiven Effekt.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt, 2014
- [2] Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, 2014

Email: michael.rasch@med.uni-muenchen.de

Psychologische Hochschule Berlin (PHB), Deutschland

W. FASTENMEIER

Fahrerassistenzsysteme: Anforderungen an den Fahrer vs. Überforderung

Fahrerassistenzsysteme stehen dem Autofahrer grundsätzlich auf allen Ebenen der Fahrzeugführung zur Verfügung. Die Palette reicht dabei u. a. von Anti-Blockier- und Fahrstabilitätsregelungen bis hin zu Navigationssystemen, Systemen zur Unterstützung der Längs- und Querverführung (z. B. Adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung) oder Notbremssystemen. Der Nutzen dieser Systeme besteht nach ihrem Anspruch einerseits in größerer Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs. Vor allem aber sollen sie zu einer erhöhten aktiven Sicherheit beitragen, indem sie Defizite bei der Aufnahme und Verarbeitung der relevanten Fahrerinformationen beseitigen, Fehlhandlungen des Fahrers vermeiden helfen, die Folgen von dennoch auftretenden Fahrfehlern mildern und die Beanspruchung des Fahrers durch Über- oder Unterforderung abbauen. Im Gegensatz zu Automatisierungskonzepten – die zu einer Aufgabenverschiebung weg von der Steuerung hin zu einer verstärkten Überwachung führen – und ihren möglichen negativen Folgen wie z. B. „Overreliance-Effekten“ bleibt dem Fahrer im Konzept der Fahrerassistenz durch stets übersteuerbare Unterstützung seine aktive Rolle im Fahrer-Fahrzeug-Wirkkreis erhalten. Der Fahrer soll durch Information, Warnung oder Regelung nach seinen Erwartungen bei der Bewältigung seiner Fahraufgabe unterstützt werden, ohne ihn zusätzlich zu belasten oder in seiner Verantwortung einzuschränken. Im Rahmen der Entwicklung und Erprobung moderner Fahrerassistenz- und -informationssysteme wird mit Recht der Fahrer als entscheidende Komponente im System Fahrer-Fahrzeug-Straße betrachtet, denn Veränderungen im Teilsystem Fahrzeug müssen sorgfältig auf ihre Rückwirkungen auf andere Teilsysteme, vor allem auf den Fahrer, beurteilt werden. Der Einsatz wirksamer Fahrerassistenzsysteme setzt also eine genaue Analyse der Anforderungen an das Verhalten des Fahrers und der Prozesse der Verarbeitung von Informationen durch den Fahrer voraus. Ebenso müssen Untersuchungen der vorfindbaren Bedingungen des situativen Umfeldes vorliegen. Je „intelligenter“ diese Systeme werden, desto mehr gewinnen eine situativ und zeitlich angepasste Informationsdarbietung, sichere und transparente Bedienkonzepte sowie eine differentielle, an unterschiedlichen Nutzergruppen (z. B. Fahranfänger und ältere Autofahrer) orientierte Fahrzeuggestaltung an Bedeutung. Dies zeigt das Bestreben, die Wechselbeziehungen zwischen den Teilsystemen des Straßenverkehrssystems zu optimieren, leider muss jedoch auch gesagt werden: Die entsprechenden Maßnahmen sind bislang wenig aufeinander abgestimmt, in ihrer technischen Realisierung häufig suboptimal und nicht immer auf den Informationsbedarf und die Verarbeitungskapazität des Fahrers abgestimmt. Nicht alles, was technisch machbar erscheint, ist auch sinnvoll und von Nutzen für den einzelnen Verkehrsteilnehmer. Der Beitrag versucht daher, einen kurzen Überblick zu positiven und negativen Auswirkungen von Fahrerassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit zu geben.

Email: w.fastenmeier@psychologische-hochschule.de

Mensch-Verkehr-Umwelt, Institut für angewandte Psychologie, München, Deutschland

H. GSTALTER

Ältere Kraftfahrer: Möglichkeiten und Grenzen der Überprüfung der Fahrkompetenz

Seit etlichen Jahren werden die Effekte einer alternden Bevölkerung auf unser Verkehrssystem intensiv erforscht. Trotz verminderter physischer und psychomentaler Leistungsfähigkeit liegt die Unfallbeteiligung der kraftfahrenden Senioren nicht erheblich über dem Durchschnitt. Ungeachtet dessen haben viele Staaten altersabhängige Überprüfungen der Fahrkompetenz Älterer eingeführt. Mittlerweile liegen viele Evaluationsstudien vor, die den Nutzen und die Kosten derartiger Verfahren zu bewerten helfen. Die meisten Untersuchungen belegen mehr Kosten als Nutzen, sowohl für die untersuchten Personen als auch für die Gesellschaft insgesamt, aber einige Studien scheinen bestimmte Untersuchungsformen mit Sicherheitsgewinnen zu assoziieren. Die Präsentation gibt zunächst einen Überblick zum legislativen Hintergrund der Testungen in Europa, Nordamerika und Ozeanien. Danach folgt eine Bewertung der Evaluationsstudien hinsichtlich ihrer methodischen Qualität und ihrer Resultate. Die weite Spanne der eingesetzten Verfahren wird vorgestellt und ihr Wert zur Vorhersage zukünftiger Unfallbeteiligungen älterer Fahrer diskutiert. Insgesamt stehen den immensen sozialen und volkswirtschaftlichen Anstrengungen einer generalpräventiven populationsbezogenen Eignungsprüfung aus Altersgründen kaum Vorteile für die beteiligten Personen oder die Verkehrssicherheit insgesamt gegenüber. Der Versuch, die geringe Anzahl zu erwartender Verkehrsunfälle durch altersbezogene Screenings weiter zu vermindern steht in keinem Verhältnis zur Einschränkung der Mobilität der Senioren, die für ihre medizinische, psychische und soziale Gesundheit eine zentrale Rolle spielt. Natürlich ist die Selektion einzelner besonders gefährdeter und gefährlicher Fahrer sinnvoll und wünschenswert, aber dies gilt für Kraftfahrer aller Altersgruppen gleichermaßen und sollte auch zu ähnlichen Prozeduren im Einzelfall – aber nicht zur Prüfung aller Autofahrer eines bestimmten Lebensalters – führen. Andere Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Fahrer liegen in technischen und baulichen Maßnahmen, vor allem aber in gezielten Trainings für ausgewählte oder freiwillige ältere Fahrer.

Email: gstalter@mnet-online.de

Universität Bonn, Institut für Psychologie, Sozial- und Rechtspsychologie, Deutschland

R. BANSE, J. KOPPEHELE-GOSSEL, M. ZÖHNER, W. SCHUBERT

Der Einfluss von Sanktionen auf das Verhalten im Straßenverkehr

Bei verkehrswidrigem Verhalten werden Sanktionen wie Bußgelder, Fahrverbote, Fahrerlaubnisentzüge bis hin zu Haftstrafen mit der Absicht verhängt, das Auftreten von verkehrswidrigem Verhalten und Straftaten in der Zukunft zu senken. Die Wirksamkeit von Strafen wird dabei entweder lerntheoretisch oder mit der Theorie Rationalen Verhaltens begründet. Lassen sich diese Annahmen auch empirisch bestätigen? Was wissen wir über die Wirksamkeit von Sanktionen, wie wirkt sich eine Verschärfung von Sanktionen kurz- und langfristig auf das reale Verkehrsverhalten aus? Sind die behavioristische Lerntheorie und die Rational Choice Theorie angemessene Paradigmen zum Verständnis von Sanktionswirkungen? Wirken Sanktionen im Verkehr ähnlich wie oder ganz anders als bei strafrechtlich geregelten Delikten? In diesem Vortrag wird der aktuelle Wissensstand aufgrund der internationalen empirischen Forschungsliteratur zu diesem Thema referiert. Dabei wird zwischen der spezialpräventiven und generalpräventiven Wirkung von Sanktionen unterschieden. Die Implikationen der empirischen und theoretischen Analyse für die aktuelle Sanktionspraxis in Deutschland werden diskutiert.

Email: banse@uni-bonn.de

SCHUHFRIED GmbH, Mödling, Österreich

M. HERLE

Was können Persönlichkeitsverfahren für die Beurteilung der Fahreignung leisten?

Einleitung: Wenn auch zu Beginn der Fahreignungsbegutachtung v. a. die Leistungsfähigkeit eines Kraftfahrers im Vordergrund stand, sorgten die Fortschritte in der verkehrspsychologischen Forschung dafür, dass zunehmend Persönlichkeitseigenschaften als Determinanten riskanten Fahrverhaltens Beachtung fanden. Persönlichkeitseigenschaften können jedoch nur mit Hilfe psychologischer Methoden erfasst werden: Exploration, Verhaltensbeobachtung und Daten aus Testverfahren geben dem Psychologen in Kombination mit seinem Expertenwissen über das menschliche Verhalten Aufschluss über Ausprägung und Relevanz dieser Persönlichkeitseigenschaften für die Bereitschaft zur sicheren Verkehrsteilnahme. Während in Deutschland bisher Persönlichkeitsverfahren bei der Beurteilung der Kraftfahreignung standardmäßig keine Beachtung fanden, herrscht in Österreich eine verhältnismäßig lange Tradition in der Anwendung von Testverfahren zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitskonstrukte. *Ziel:* Der Beitrag zeigt die Möglichkeiten der Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsdimensionen durch psychologische Testverfahren auf, die als weitere wichtige Datenquelle für die Beurteilung der Fahreignung fungieren können. *Material:* Der Vortrag erfolgt mittels PowerPoint und Testprogrammen. *Ergebnisse:* Während die Leistungsfähigkeit gut mit entsprechenden Testverfahren abgebildet werden kann, ist der alleinige Einsatz der Exploration und Verhaltensbeobachtung zur Erfassung der Persönlichkeitsdimensionen kritisch anzusehen. Die Komplexität der Fragestellung empfiehlt den zusätzlichen Einsatz von Persönlichkeitsverfahren zur Absicherung der explorativ erhobenen Daten. *Zusammenfassung:* Zur Beurteilung der Fahreignung stehen dem Psychologen die Daten aus mehreren Datenquellen zur Verfügung (Exploration, Verhaltensbeobachtung, Ergebnisse der Leistungstests und Persönlichkeitsverfahren). Die Befunde aus diesen Quellen interagieren und sind im Entscheidungsprozess für die Beurteilung der Fahreignung daher immer gemeinsam zu sehen.

Email: herle@schuhfried.at

TÜV Hessen-Life Service, BfF Hannover, Deutschland

B. PUND, D. OTTE, M. JÄNSCH, K. DUNTSCH

Psychologische Aspekte bei der Unfallursachenanalyse am Beispiel alterskorrelierter Unfälle – Folgerungen für Sicherheitsmaßnahmen

Einleitung: Eine alternde Gesellschaft stellt hohe Anforderungen an eine sichere Mobilität. Bis zum Jahr 2060 steigt die Zahl der über 65-jährigen auf deutlich über 30 %, die Zahl der Hochbetagten d. h. der über 80-jährigen verdoppelt sich. Gleichzeitig wächst die Anzahl der Führerscheininhaber und das Bedürfnis der Senioren bis ins hohe Alter am Individualverkehr teilzunehmen steigt – auch als Ausdruck individueller Autonomie und als entscheidende Komponente eines aktiven Lebensstils. Ältere Kraftfahrer werden in der Gesellschaft zunehmend als Risikogruppe für die Sicherheit des Straßenverkehrs identifiziert. Da aber unter vielerlei Aspekten ein breites Interesse daran bestehen muss, dass Senioren möglichst lange mobil bleiben, steht die Identifikation von spezifischen Verkehrsunfallrisiken älterer Autofahrer und Maßnahmen zur Risikovermeidung im Fokus demografieorientierter Forschung und Verkehrssicherheitspolitik. *Ziele:* Unfälle betagter und hoch betagter Kraftfahrer weisen im Unterschied zu anderen Altersgruppen spezifische Merkmale auf, die bereits in der Vergangenheit im Rahmen der Unfallforschung an der medizinischen Hochschule Hannover identifiziert wurden. Die hierbei eingesetzte Analysemethodik ACAS (Accident Causation Analysis System), entwickelt im Rahmen des Forschungsprojekts GIDAS, erbrachte beispielsweise Hinweise, dass über 60-jährige Kraftfahrer besondere Schwierigkeiten haben, im Verkehrsraum dargebotene Informationen verlässlich aufzunehmen, insbesondere wenn es sich um mehrere simultan aufzunehmende äußere Reize handelt. Bei schnellen Reaktionsabfolgen, wie sie in komplexen Verkehrssituationen erforderlich sind, werden ältere Fahrer stärker beansprucht als jüngere, wobei die Möglich-

keiten der Kompensation von Leistungseinbußen interindividuell (und auch intraindividuell) breit streuen. Daher stellten sich die Fragen, einerseits welche Fördermaßnahmen zum sicheren Mobilitätserhalt sinnvoll eingesetzt werden können, andererseits welche technischen Assistenzsysteme für die spezifischen Probleme der höheren Altersgruppen nutzbar sind. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass FAS wie kamerabasierte Sehfeldassistenten zur Erweiterung der Wahrnehmung im peripheren Bereich zwar prinzipiell Probleme wie das „Übersehen“ verhindern können, jedoch notwendige Bedienungs- und Überwachungsfunktionen bei teilautomatisierten Funktionssystemen auf Seiten des Fahrers wiederum Aufmerksamkeitsleistungen binden. *Methode:* In die Analyse gingen insgesamt 1.722 Unfälle aus der Region Hannover mit 20.135 PKWs und 1.937 Fahrern mit Personenschäden ein (Erhebungszeitraum 01.07.2011 bis 31.12.2013). Die Human-Factor-Analyse erfolgte wie die Erhebung technischer und infrastruktureller Parameter „On-scene“, also zeitnah direkt am Unfallort. Der methodische Kern bildet das Vorgehen in Form einer „Real-life Investigation“, also einer Unfallursachenanalyse möglichst dicht am Geschehen („In-time“). Die zeitliche und örtliche Unmittelbarkeit der Datensammlung wird als wesentliches Qualitätskriterium für die Relevanz von Unfallverursachungsdaten angesehen: Die Verlässlichkeit und Gültigkeit der Daten ist umso höher, je umfangreicher das Datenangebot ist und je kürzer die Erlebnisinhalte auf Seiten des am Unfallort befragten Beteiligten zurückliegen, um eine möglichst hohe Realitätsnähe zu gewährleisten. Den theoretischen Rahmen hierfür stellt innerhalb ACAS ein hierarchisches Klassifikationsschema von fünf Kategorien menschlicher Grundfunktionen dar, die bei der Unfallentstehung wirksam waren. Außer beim ersten Schritt, dem objektiven Informationszugang, bezeichnen die weiteren Schritte in sequentieller Weise menschliche funktionelle Qualitäten, die einzeln oder in Kombinationen bei der Unfallentstehung aktiv waren und zur Verursachung beitragen: Informationsaufnahme, Informationsverarbeitung, Zielsetzung und Ausführen der Handlung (siehe Abbildung).

Kategorie	Beispiele
1. INFORMATIONSZUGANG	<p>...begrenzt / erschwert?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menschliche Einflüsse (Krankheit) • Technische/fahrzeugbezogene Einflüsse (Wartungszustand, „toter Winkel“ ...) • Umweltbezogene Einflüsse (Nebel, Blendung, parkende Fahrzeuge ...)
2. INFORMATIONSAUFNAHME	<p>...unaufmerksam / etwas nicht erkannt?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ablenkung (intern/extern) • Aktivierung (zu hoch/zu niedrig: z.B. Stress, Eile / Müdigkeit, Monotonie) • Alkohol und Drogen • Falscher Aufmerksamkeitsfokus
3. INFORMATIONSPROZESS	<p>...falsche Einschätzung / falsche Erwartung?</p> <ul style="list-style-type: none"> • unzureichende Fähigkeit zur Beurteilung der Lage • Kommunikationsfehler (zwischen Fahrern/Verkehrsteilnehmern) • Fehleinschätzung von z. B. Distanz aufgrund fehlender Erfahrung
4. ZIELSETZUNG	<p>...unvollständig / falsche Entscheidung?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falsche Handlungsalternative (falsches Manöver geplant) • Bewusste Regelverstöße
5. HANDLUNG	<p>...Fehler bei der Umsetzung?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsicherheit, Angst, Verwirrung (z.B. durch vorausgehende Fehler) • Ausführungsfehler (Geschwindigkeit / Richtung / Kraft / Distanz) • Verwechslungsfehler (z.B. Bedienelemente)

Die Codierung der vorgefundenen Merkmalsausprägungen auf den ACAS-Dimensionen erfolgt in mehrdimensionalen Bewertungsschemata, die in die Datenbank der Unfallforschung eingehen. Ergebnis dieser Analyse ist eine auf einem zeitlichen Vektor abgebildete Ablaufbeschreibung der Unfallentstehung unter wahrnehmungs- und handlungstheoretischer Perspektive. *Ergebnisse*: Schon ab der Altersgruppe der 50-jährigen Fahrer steigt die Verletzungsschwere im Vergleich zu jüngeren Verunfallten an. Dies zeigt die Notwendigkeit, auch schon ab dieser Altersgrenze altersgruppenspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen einzubeziehen. Neben der Erkenntnis, dass ältere Fahrergruppen mehr Fehler bei der Informationsaufnahme aufweisen als jüngere wird in den Ergebnissen der Einfluss eingeschliffrer Fahrgewohnheiten und die Schwierigkeiten älterer Kraftfahrer bei bestimmten Fahraufgaben (v.a. Vorfahrtsregelung) deutlich. In Ergänzung zu einer Studie aus dem Jahr 2012 (PUND, B. et al., 2012; vorgestellt auf dem 9. Gemeinsamen Symposium der DGVM und DGVP) werden aufgrund der aktuellen Daten aus der Unfallforschung Maßnahmen abgeleitet, die ältere Kraftfahrer – etwa durch den Einsatz altersgerechter FAS – befähigen sollen, zuverlässiger und schneller Informationen aus dem Verkehrsraum aufzunehmen und umzusetzen. Die empfohlenen Maßnahmen beziehen sich ferner bei der Gruppe der 50 bis 65-jährigen Kraftfahrer auf Schulungs- und Förderungsmaßnahmen, bei über 65-jährigen Kraftfahrern werden auch zusätzliche Überprüfungsmaßnahmen diskutiert. *Zusammenfassung*: Als Grundlage für die aktuelle und höchst kontroverse Diskussion über angemessene Maßnahmen zur Vermeidung alterstypischer Verkehrsrisiken werden aktuelle Untersuchungen der Verkehrsunfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover präsentiert. Der Referent zeigt, welche signifikanten Besonderheiten Senioren bezüglich Art und Häufigkeit von Unfällen aufweisen und inwieweit sich einzelne Unfallarten auf einen altersbedingten Abbau körperlicher und kognitiver Fähigkeiten zurückführen lassen. Anhand der auf diese Weise veranschaulichten verkehrsunfalltypischen Risiken lassen sich konkrete Anforderungen für Maßnahmen im Straßenverkehr sowohl in verkehrsplanerischer, verkehrspsychologischer als auch verkehrsrechtlicher und -politischer Sicht ableiten und diskutieren.

Email: Bernd.Pund@tuevhessen.de

*sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Wien, Oesterreich¹
Factum OHG, Wien, Oesterreich²)*

B. SCHÜTZHOFFER¹), R. RISSER²)

Zur Glaubwürdigkeit von Zeugenaussagen bei Verkehrsunfällen

Zeugenaussagen sind eine wichtige Grundlage der richterlichen Beweiswürdigung. In der Praxis zeigt sich, dass dasselbe Ereignis aber oft von verschiedenen Beteiligten unterschiedlich wahrgenommen und berichtet wird. Der Vortrag beschäftigt sich einerseits mit der der Zeugenaussage zugrundeliegenden Wahrnehmung sowie den darin liegenden möglichen Fehlerquellen und andererseits mit den darauf basierenden potentiellen Fehlern in der Zeugenaussage. Es wird des Weiteren der Frage nachgegangen, wie man die Glaubwürdigkeit einer Aussage objektivieren kann, wobei zwischen verhaltensbasierter und inhaltlicher Glaubwürdigkeitsdiagnostik unterschieden wird. Den Vortragenden ist es wichtig zu zeigen, dass man auf bestimmte Verzerrungen Einfluss nehmen kann, z. B. durch die Fragetechnik, auf andere dagegen nicht, z. B. die verzerrte Erinnerung durch Besprechen des Unfalls mit Mitfahrern. Auf Basis dieses Wissens kann im ersten Fall die Qualität der Zeugenaussagen, im zweiten die Qualität ihrer Interpretation und damit insgesamt die Basis für die richterliche Beweiswürdigung verbessert werden. Da die Analyse von Straßenverkehrsunfällen hauptsächlich rekonstruktiv erfolgt, wobei Aussagen von Zeugen und Beteiligten eine große Rolle spielen, ist es wesentlich, sich mit diesem Thema intensiv zu befassen und die verwendeten Methoden der Befragung und Interpretation auf wissenschaftlicher und professioneller Basis zu optimieren. Der Vortrag schließt mit konkreten Tipps für Befragung und Gesprächsführung, die es dem Richter, Staatsanwalt oder Sachverständigen ermöglichen, die Qualität der Zeugenaussagen bzw. deren Würdigung zu verbessern.

Email: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

Uniklinik Freiburg, Freiburg, Deutschland

A. THIERAUF-EMBERGER

Dem Alkohol auf der Spur ... Nachweis von Alkohol und Alkoholkonsummarkern nach Aufnahme von Kleinstmengen und in besonderen Kollektiven

Es gibt zahlreiche Situationen, die eine Begrenzung der Alkoholaufnahme oder völlige Karenz erfordern. Dazu gehören die Teilnahme am Straßenverkehr bei Fahranfängern, Verfahren zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, Workplace-Drug-Testing-Programme oder auch der Aufenthalt in einer Justizvollzugsanstalt. Die Einhaltung dieser Bestimmungen und Auflagen wird durch Untersuchung auf Ethanol selbst oder seine spezifischen Abbauprodukte, wie z. B. Ethylglukuronid (EtG) oder Ethylsulfat (EtS), überprüft. Die Testsicherheit wird anhand von Spezifität und Sensitivität bestimmt. Herausforderungen für diese Testparameter sind u. a. die Aufnahme von Kleinstmengen sowie medizinische Besonderheiten. In eigenen Trinkversuchen wurden verschiedene Szenarien nachgestellt, die in speziellen Kollektiven oder unter besonderen Bedingungen zu Abweichungen des Alkoholstoffwechsels führen könnten: So wurden in einem der Trinkversuche mit älteren Probanden die gemessenen Blutalkoholkonzentrationen (BAK) mit den nach der Widmark-Formel berechneten BAK verglichen. Bei älteren und bei jüngeren Versuchsteilnehmern wurden maximal erreichbare BAK nach forciertem Konsum von alkoholfreiem Bier ermittelt. In einer weiteren Probandenstudie wurden EtG- und EtS-Konzentrationen nach dem Konsum alkoholfreien Biers, d. h. nach der Aufnahme kleinster Ethanolmengen, erforscht. Inwieweit die Aufnahme von Kapseln mit Lebendhefeextrakten zu einer in vivo-Bildung von Ethanol und nachfolgend von EtG und EtS führen kann, wurde an Haar- und Urinproben untersucht. An Personen mit der Glukuronidierungsstörung Morbus Gilbert Meulengracht wurde nachgewiesen, dass diese in der Lage sind, EtG zu bilden. Sämtliche Versuche wurden nach mindestens zweitägiger Alkoholabstinenz bzw. an grundsätzlich abstinent lebenden Personen durchgeführt. Die Ethanolkonzentrationen wurden mittels HS-GC-FID, die Konzentrationen von EtG und EtS mit Flüssigchromatographie-Tandem-Massenspektrometrie (LC-MS/MS) gemessen. Die Kreatininkonzentrationen wurden anhand der Jaffé-Methode bestimmt. Die Ergebnisse der genannten Studien werden vorgestellt und im Hinblick auf forensische Implikationen sowie die Sensitivität und Spezifität der Testverfahren diskutiert.

Email: annette.thierauf@uniklinik-freiburg.de

Universität Heidelberg, Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Deutschland

H.-T. HAFFNER

AAK – Wissenschaft und Praxis

Zwischenzeitlich 16 Jahre Anwendung der gerichtsverwertbaren AAK-Messung im Ordnungswidrigkeitenrecht geben Gelegenheit für eine kritische Rück- wie Vorschau. Die anfänglichen, insbesondere methodischen und apparativen begründeten Bedenken haben sich in der Praxis weitgehend gelegt. Allenfalls wird gelegentlich noch nach der „Lebensakte“ des Messgeräts gefragt. Übrig geblieben und noch nicht abschließend gelöst sind Durchführungs- und Bedienungsfehler. Zu nennen sind neben Mundrestalkohol zum einen Verletzungen der Wartezeiten nach Alkoholaufnahme oder Fremdstoffen in der Mundhöhle. Zum anderen können fehlerhafte Eingaben bei den Personaldaten zu fehlerhaften Messgrundlagen führen. Aus naturwissenschaftlicher Sicht lassen sich derartige Mängel in der Durchführung oft nachträglich heilen. Die Rechtsprechung zur Bewertung solcher nicht ordnungsgemäß zustande gekommenen Ergebnisse ist jedoch nicht eindeutig. Prinzipiell hat der BGH 1993 den „...Anspruch, nur aufgrund ordnungsgemäß gewonnener Meßdaten verurteilt zu werden ...“ betont. Die Mehrzahl der Oberlandesgerichte äußert aber bei AAK-Messungen keine grundsätzlichen Bedenken, wengleich teilweise unter der Forderung eines Sicherheitsabschlags. Die Diskussion über eine Zulassung der AAK-Messung im Strafrecht flammt immer wieder auf und ist auch derzeit wieder aktuell. Die grundsätzlich damit verbundene Inkaufnahme einer Ungleichbehandlung bei paralleler Anwendung nur scheinbar konvertierbarer Ergebnisse und des Verlustes an Beweismitteln ist rechtspolitisch zu entscheiden. Aus naturwissenschaftlicher Sicht kann aber ggf. dazu beigetragen werden, dass grobe Fehler, wie sie bei der Einführung der 0,25 mg/L-Grenze

unterlaufen sind, vermieden werden und neuere wissenschaftliche Ergebnisse eingehen. Zu denken ist in erster Linie an die mangelnde Differenzierung von Grundwert und Sicherheitszuschlag bei Festlegung eines Grenzwerts, an die fehlerhafte Unterstellung gleicher und vom Konzentrationsniveau unabhängiger Messpräzisionen bei unterschiedlichen Messverfahren und die Wartezeiten, die sich nachträglich als zu kurz erwiesen haben.

Email: hans.haffner@med.uni-heidelberg.de

*Institut für Dopinganalytik, Kreischa, Deutschland¹)
Institut für Rechtsmedizin, LMU, München, Deutschland²)*

D. THIEME¹), K. AYNİ²), M. GRAW²)

EtG – Aussagemöglichkeiten in Haar, Blut und Urin

Die Analytik des Ethanol Metaboliten Ethylglucuronid (EtG) erlangte wegen seiner verlängerten renalen Ausscheidung einen hohen Stellenwert, zum Beispiel als Langzeitmarker zur Beurteilung des Alkoholkonsums in der Abstinenzkontrolle. Durch Festlegung geeigneter Grenzwerte konnten sowohl Urin als auch Haar als Untersuchungsmatrizes etabliert werden, wobei sich die forensischen Aussagen zunächst auf qualitative (bestenfalls semi-quantitative) Abgrenzungen beschränkt. Die Belastbarkeit quantitative Aussage von EtG-Konzentrationen ist potenziell eingeschränkt durch interindividuelle Variation oder Enzyminduktion infolge Alkohol- oder Arzneimittelmisbrauchs und selbst in Serumproben wenig erforscht. Zur Untersuchung dieser Fragestellung wurde eine Applikationsstudie mit 25 Probanden durchgeführt und in drei aufeinanderfolgenden Tagen exakt definierte Mengen Ethanols appliziert. Dabei wurden an zwei Tagen die gleichen Trinkmengen und im dritten Zyklus die Hälfte der Ursprungsmenge verabreicht und pro Proband 14 Blutproben entnommen und quantitativ auf Ethanol und EtG untersucht. Die Modellierung der resultierenden Daten zeigt eine insgesamt gute Beschreibung des Zeitverlaufes mit dem gewählten pharmakokinetischen Modell. Die qualitative Analytik des direkten Alkoholstoffwechselproduktes EtG gehört heute zweifellos zu den verlässlichsten Nachweismöglichkeiten eines vorangegangenen Alkoholkonsums, wobei Blut-, Urin- und Haarproben gleichermaßen als Untersuchungsmatrizes geeignet sind. Die quantitativen Aussagen zum primären Alkoholkonsum sind notwendigerweise weniger präzise als korrespondierende BAK-Werte, liefern aber wertvolle Zusatzinformationen zum Langzeitkonsum. Da der analytische Aufwand einer zusätzlichen EtG-Bestimmung in Blutproben vergleichsweise (relativ zu den Kosten für Logistik und Probenahme) gering ist, sollte der diagnostische Mehrwert zum Beispiel zur Plausibilität von Konsumangaben auf der Basis von EtG sorgfältig geprüft werden.

Email: detlef.thieme@idas-kreischa.de

Forensisch-Toxikologisches Zentrum München, Deutschland

F. MÜBHOFF

Neue Drogen

In den letzten Jahren hat sich weltweit und besonders auch in Deutschland der Konsum von sogenannten „Legal Highs“ etabliert. Darunter versteht man vermeintlich legale Zubereitungen, die als Kräutermischungen, Lufterfrischer, Aquarienreiniger, Dünger oder Badesalze vertrieben oder aber als sog. „Research Chemicals“ angeboten werden, tatsächlich aber zentral wirksame Mittel enthalten, die häufig dem Arzneimittelgesetz (AMG), nicht selten sogar dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) unterstellt sind. Wurde bis vor wenigen Jahren immer nur über eine überschaubare Anzahl sogenannter Neuer Psychoaktiver Substanzen (NPS) berichtet, registrierte die Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht allein für das Jahr 2012 73 neue Drogentypen

(2011: 49, 2010: 41, 2009: 24, 2008: 13). Im Vordergrund stehen „Spice-Produkte“ und Stimulantien unter der Sammelbezeichnung „Badesalz-Drogen“. Wie bereits an anderer Stelle berichtet, sind solche Zubereitungen auf einfachste Weise, z. B. aus dem Internet, zu bestellen. In Chat-Rooms wird ungeniert über Erfahrungen mit solchen Substanzen berichtet und teilweise sogar der Vorteil herausgestellt, dass solche Substanzen bei Straßenverkehrskontrollen oder Drogenkontrollprogrammen nicht nachweisbar seien. Die Zahl von z. T. schwersten Intoxikationen mit solchen Substanzen steigt, sogar Todesfälle sind bekannt. Sowohl bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen zur Fahrsicherheit als auch zur Fahreignung muss man sich des Problems bewusst sein. Aber auch bei Fragen nach einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit nach Begehung anderer Taten ist ein Konsum solcher Stoffe bei einer Beurteilung von Relevanz. Labore müssen in der Lage sein, zumindest bei entsprechendem Anfangsverdacht entsprechende Nachweise führen zu können. Berichtet wird über Prävalenz und analytische Möglichkeiten.

Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

Bundesgerichtshof, Karlsruhe, Deutschland

W. PFISTER

„Legal Highs“ aus juristischer Sicht

Mit dem Sammelbegriff „Legal Highs“ werden Wirkstoffzusammensetzungen bezeichnet, die als angeblich legale Alternative zu illegalen Drogen angeboten werden. Als „Kräutermischungen“, „Badesalze“ oder „Lufterfrischer“ sind ganz unterschiedliche Substanzen im Handel. Durch Zusatz von u. a. synthetischen Cannabinoiden, Alkyndol-Derivaten, Cathinonderivaten oder Piperazinen werden euphorisierende, sedierende oder halluzinogene Wirkungen erreicht. Das Versprechen eines Rauscherlebens ohne das Risiko strafrechtlicher Verfolgung ist in mehrfacher Weise irreführend: Ständig wechselnde und schwankende Wirkstoffkonzentrationen machen die Folgen für den Konsumenten nicht berechenbar. Statt „Rausch“ können erhebliche Gesundheitsschäden eintreten. Auch ist die Straflosigkeit des Konsums keinesfalls garantiert. Vielmehr droht durchaus Verfolgung, wenn gleich Einzelfragen hier noch nicht abschließend geklärt sind. Es wäre daher besser, die Substanzen als „Neue psychoaktive Substanzen (NPS)“ zu bezeichnen, so wie dies auch dem internationalen Sprachgebrauch entspricht. Die **Strafbarkeit** des Umgangs mit „Neuen psychoaktiven Substanzen“ hängt, soweit das **Betäubungsmittelgesetz** (BtMG) betroffen ist, von deren Einstufung als Betäubungsmittel ab. Das BtMG enthält hierfür keine abstrakte Definition. Vielmehr sind Betäubungsmittel nur diejenigen Stoffe und Zubereitungen, die in einer der Anlagen I bis III zu § 1 BtMG aufgeführt sind. Dieses System garantiert zwar Rechtssicherheit und Gesetzesbestimmtheit; es erweist sich indes gegenüber den stets neuen und in ihrer Zusammensetzung leicht abzuwandelnden Stoffen als nicht flexibel genug. Trotz kontinuierlicher Anpassung der Anlagen I bis III zu § 1 BtMG durch Verordnungen zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften können die jeweils neuesten, also seit kurzer Zeit auf dem Markt befindlichen Substanzen, nicht vom BtMG erfasst sein. Die zeitlich verzögerte Aufnahme in die Anlagen und damit die Einstufung als Betäubungsmittel führt erfahrungsgemäß dazu, dass der betroffene Stoff vom Markt verschwindet und durch einen anderen, abgewandelten und deshalb noch nicht eingestufteten Stoff ersetzt wird. Die „Designer“ sind regelmäßig schneller als der Ordnungsgeber. Die **Strafbarkeit** des Inverkehrbringens der „Neuen psychoaktiven Substanzen“ nach dem **Arzneimittelgesetz** (AMG) ist davon abhängig, ob es sich bei diesen um Arzneimittel handelt. Im Speziellen kommt es auf die Auslegung von § 2 Abs. 1 Nr. 2 AMG in der seit Mitte 2009 geltenden Neufassung an. Danach ist „Funktionsarzneimittel“ der Stoff, der angewendet wird, um die physiologischen Funktionen durch eine pharmakologische, immunologische oder metabolische Wirkung wiederherzustellen, zu korrigieren oder zu beeinflussen. Wenn es für das Merkmal „beeinflussen“ ausreichend ist, dass Körperfunktionen nur in irgendeiner – ggf. gesundheitsschädlichen – Weise beeinflusst werden, fallen NPS unter den Arzneimittelbegriff. Wird hingegen ein therapeutischer Nutzen oder jedenfalls eine positive Beeinflussung der physiologischen Funktionen im Sinne einer therapeutischen Zielrichtung verlangt, findet das Arzneimittelgesetz keine Anwendung. Die Entscheidung hierüber ist in Rechtsprechung und Literatur umstritten. Soweit der Bundesgerichtshof sogenannte Designerdrogen (Methyl-Metaqualon) und chemische Lösungsmittel, die in nahezu reiner Form als Drogen verwendet werden (Gamma-Butyrolacton), als unter das Arzneimittelrecht fallend angesehen hat, sind diese Entscheidungen unter der Geltung der früheren Rechtslage und damit unter einer anderen Definition des Arzneimittels ergangen. Nachdem durch § 2 AMG nF eine Richtlinie der Europäischen Union umgesetzt worden ist, kommt es für die Entscheidung auf die Auslegung

des unionsrechtlichen Arzneimittelbegriffs an. Für die abschließende Auslegung europäischen Rechts ist indes der Europäische Gerichtshof zuständig, weshalb ihm der Bundesgerichtshof die Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt hat. Die Bundesregierung und der Generalbundesanwalt haben dem Gerichtshof gegenüber die Auffassung vertreten, dass als Arzneimittel auch solche Stoffe anzusehen sind, die keinen therapeutischen Nutzen haben und keine Beeinflussung der körperlichen Funktionen zum Positiven hin bewirken, sofern sie nur in nennenswerter Weise pharmakologisch auf den Stoffwechsel einwirken. Eine Entscheidung ist in dieser Sache noch nicht ergangen. Sollte der EuGH unter Arzneimitteln nur Stoffe mit einem therapeutischen Nutzen verstehen, wären die NPS aus dem Anwendungsbereich des Arzneimittelgesetzes ausgenommen. Es verbliebe dann nur noch die Möglichkeit, das **Betäubungsmittelgesetz** dahin zu ändern, dass ganze Stoffgruppen seinem Geltungsbereich unterworfen werden. Für die Beurteilung der **Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von „Neuen psychoaktiven Substanzen“** gilt Folgendes: Die Substanzen sind zweifelsohne „berauschende Mittel“ im Sinne von §§ 315c, 316 StGB, so dass eine Strafbarkeit wegen Trunkenheit im Verkehr oder wegen Straßenverkehrsgefährdung in Folge von Trunkenheit in Betracht kommt. Es gibt indes – für NPS ebenso wie für vom BtMG erfasste Substanzen – bislang keine Grenzwertbestimmungen, wie sie für das Fahren unter Einfluss von Alkohol erfolgt sind. Das bedeutet, dass jeweils neben dem Nachweis des Konsums weitere aussagekräftige Be-weiszeichen für eine Fahruntüchtigkeit gegeben sein müssen. Die Verfolgung als Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG setzt wiederum voraus, dass das berauschende Mittel, unter dessen Einfluss ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr geführt worden ist, in die Anlage zu dieser Vorschrift Aufnahme gefunden hat. In dieser Liste stehen seit 2007 lediglich 10 Substanzen; NPS sind nicht darunter.

Die „Neuen psychoaktiven Substanzen“ beschäftigen seit geraumer Zeit die Gerichte und Behörden auch jenseits des Strafrechts. Hierzu nur zwei Fragestellungen: Genießen die Kräutermischungen „Smile“ und „Jamaican Gold Extreme“ im Rahmen der Fahreignungsbeurteilung nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung dasselbe Privileg wie Cannabis oder sind sie als gefährlicher als Cannabis einzustufen mit der Folge, dass ihr Konsum zum Verlust der Fahreignung führt? Begründet der Handel mit Kräutermischungen auf der Toilette einer Schule eine ernstliche Gefahr für die Erziehung der anderen Schülerinnen und Schüler im Sinne des Schulgesetzes und kann er deshalb einen – auch dauerhaften – Schulausschluss rechtfertigen?

Email: pfister-wolfgang@bgh.bund.de

*Rheinische Fachhochschule Köln gGmbH, Institut für Medizinökonomie und Medizinische Versorgungsforschung (iMÖV), Deutschland¹)
Deutsche Sporthochschule Köln, Institut für Kreislaufforschung und Sportmedizin, Deutschland²)*

B. LÜBEM¹), R. RIEDEL¹), H.-G. PREDEL²)

Unentdeckte Hypertonie als Risikofaktor für die Verkehrssicherheit

Einleitung: Nach Schätzungen leiden rund 35 Millionen Bundesbürger an Bluthochdruck, jedoch lediglich jeder zweite Betroffene ist über seine Erkrankung informiert. Dabei können hypertensive Krisen einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrstüchtigkeit der Betroffenen haben, die im Einzelfall das Unfallrisiko deutlich potenzieren können. *Ziele:* Die Zielsetzung dieses Präventionsprojektes liegt in der Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich der potentiellen Risiken erhöhter Blutdruckwerte. Bei Probanden mit bis zu diesem Zeitpunkt nicht bekannten hypertensiven Blutdruckwerten wird das Ziel verfolgt, diese Probanden ihrem behandelnden Arzt zuzuführen, um so eine frühzeitige Therapie einleiten zu können. *Methode:* Anhand eines standardisierten Fragebogens werden epidemiologische Versorgungsdaten zur Prävalenz der Hypertonie erhoben. Die Blutdruckmessungen der teilnehmenden Probanden werden nach den Leitlinien der Deutschen Hochdruckliga durchgeführt, die Ergebnisse im Anschluss dokumentiert und evaluiert. Einflussfaktoren, wie z.B. BMI, Alter, Geschlecht, Komorbiditäten sowie familiäre Prädispositionen werden im Rahmen der Evaluation erhoben, so dass Korrelationen zwischen den Blutdruckwerten und den abgefragten Parametern abgebildet werden können. *Ergebnisse:* Im Rahmen dieses Forschungsprojektes konnten bis zum Stichtag 01.03.2014 ca. 4.000 Probanden rekrutiert werden. Dabei wurden bei mehr als 40 % der teilnehmenden Probanden zum Zeitpunkt der Messung hypertone Werte gemessen; 42 % dieser hypertonen Probanden befanden sich bis zu diesem Zeitpunkt nicht wegen ihrer Hypertonie in ärztlicher Behandlung. Weitere 23 % der Probanden wiesen kontrollbedürftige Blutdruckwerte auf. Bei den Probanden mit erhöhten Blutdruckwerten war bei lediglich ca. 51,9 % ein erhöhter Blutdruck bekannt. *Zusammenfassung:* Über die Hälfte der teilnehmenden Probanden wiesen zum Zeitpunkt der Messung hypertone bzw. kontrollbedürftige Blutdruckwerte auf. Durch Präventions- und Aufklärungsmaßnah-

men sowie durch eine frühzeitige Therapieeinleitung können bluthochdruckassoziierte Ereignisse, wie z. B. Schwindel, Hör- und Gleichgewichtsstörungen, verschwommenes Sehen im Bezug auf die Verkehrstüchtigkeit Betroffener vermieden bzw. reduziert werden.

Email: luessem@rfh-koeln.de

Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Institut für Rechtsmedizin, Deutschland¹)
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Deutschland²)
Polizei, Hamburg, Deutschland³)
Staatsanwaltschaft Hamburg, Deutschland⁴)

K. PÜSCHEL¹), G. THAYSEN²), P. KELLERER³), M. FOCKEN⁴)

Unfallursache Krankheit – Ermittlungsansätze sowie präventive Aspekte

Bei Verkehrsunfällen, deren Hergang sich nicht auf Anhieb erschließt („Verkehrsunfälle passieren nicht, sie werden verursacht“) gilt es, unter dem Aspekt einer möglichen Erkrankung eines der Fahrzeugführer, besonders sorgfältig zu ermitteln und möglichst frühzeitig alle Beweise zu sichern. Anhand von Fällen aus dem norddeutschen Raum werden Unfallgeschehen, die sich zunächst als rätselhaft dargestellt haben und durch zielführende Ermittlungen aufgeklärt werden konnten, vorgestellt. Berücksichtigt werden sowohl Strafverfolgungs- als auch Präventionsaspekte, die teilweise über das Straßenverkehrsrecht hinausgehen – dies insbesondere auch unter Bezugnahme auf die Empfehlungen des Arbeitskreis VI „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ beim 62. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar (Januar 2014).

Email: pueschel@uke.de

Institut für Rechtsmedizin, München, Deutschland¹)
DEKRA GmbH, Analytische Gutachten, Karlsruhe, Deutschland²)
Universitätsklinikum, Rechts- u. Verkehrsmedizin, Heidelberg, Deutschland³)

K. STADLER¹), K. AHLGRIMM²), H.-T. HAFNER³)

Pkw-Fußgänger-Unfall mit kilometerweitem Mitschleifen – eine Kasuistik

Einleitung: Tödliche Verkehrsunfälle, bei denen ein Fußgänger durch den unfallverursachenden Pkw über weite Strecken mitgeschleift wird, sind eher selten. In der Regel beträgt die Mitnahmestrecke nur einige Meter. Meist geraten Personen unter ein Fahrzeug, die bereits auf der Straße liegen, seltener auch Personen, die im Rahmen des Unfalls an- und umgestoßen werden. Sie werden zwischen Fahrzeugunterboden und Straße eingeklemmt oder verhaken sich mit ihrer Kleidung an Unterbodenstrukturen. *Kasuistik:* Es soll über den Fall eines getöteten 27-jährigen Zeitungsausträgers berichtet werden, der im Rahmen der Kollision umgestoßen wurde und über eine Wegstrecke vom 3.110 m unter dem unfallverursachenden Transporter mitgeschleift wurde, bevor er sich in einer Linkskurve nach einer Kreuzung löste und auf der Straße liegen blieb. Der später angeklagte und verurteilte 35-jährige Unfallverursacher stand zum Unfallzeitpunkt unter dem Einfluss von Alkohol. *Ergebnisse:* Es kann auch bei interdisziplinärer Zusammenarbeit nicht immer geklärt werden, in welcher Position sich das Opfer unter dem Fahrzeug verklemt oder mit welchem Kleidungsstück bzw. Körperteil es sich verhakt hatte, so dass es zum Mitschleifen über weitere Strecken kam. Das Mitschleifen einer Person muss durch den Unfallverursacher zunächst nicht bemerkt werden.

Email: kathrin.stadler@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin der Universität München, Deutschland

S. LOCHNER, M. GRAW

Physikalische Eigenschaften menschlichen Weichgewebes – Vergleichende Untersuchungen an Erwachsenen und Kindern

Einleitung: Bestehende Menschmodelle beruhen auf Daten von Freiwilligen- & Leichenversuchen an Erwachsenen. Neben den äußeren anthropometrischen Maßen und der geometrischen Form einzelner Segmente, spielt die Zusammensetzung des menschlichen Körpers eine große Rolle bei der Entwicklung von Modellen. Gerade für die Materialeigenschaften einzelner Weichgewebe lassen sich in der Literatur unterschiedliche Werte finden, jedoch keine Daten für Kinder. So basieren Modelle speziell für Kinder auf skalierten Erwachsenenendaten. Vor diesem Hintergrund zeigt sich die Notwendigkeit die Eigenschaften einzelner Gewebe zu überprüfen und vergleichende Untersuchungen an Kindern und Erwachsene durchzuführen. *Ziele:* Der Schwerpunkt liegt bei der Untersuchung der inneren Strukturen des menschlichen Körpers. Im Speziellen sollen Eigenschaften wie die Dichte und der Wassergehalt (WG) einzelner Weichgewebe – Muskulatur, Fettgewebe, Haut – bestimmt, mit bestehender Literatur verglichen und mögliche Unterschiede zw. kindlichen und erwachsenen Weichgewebe aufgezeigt werden. *Material/Methoden:* An menschlichem Weichgewebe wurde zum einen der WG an 131 Muskel- & 99 Fettgewebsproben mittels der Trocknungsmethode untersucht, zum anderen wurde anhand der Wasserverdrängungsmethode die Dichte vom Weichgewebe (159 Muskel-, 97 Fett-, 79 Hautproben) bestimmt. *Ergebnisse:* WG – die Ergebnisse verdeutlichen einen hoch signifikanten Unterschied für den WG zw. kindlichem und erwachsenem Gewebe. Das Gewebe der Kinder (Muskel: 76,74 %; Fett: 11,08 %) zeigte deutlich höhere Werte als die Erwachsenen (Fett: 8,25 %). Dichte – die Muskulatur der Kinder ($1,0551 \text{ g/cm}^3$) weist signifikant höhere Werte auf als die der Erwachsenen ($1,0163 \text{ g/cm}^3$). Für das Fettgewebe ($0,9343 \text{ g/cm}^3$) und die Haut ($1,0893 \text{ g/cm}^3$) konnte kein signifikanter Unterschied nachgewiesen werden, obwohl die Dichtewerte der Kinder unterhalb der Erwachsenen liegt. *Zusammenfassung:* Die Ergebnisse veranschaulichen, dass die Dichte und der WG des menschlichen Gewebes gut mit Daten aus der Literatur übereinstimmen, es jedoch signifikante Unterschiede zw. dem kindlichen und erwachsenen Gewebe gibt, die nicht zu vernachlässigen sind. So dass für die Generierung von Kindermodellen Daten nicht bedenkenlos aus der Literatur für Kinder übernommen werden dürfen.

Email: stefanie.lochner@med.uni-muenchen.de

Rechtsmedizin, Gießen, Deutschland

M. RIBE, T. RÖCKER, R. DETTMAYER

Kardiale Versagensbereitschaft bei i.v.-drogenabhängigen Kfz-Führern

Einleitung: Bei langjährigem i.v.-Drogenabusus kommt es sowohl zu entzündlichen als auch zu toxischen Affektionen des Myokards, welche Anlass für eine kardiale Versagensbereitschaft bei drogenassoziierten und davon unabhängigen Todesfällen, und somit auch bei drogenabhängigen KFZ-Führern, sein können. *Untersuchungsgut und Methode:* Bei 100 Drogenoteten, die nach langjähriger intravenöser Applikation verstarben, wurden systematisch entnommene Herzproben histopathologisch untersucht. *Ergebnisse:* Histopathologisch konnte ein breites, z.T. weitgehend übereinstimmendes Spektrum histopathologischer Befunde mit perivaskulärer und interstitieller Fibrose, Endokardfibrose, fokaler Myokardfibrose sowie mit myokarditischen Veränderungen, hierbei sowohl als virale Begleitmyokarditis als auch als Ausdruck einer allergisch-anaphylaktischen Komponente, festgestellt werden. *Schlussfolgerungen:* Histologische Untersuchungen des Herzens sind hilfreich und im Einzelfall, auch bei drogenunabhängigen Todesfällen, notwendig zur Erhebung von Befunden, die eine kardiale Versagensbereitschaft, erklären.

Email: manfred.risse@forens.med.uni-giessen.de

Ludwig-Maximilians-Universität, Institut für Rechtsmedizin, München, Deutschland¹⁾
 Hochschule Furtwangen, Deutschland²⁾

T. FUCHS¹⁾, K. ZHOU¹⁾, M. GRAW¹⁾, S. PELDSCHUS^{2,1)}

Bestimmung von passiven Muskeleigenschaften für computergestützte Menschmodelle in der Crashesimulation

Einleitung: Computergestützte Menschmodelle wurden in vergangenen Jahren mehr und mehr in der Crashesimulation eingesetzt. Im Gegensatz zu konventionellen Dummymodellen, mit denen hauptsächlich die Kinematik eines Insassen abgebildet werden kann, können mit sogenannten Finite-Elemente (FE) Menschmodelle neben der Kinematik auch Spannungsverläufe und Deformationen im Insassen simuliert werden. Kommerziell verfügbare Menschmodelle, wie das Total Human Model for Safety (THUMS, entwickelt von Toyota) besitzen zwar ein großes Potential zur Verletzungsbewertung in Crashesimulationen, können aber besonders in Bezug auf die Materialmodellierung verbessert werden. Im Rahmen dieser Studie wurde ein FE Model des Oberarms auf Basis von CT-Bildern entwickelt und passive Muskeleigenschaften anhand von Freiwilligenversuchen bestimmt. *Methodik:* Basierend auf experimentellen Ergebnissen von DUANE wurde eine passive numerische Materialbeschreibung für die Oberarmmuskulatur entwickelt. Mittels Freiwilligenversuchen, bei denen ein Aluminiumimpaktor mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf den entspannten Oberarm der Probanden fallengelassen wurde, wurden die Eigenschaften der Oberarmmuskulatur unter dynamischer Druckbelastung bestimmt. Diese dienten dafür, um die neuentwickelte Materialbeschreibung der Muskeln eines auf Basis von CT-Bildern entwickelten FE Modells des Oberarms zu validieren. *Ergebnisse und Diskussion:* Anhand der Ergebnisse der Freiwilligenversuche konnte das auf Basis von experimentellen Resultaten entwickelte passive Materialmodell für die Oberarmmuskulatur validiert werden. Allerdings sind weitere Weichgewebsschichten, wie Fett und Haut, nicht im FE Model des Oberarms enthalten. Um ein akkurates Model zu entwickeln, müssen Materialmodelle für diese Gewebe ebenfalls bestimmt und validiert werden.

Literatur

C Van Sligtenhorst, DS Cronin, GW Brodland (2006). High strain-rate compressive properties of bovine muscle tissue determined using a split Hopkinson bar apparatus. Journal of Biomechanics, Vol. 39, pp. 1852-1858

Email: therese.fuchs@med.uni-muenchen.de

Ludwig-Maximilians-Universität, Institut für Rechtsmedizin, München, Deutschland¹⁾
 RWTH Universität, Klinik für Unfallchirurgie, Aachen, Deutschland²⁾

S. SCHICK¹⁾, C. HOLZMANN^{2,1)}, R. PFEIFER²⁾, W. HELL¹⁾, H.- C. PAPE²⁾, M. GRAW¹⁾

Verletzungsmuster und Überlebenszeit bei tödlichen Verkehrsunfällen

Das Polytrauma ist die häufigste Todesursache beim Menschen unter 40 Jahren. Die Todesursachen und Verletzungsmuster der Polytrauma-Patienten wurden in dieser Studie zur präklinischen Mortalität mittels Autopsie neu evaluiert. Diejenigen, die am Unfallort verstarben wurden mit denen, die später in der Klinik verstarben hinsichtlich ihrer Verletzungen verglichen. 277 polytraumatisierte Patienten mit einem ISS ≥ 16 , die in den Jahren 2004 und 2005 verstorben waren und in der Rechtsmedizin München obduziert wurden, wurden in diese Studie einbezogen. Alle Verletzungen wurden nach AIS 2008 codiert. Es wurden Todeszeit, Todesort, Todesursache, Unfallumstände und demographische Parameter aufgenommen. 178 polytraumatisierte Verkehrsunfallopfer verstarben am Unfallort (PT-TUO), 99 in der Klinik (PT-TIK). Bei 56 % der PT-TUO wurden medizinische Maßnahmen eingeleitet, der Zeitpunkt des Todes lag maximal 1,17 Std nach dem Unfallzeitpunkt. Die Hälfte der PT-TIK starb innerhalb von 9 Stunden nach Unfall, weitere 25 % lebten noch bis zu 11 Tage, die restlichen 5 % zeigten ein Überleben bis zu 123 Tagen. Unterschiede zwischen diesen zwei Gruppen (PT-TUO vs PT-TIK, $p < 0.05$) ließen sich finden für Alter (Median 40a vs 51a), Geschlecht (männlich 73 % vs 60 %), Verletzungsschwere (MAIS5+ 88 % vs 54 %; ISS75 (56 % vs 10 %), Verletzungsschwere der Körperregionen Kopf, Hals, Gesicht, Thorax und Abdomen (höhere MAIS-Körperregion Werte in der Gruppe PT-TUO). Polytrauma-Patienten, die

mit einem MAIS < 5 verstarben, sollten identifiziert werden und ihre Todesumstände analysiert werden, um Präventionsmaßnahmen ableiten zu können.

Email: sylvia.schick@med.uni-muenchen.de

Ludwig-Maximilians-Universität, Institut für Rechtsmedizin, München, Deutschland¹⁾
Hochschule Furtwangen, Deutschland²⁾

R. D. SEGURA¹⁾, A. WAGNER¹⁾, M. GRAW¹⁾, S. PELDSCHUS^{1,2)}

Optimierung der Kortikalisdickenverteilung des Sternums von FE-Menschmodellen für die Anwendung in Crashesimulationen

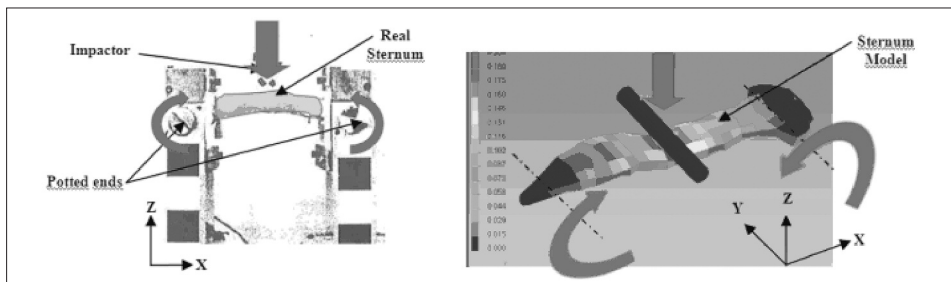
Einführung: Der Thorax ist eine der verletzungsrelevantesten Körperregion bei Verkehrsunfällen [1]. Trotz komplexer Rückhaltesysteme, die speziell zur Verletzungsvermeidung entwickelt wurden, kommt es beim Insassen vor allem zu Brustbeinfrakturen. Für die Simulation solcher Unfälle mit Finiten-Elementen(FE)-Menschmodellen ist eine genaue geometrische Modellierung dieser Strukturen nötig, um das Verletzungspotential des Sternums durch die Rückhaltesysteme besser vorherzusagen. In aktuellen FE-Menschmodellen wie dem „THUMS“ ist die Kortikalisdickenverteilung des Sternums mit einem konstanten Wert definiert, was beim realen Knochen nicht der Fall ist. Mikro-CT-Bilder von realen Sterna wurden aufgenommen, um die Kortikalisdickenverteilung zu bestimmen und in ein FE Menschmodell zu integrieren. **Methodik:** Mikro-CT-Bilder wurden von drei post mortalen Sterna mit einer Auflösung von 0.9 mm aufgenommen. Der Mittelwert der Kortikalisdicke wurde anhand der Mikro-CT-Bilder bestimmt und in das Brustbeinmodell des Menschmodells THUMS integriert. Drei-Punkt Biegeversuche nach KERRIGAN et al. [2] wurden mit dem Original- und dem verbesserten Modell simuliert, um das Steifigkeitsverhalten des Sternums gegen reale Experimente zu validieren. Dabei schlägt ein starrer Impaktor mit einer Geschwindigkeit von 1115 mm/ms auf das Sternum auf. **Ergebnisse:** Die Simulationen ohne verbesserte Kortikalisdicke zeigen eine Abweichung von + 61 % (max. Kraft) im Vergleich zu den experimentellen Daten. Außerdem konnte anhand der Simulationsergebnisse gezeigt werden, dass die Biegesteifigkeit eine Funktion der Kortikalisdickenverteilung und unabhängig von Materialeigenschaften ist. **Diskussion:** Das mechanische Verhalten des Originalmodells entspricht nicht dem der realen Sterna unter Biegebelastung. Biegung ist der primäre Verletzungsmechanismus bei Frakturen des Sternums in Folge einer Gurtstraffung bei schwerwiegenden Verkehrsunfällen [2]. Deshalb sind FE Modelle des Sternums mit korrigierter Kortikalisdickenverteilung nötig, um die Abweichung zwischen Simulations- und experimentelle Daten zu minimieren.

Literatur

- [1] Cavanaugh JM, *In Accidental Injury Biomechanics and Prevention*, 1993
[2] Kerrigan JR et al , *Biomed Science Instrumentation*, 2010

Email: rommelseg@gmail.com

Anhang 1



Charité – Universitätsmedizin Berlin, Institut für Zell- und Neurobiologie, Deutschland¹)
Charité – Universitätsmedizin Berlin, Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie, Deutschland²)

S. EXNER¹), S. GAUS²), S. T. SCHIRMER¹)

Unterwegs mit dem Schwarzen Hund: Sollen, können, dürfen depressiv Erkrankte reisen?

Reisen sind eine Massenerscheinung, mit der die Menschen ihre einzigartige Mobilität ausleben. Ein weiteres Massenphänomen, wenigstens der modernen Welt, sind depressive Erkrankungen. WINSTON CHURCHILL, der wie viele andere Prominente an Depressionen litt, nannte diesen seinen unwillkommenen Begleiter den Schwarzen Hund. Da auch depressiv Erkrankte reisen, überlappen sich beide Massenphänomene und werfen damit Fragen auf: Sollen depressive Patienten verreisen? Viele Betroffene verknüpfen mit einem Umgebungswechsel die Hoffnung auf eine Stimmungsverbesserung durch das andere Klima, viel Sonnenschein u. ä. Diese Hoffnungen sind wenigstens pauschal nicht berechtigt, meint ein erfahrener Psychiater, jedenfalls nicht bei schwerer ausgeprägten Depressionen. Allein in einer fremden Umgebung, können Depressive sogar in eine suizidale Krise geraten (MÖLLER 2006, persönliche Mitteilung). Grundlegende Arbeiten zu dem Problem scheinen zu fehlen. Wir haben uns in einer Pilotstudie auf die unipolare Depression konzentriert und Berliner Psychiater schriftlich zu ihren Erfahrungen mit Reisen betroffener Patienten befragt. Neunundzwanzig Psychiater haben den Fragebogen ausgefüllt. Zu unserer Überraschung hat die Mehrheit tendentiell positive Effekte durch das Reisen beobachtet. Dies gilt jedoch nur für kurze Reisen von höchstens zehn Tagen Dauer, und es gilt nicht für suizidale Patienten und solche mit schwerer ausgeprägter Symptomatik.

Email: exner@zedat.fu-berlin.de

Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Rechtsmedizin, Deutschland¹)
Campus Tuttingen der Hochschule Furtwangen, Tuttingen, Deutschland²)

K. BAUER¹), M. GRAW¹), K. ZHOU¹), S. PELDSCHUS²)

Analyse der Schutzwirkung von Fahrradhelmen durch Simulation typischer Unfallszenarien

Die Zahl der verunglückten und getöteten Fahrradfahrer stieg in Deutschland im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr leicht an (+ 1,8 %) und folgt nicht dem Trend der allgemeinen Reduktion von Verkehrsunfalltoten [1]. Im vorliegenden Projekt wurden aufbauend auf Realunfallanalysen typische Unfallszenarien zweistufig simuliert. Es wurden detaillierte Kopfverletzungsrisiken und der Nutzen eines Fahrradhelms erarbeitet. Grundlage dieser Arbeit sind 571 prospektiv erfasste Unfälle mit leicht- und schwerverletzten Fahrradfahrern aus den Universitätskliniken München und Münster und 117 retrospektiv erfasste Unfälle mit getöteten Fahrradfahrern aus dem Institut für Rechtsmedizin München. Diese Unfälle wurden rekonstruiert, um typische Unfallszenarien und Verletzungen zu erarbeiten. Häufigstes Unfallszenario ist der Alleinunfall des Fahrradfahrers, gefolgt von der Kollision mit der Front eines Pkws in annähernd rechtem Winkel. Diese Szenarien wurden zur Ermittlung der Kinematik des Fahrradfahrers in einem Mehrkörpersimulationsprogramm simuliert. Anschließend wurde der Kopfanprall des Fahrradfahrers in einem zweiten Simulationsschritt sehr exakt nachgebildet, um detaillierte Kopfverletzungsrisiken bestimmen zu können. Mit Hilfe eines selbst entwickelten Fahrradhelmodells wurde anschließend die mögliche Reduktion der Kopfverletzungsrisiken ermittelt. Ein aktueller Fahrradhelm reduziert die Kopfverletzungsrisiken in allen betrachteten typischen Unfallszenarien. Insbesondere in Alleinunfällen erscheint ein aktueller Fahrradhelm sehr effektiv; der Schutzbereich sollte in Zukunft jedoch auch auf den Schläfen- und Hinterkopfbereich ausgeweitet werden. Um die Effektivität eines Fahrradhelms auch bei Kollisionen

mit einem Pkw zu erhöhen, erscheint eine Erhöhung der Prüfungsgeschwindigkeit in zukünftigen optimierten Prüfverfahren für Fahrradhelme sinnvoll.

Literatur

[1] Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2012, Statistisches Bundesamt, 2013

Email: klaus.bauer@med.lmu.de

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Forschung & Wissensmanagement, Wien, Oesterreich

A. PUMBERGER, S. KAULICH, A. EICHHORN, K. ROBATSCH

Pilotprojekte über den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern in Österreich

Einleitung: Der häufigste Grund für den Entzug der Lenkberechtigung aufgrund eines Delikts im Straßenverkehr in Österreich ist Alkohol am Steuer. Mit zunehmender internationaler Verbreitung haben sich in den letzten Jahren Alkohol-Wegfahrsperrern als neue Methode zur Bekämpfung von solchen Alkoholfahrten etabliert. Das KFV testet aktuell den praktischen Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperrern.

Ziele

- Pilotstudien zur Implementierung von Alkohol-Wegfahrsperrern (AWS) in Österreich
- Sammlung von Erfahrungsberichten mit Alkohol-Wegfahrsperrern von Kfz-LenkerInnen (unter anderem Lkw, Schülertransporte und Taxis)
- Testung eines Mentoringgesprächs als Begleitmaßnahme zum Einbau von AWS

Methode: In diversen Pilotprojekten wurden die AWS-Geräte in insgesamt 41 SchülerInnentransporte (in Oberösterreich, Salzburg und Wien), 10 Taxis in Salzburg und 23 Transportunternehmen österreichweit (gefördert vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und in Kooperation mit der Wirtschaftskammer Österreich) eingebaut. Die AWS wurden für jeweils 6 Monate in die Kfz installiert. Alle zwei Monate erfolgte die Datenauslese. Wesentlich dabei war, dass die Daten von speziell geschulten SozialarbeiterInnen gemeinsam mit den Kfz-LenkerInnen in einem persönlichen Gespräch diskutiert und analysiert wurden.

Ergebnisse: Im Folgenden werden ausgewählte Ergebnisse der Pilotprojekte zusammengefasst:

- Bei 23 Transportunternehmen aus acht Bundesländern wurden der Einsatz und die Akzeptanz von AWS im Rahmen eines Pilotprojektes getestet. Allerdings überschritt jeder 200. Startversuch den eingestellten Grenzwert (0,1 ‰).
- Bei 32 Privatpersonen, denen der Führerschein aufgrund eines Alkoholdelikts in den letzten Jahren entzogen worden ist, wurde AWS für jeweils sechs Monate eingebaut. In der Pilotphase waren von den rd. 17.500 Startversuchen 0,9 % aller Atemprobestests über dem eingestellten Grenzwert (0,1 ‰) und damit nicht in Ordnung.
- Die regelmäßig stattfindenden Termine zwischen MentorInnen und TestfahrerInnen dienten dazu den praktischen Einsatz der AWS zu thematisieren und die Datenauslesungen der Geräte vorzunehmen. Das AWS mit zugeschnittenem Mentoringprogramm zeigte sehr positive Ergebnisse.

Email: andrea.pumberger@kfV.at

Finnish Motor Insurers' Centre, Road Safety Unit, Helsinki, Finland

A. HOLOPAINEN, K. PARKKARI

In-depth on-the-spot Road Accident Investigation in Finland – Alcohol-related fatal motor vehicle accidents in 2008-2012

Road accident investigation teams carry out in-depth on-the-spot investigation of all fatal road and cross-country accidents in Finland (since 1968) by multidisciplinary (police, road and vehicle engineers, physician and behavioral scientist) teams. Investigation is regulated by legislation on the investigation of road and cross-country traffic accidents (24/2001). The purpose of the investigation is to produce information and safety suggestions to improve road safety through studying road and cross-country traffic accidents. This paper also comprises information of fatal alcohol-related motor vehicle accidents which road accident investigation teams investigated in 2008-2012: a total of 1.135 fatal motor vehicle accidents of which in 273 (24 %) a party involved had a blood alcohol content of at least 0.5 ‰. The majority (71 %) of alcohol-related accidents were single-vehicle accidents. The blood alcohol content of 81 % of drunk drivers exceeded the limit of aggravated drunk driving of 1.2 ‰. Of all drunk drivers 65 % were not using a seat belt or helmet and 95 % of the people who lost their lives in alcohol-related accidents travelled in the vehicle of the driver under the influence of alcohol.

Email: arja.holopainen@vakuutuskeskus.fi

Institut für Verkehrsmedizin Zürich, Schweiz

E. WÖRZ, M. MENN, K. KELLER, C. BREHMER, T. KRÄMER, R. WICK

Der klassische Cannabis-Fall in der verkehrsmedizinischen Untersuchung

Einleitung: Bei der verkehrsmedizinischen Abklärung bei Verdacht auf das Vorliegen auf eine Cannabis-Problematik werden bis dato am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich (IRM UZH) Urinprobenkontrollen durchgeführt. Diese werden kontrolliert, indem sie entweder unter Sicht abgegeben werden oder indem eine Temperaturmessung des Urins stattfindet. *Ziele:* Ziel dieser Arbeit ist es zu zeigen, ob einerseits unser Untersuchungssystem ausreicht, um zu erkennen, ob uns eine Person gefälschten Urin liefert und andererseits um unser Untersuchungskollektiv mit Verdacht auf eine Cannabisproblematik statistisch darzustellen. *Material/Methoden:* Um dieses Ziel zu erreichen wurden über einen Zeitraum von 3 Monaten praktisch alle Fälle, die aufgrund eines FuD-Ereignisses mit Cannabis oder aufgrund einer Betäubungsmittelproblematik mit Cannabis an der Abteilung Verkehrsmedizin und Forensische Psychiatrie des IRM UZH abgeklärt werden mussten, von einem einzigen Arzt untersucht und in die vorliegende Studie integriert. Nicht in die Studie einbezogen wurden Fälle, bei denen noch zusätzliche verkehrsmedizinisch relevante Probleme vorlagen. Bei den untersuchten Fällen wurden einerseits die Parameter der untersuchten Personen und deren Vorgeschichte, die Parameter der erhobenen Urinuntersuchung und die weiteren toxikologischen Abklärungen erfasst. *Ergebnisse:* Es wurden insgesamt 50 Probanden in die Studie einbezogen. Neben der Beschreibung des Kollektivs wird im Poster die Auswertung der durchgeführten Untersuchungen dargestellt und diskutiert. *Zusammenfassung:* Darstellung des klassischen Cannabis Falls im verkehrsmedizinischen Untersuchungsgut am Institut für Rechtsmedizin der Universität Zürich. Die aktuell angewandte Methode zur Überwachung der Urinprobenkontrollen wird statistisch ausgewertet und kritisch diskutiert.

Email: eva.woerz@irm.uzh.ch

Forensisch Toxikologisches Centrum München, Deutschland¹⁾
Institut für Dopinganalytik und Sportbiochemie, Kreischa, Deutschland²⁾

T. FRANZ¹⁾, H. SACHS¹⁾, D. THIEME²⁾, G. SCHWARZ¹⁾, F. MUBHOFF¹⁾

Überprüfung eines Cannabiskonsums über THC-COOH und 11-OH-THC in Haaren als Beleg einer Körperpassage

Gemäß Richtlinien der Society of Hair Testing (SoHT) oder den Beurteilungskriterien bei Analysen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik gilt der Cannabiskonsumstoff Delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) als Leitsubstanz. Dabei ist bekannt, dass THC bei Cannabiskonsum wohl vornehmlich durch den Nebenstromrauch in die Kopfhare gelangt, zudem können positive Befunde gerade im niedrigeren Konzentrationsbereich auch bei Nichtrauchern durch Exposition gegenüber Cannabisrauch zustande kommen. Ein Nachweis von typischerweise in der Leber gebildeten Metaboliten könnte dagegen eine Körperpassage belegen. In 314 Fällen wurde im FTC München in den Jahren 2012 und 2013 sowohl auf THC als auch Delta-9-Tetrahydrocannabinol-9-carbonsäure (THC-COOH) untersucht. Die Haaranalysen erfolgten mit akkreditierten LC-MS/MS-Methoden. In 284 Fällen wurde THC ermittelt in einer Konzentration zwischen 0,01 und 4,6 ng/mg (MW 0,35, Median 0,10 ng/mg). Für THC-COOH wurde in 232 von 314 dieser Fälle ein positiver Befund erhalten zwischen 0,11 und 54,3 pg/mg (MW 5,4, Median 3,0 pg/mg). In 71 THC-positiven Fällen (THC 0,01-1,0 ng/mg) wurde keine THC-COOH nachgewiesen. Allerdings wurde dafür in den 30 Fällen mit negativem THC-Befund in 10 Fällen dennoch THC-COOH detektiert bis hin zu einer Konzentration von 3,3 pg/mg. Die THC-COOH-Konzentrationen in den Kopfharen korrelierten nicht mit den THC-Konzentrationen ($R^2 = 0,1962$). Erste Ergebnisse belegen, dass auch 11-Hydroxy-Delta-9-Tetrahydrocannabinol (11-OH-THC) ein geeigneter Marker bei Haaranalysen sein könnte. Die Ergebnisse sprechen dafür, für Haaranalysen gem. SAMHSA-Guidelines ggf. doch THC-COOH (und 11-OH-THC) als Leitsubstanz anstelle von THC zu verwenden, um dann auch Konsum und rein passive Exposition unterscheiden zu können. Anforderungen an die Sensitivitäten werden diskutiert.

Email: t.franz@ftc-muenchen.de

Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München, Deutschland¹⁾
Institut für Rechtsmedizin, Universität München, Deutschland²⁾

S. LOTNER-NAU^{1,2)}, B. ÖVGÜER²⁾, H. SACHS¹⁾, M. GRAW²⁾, F. MUBHOFF¹⁾

Einsatz der Immunanalyse Direct ELISA Kits als sensitive und spezifische immunchemische Vortestverfahren im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik

Einleitung: Bereits in der zweiten Auflage der Beurteilungskriterien zur Fahreignungsdiagnostik kam es zu einer Absenkung von Grenz- bzw. Entscheidungswerten bei der Drogenanalytik im Urin im Rahmen von Abstinenzkontrollen. Aus analytischer Sicht sind die mit chromatographischen Methoden zu erreichenden Bestimmungsgrenzen als unproblematisch anzusehen. Allerdings ist in Frage zu stellen, ob gängige immunchemische Vortestverfahren eine ausreichende Sensitivität und Spezifität aufweisen und als Vortestverfahren Anwendung finden können. Der Immunanalyse Direct ELISA Test wurde hinsichtlich seiner Anwendbarkeit im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik (Drogenabstinenznachweis mittels Urinanalytik) überprüft. *Methode:* Native, verdünnte und aufgestockte Urinproben wurden gem. Herstellervorgaben immunchemisch auf Amphetamine, Cannabinoide, Cocainmetabolite, Opiate, Methadon bzw. EDDP und Benzodiazepine getestet. Die erhaltenen Befunde wurden mit quantitativen Ergebnissen aus chromatographischen Analysen abgeglichen. Sensitivität, Spezifität, positiver und negativer prädiktiver Wert sowie die Falschklassifikationsrate wurden berechnet, ebenso wurden ROC-Analysen vorgenommen. *Ergebnis:* Bei den 87 bis 182 je Substanzgruppe untersuchten Proben wurde bei Verwendung der geforderten Entscheidungsgrenzen in der Chromatographie bei der Immunchemie Sensitivitäten zwischen 90% und 100 % erreicht. Die Spezifität lag im Bereich zwischen 72 % und 100 %. *Schlussfolgerung:*

Die Immunanalysis Direct ELISA Kits eignen sich nur bedingt als Vortestverfahren für chemisch-toxikologische Urinanalysen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik unter Berücksichtigung der Vorgaben aus den aktualisierten Richtlinien.

Email: stefanie.lottner@med.uni-muenchen.de

Abteilung für Forensische und Klinische Toxikologie, Labor Krone, Bad Salzfluten, Deutschland

R. AGIUS, K. GRAUTE, F. PETERS, T. NADULSKI, H.-G. KAHL, B. DUFAUX

Aussagekraft von Drogen- und Ethylglucuronid-Ergebnissen in kosmetisch behandelten Haaren

Ziele: Ziel der Untersuchung war die Ermittlung der Aussagekraft von Ergebnissen von Drogen- und Ethylglucuronid-Analysen in kosmetisch behandelten Haaren in einem größeren Untersuchungskollektiv. **Methode:** In 9488 nicht behandelten Haarproben wurde die Konzentrationsverteilung in Perzentilen (1., 5., 50., 95. und 99. Perzentile) für fünf verschiedene Amphetamine, für Cannabinoide, Cocain, vier Opiate, Methadon, Buprenorphin, sowie sieben Benzodiazepine und Ethylglucuronid (EtG) mit der Konzentrationsverteilung in 1026 kosmetisch behandelten, authentischen Haarproben verglichen. Die eingesetzten Methoden waren unter Beachtung der Grenzwerte gültig bei der Fahreignungsdiagnostik für forensische Zwecke validiert und akkreditiert. **Ergebnisse und Diskussion:** Es wurden nur die Drogenklassen berücksichtigt für die mindestens 10 positive Haarproben vorlagen. Die Positivrate in nicht-behandelten Haaren war am Höchsten für Alkohol (4,5 % mit dem Nachweis einer Ethylglucuronid-Konzentration oberhalb von 7 pg/mg Haar), gefolgt von THC (2,0 %), Cocain (1,75 %) und Amphetaminen (0,59 %). Während die Konzentrationsverteilung zwischen dem 1. und 99. Perzentil für Drogen in kosmetisch behandelten Haaren signifikant niedriger lag als in nicht behandelten Haaren, wurde für Ethylglucuronid kein signifikanter Unterschied nachgewiesen. Zudem konnte insgesamt kein signifikanter Unterschied in der Rate der positiven Haarproben zwischen kosmetisch behandeltem und nicht behandeltem Haar für Drogen und Alkohol festgestellt werden. **Zusammenfassung:** Auch wenn es weiterer Untersuchungen bedarf, ist dies der erste Versuch, die Auswirkungen von kosmetisch behandeltem Haar auf die Rate der positiven Untersuchungsergebnisse für Drogen und EtG im Haar nachzuweisen. Zudem zeigt diese Studie zum ersten Mal, dass kosmetisch behandelte Haarproben nicht zwangsläufig unbrauchbar für den Nachweis von Drogen- und/oder Alkoholkonsum sind. Darüber hinaus zeigt sich, dass insbesondere für Alkoholabstinenz-Programme, etwa im Rahmen der MPU, die Bestimmung von EtG im Haar eine bessere Alternative zu Urinkontrollprogrammen darstellt, auch wenn es sich um kosmetisch behandeltes Haar handelt. Die Möglichkeit der Untersuchung von segmentierten Haarproben stellt zudem einen weiteren Vorteil dar.

Literatur

- R. Agius. Utility of coloured hair for the detection of drugs and alcohol. *Drug Test. Anal.* 2014, 6, 110-119
R. Agius, B. Dufaux, H.G. Kahl, T. Nadulski. Is urine an alternative to cosmetically treated hair for the detection of drugs and alcohol? *Drug Test. Anal.* 2014, 6, 120-122

Email: ragius@laborkrone.de

Abteilung für Forensische und Klinische Toxikologie, Labor Krone, Bad Salzflufen, Deutschland

R. AGIUS, K. GRAUTE, F. PETERS, T. NADULSKI, H.-G. KAHL, B. DUFAUX

Screening auf legale und illegale Drogen im Haar und Urin im Rahmen der Abstinenzüberprüfung mittels ELISA

In der vorliegenden Arbeit stellen wir zum ersten Mal Ergebnisse mit Validationsdaten der von uns eingesetzten LUCIO®-Direct-ELISAs für Drogenuntersuchungen im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik vor, nämlich Amphetamine, Cannabinoide, Cocain, Opiate, Methadon und Benzodiazepine. Dabei wurden 9.000 authentische Haar- und 33.262 authentische Urin-Proben unter Beachtung der MPU-Grenzwerte analysiert [1]. Nach dem Screening mit ELISA wurden alle positiven und eine signifikante Anzahl von negativen Proben mit Gas-Chromatographie-Massen-Spektrometrie (GC-MS) oder Flüssigkeits-Chromatographie-Tandem-Massen-Spektrometrie (LC-MS/MS) untersucht. Bei beiden Methoden handelt es sich um Verfahren, die für forensische Zwecke validiert und akkreditiert wurden. Die ROC-Kurven (receiving operating characteristics-Kurven) sowie die AUC-Flächen (area under the curve) und die OMR (overall misclassification rate) wurden für die Drogenergebnisse der Haarproben berechnet und mit denen für Urinproben verglichen. Die Kriterien, vorgegeben von der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh), wurden für alle Screening-Tests im Haar und im Urin erfüllt. Die AUC-Flächen waren für fast alle Tests größer als 0,8, was auf eine sehr gute Leistung hinsichtlich Sensitivität und Spezifität der ELISAs hindeutet. Außerdem unterschieden sich die AUC-Flächen, berechnet für Drogen im Haar, nicht wesentlich von den AUC-Flächen, ermittelt für die gleichen Drogen im Urin. Dies bestätigt, dass ein Screening von Drogen im Haar mit ELISAs ähnliche Leistungscharakteristika aufweist wie im Urin, wie schon früher veröffentlicht [2] [3] [4] [5] [6].

Literatur

- [1] R. Agius, T. Nadulski. Utility of ELISA screening for the monitoring of abstinence from illegal and legal drugs in hair and urine. *Drug Test. Anal.* 2014, 6, 101-109
- [2] R. Agius, T. Nadulski, H.-G. Kahl, B. Dufaux. Comparing a 'Zero Tolerance' strategy with a conventional drug screening strategy in urine and hair; Poster am International Forum for Drug and Alcohol Testing (IFDAT) Tagung in Barcelona, Spanien, 12-14 April 2010
- [3] R. Agius, T. Nadulski, H.G. Kahl, B. Dufaux. Significant increased detection rate of drugs of abuse in urine following the introduction of new German driving license re-granting guidelines (Vortrag). 48th Annual Meeting of the International Association of Forensic Toxicologists (TIAFT) in Bonn, 29 August - 2 September 2010
- [4] T. Nadulski, R. Agius, H.-G. Kahl, B. Dufaux. Das Drogen-Screening in Urin- und Haarproben im Rahmen der MPU-Untersuchungsergebnisse nach Anwendung der neuen Grenzwerte (Poster), Gemeinsames Symposium der DGVP und der DGVM, 1-2 October 2010, Tübingen
- [5] Kirschbaum KM1, Musshoff F, Wilbert A, Röhrich J, Madea B., Direct ELISA kits as a sensitive and selective screening method for abstinence control in urine. *Forensic Sci Int.* 2011 Apr 15; 207(1-3): 66-9
- [6] R. Agius, T. Nadulski, C. Moore. Validation of Lucio-Direct-Elisa kits for the detection of drugs of abuse in urine: application to the new German driving license re-granting guidelines. *Forensic Sci. Int.* 2012, 215, 38

Email: ragius@laborkrone.de

Universitätsspital Bern, Neurologische Klinik, Schlaf-Wach-Epilepsie-Zentrum, Schweiz

D. SCHREIER, C. ROTH, J. MATHIS

Subjective perception of sleepiness in a driving simulator is different from perception in the maintenance of wakefulness test

Objectives: We have recently described sleep deprived healthy subjects, who did not spontaneously signal their subjective sleepiness before the first sleep-fragment during the maintenance of wakefulness test (MWT) [1]. Here we tested spontaneous signalling in the MWT and while steering a driving simulator, both before and after sleep deprivation (SD). **Methods:** Twenty-four healthy subjects (20-26y) were tested before and after one night of sleep deprivation in a MWT and in a "divided attention steering simulator" (DASS) during 40 and 60 minutes respectively. Participants were instructed to signal sleepiness as soon as they realized the first symptoms of sleepiness or tiredness in addition to stay awake as long as possible. They were rewarded for optimal performance. Sleep was defined by a sleep-fragment lasting > 3 sec in the EEG while the eyes were closed. For statistical comparisons between conditions and missed/delayed sleep perception Chi-squared test was used. **Results:** Seven subjects (29 %) missed to signal sleepiness before the first sleep-fragment in the MWT after SD but no one did so before SD ($p < 0.004$). In the DASS, no subject missed to signal sleepiness before the first sleep fragment in both tests, before and after SD. Therefore, sleepy subjects significantly more often missed to signal their sleepiness in the MWT compared to the DASS ($p < 0.004$) whereas no difference existed between the tests in well rested subjects before SD. **Conclusion:** These results confirm our earlier study in MWT [1], but in addition show, that purely internally driven subjective perception of sleepiness is more accurate during tasks which include a permanent feedback of performance such as driving, compared to the passive situation of the MWT. Subjective perception of sleepiness is less accurate after SD compared to the rested state, suggesting that sleepiness impairs perception of sleepiness itself. However this effect is outweighed by the performance feedback while driving.

Literatur

- [1] U. S. Herrmann, C. W. Hess, A. G. Guggisberg, C. Roth, M. Gugger, and J. Mathis. Sleepiness is not always perceived before falling asleep in healthy, sleep-deprived subjects. *Sleep Med* 11 (8): 747-751, 2010

Email: david.schreier@insel.ch

HTW Dresden, Deutschland

P. ROGGE, J. CAMIN, M. DEGENKOLBE, T. TRAUTMANN

Nutzung physiologischer Messgeräte bei Senioren

Einleitung: Ältere Verkehrsteilnehmer haben oft Schwierigkeiten in der Bewältigung kritischer Situationen oder langer Fahrten. Durch die Messung physiologischer Parameter ist es möglich, die Verminderung der Leistungsfähigkeit zu messen. Hierdurch können bei eingeschränkter Leistungsfähigkeit geeignete Maßnahmen ergriffen werden, neben einer Warnung sind auch aktive Eingriffe in die Fahrzeugführung denkbar (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung). **Ziele:** Waren die Messsysteme bisher für einen dauerhaften Fahrzeugeinsatz wenig geeignet, ermöglichen neue Konzepte nun eine praxisnahe Anwendung. So ist mit der Pulsuhr „mio alpha“ das erste System verfügbar, das kontinuierlich und ohne weitere Sensorik (Brustgurt) die Herzrate detektieren kann. Als Haupteinsatzgebiet ist zunächst der Fitnessbereich vorgesehen. **Material/Method:** Um das Potential für neue Fahrerassistenzsysteme zu evaluieren, wurde auf Basis dieser Uhr und eines Tablet-PC (iPad Mini) ein einfach zu nutzendes Messsystem für den Fahrzeugeinsatz entwickelt. Aktuell vier Senioren erhielten dieses System für eine erste Erprobung. Dabei sollte zunächst die Stabilität der Signale in diesem Einsatzfeld geklärt werden. **Ergebnisse:** Eine Messung (Fahrzeuggeschwindigkeit und Herzrate) ist in Abb. 1 dargestellt. Die wenigen Störungen der Herzrate können eindeutig identifiziert werden, ein Einsatz ist damit möglich. Aktuell wird die Nutzerschnittstelle entsprechend der Bedürfnisse der vier Nutzer individuell erweitert. Neben der Realisierung von Hinweisen und Warnungen sind ebenso Möglichkeiten für ein Nutzerfeedback geplant. Eine Auswertung aller

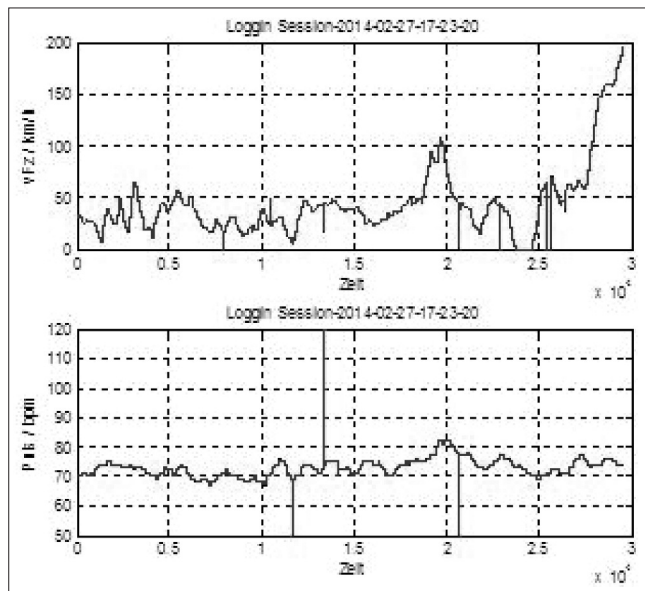
Messungen ist durch eine Webanwendung möglich. *Zusammenfassung:* Im Beitrag werden das Konzept sowie die bisherigen Ergebnisse vorgestellt. Der Fokus der Auswertung liegt dabei im Abgleich der physiologischen Messwerte mit Änderungen in den individuellen Fahrbewegungsdaten. Hieraus lassen sich grundlegende Funktionsausprägungen und Einsatzgrenzen künftiger Assistenzsysteme ableiten.

Literatur

- Trautmann, T. & Rogge, P.: „Ein neues System zur Aufnahme kritischer Fahrsituation mit fahrerindividueller Auslösung“, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 3/2013
 Trautmann, T. & Rogge, P.: „CONCEPT OF INDIVIDUAL DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS WITH INCLUSION OF DRIVERS PERFORMANCE“, MobileMed 2013, Prag

Email: rogge@htw-dresden.de

Anhang 1



Institut für Rechtsmedizin der Universität Bern, Verkehrsmedizin, -psychiatrie und -psychologie, Schweiz

D. ZWAHLEN, C. JACKOWSKI, M. PFÄFFLI

Tagesschläfrigkeit in der verkehrsmedizinischen Begutachtung: Ein unterschätztes Problem?

Einleitung: Tagesschläfrigkeit hat einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Studien zeigen, dass bis zu 30 % aller Verkehrsunfälle durch Schläfrigkeit verursacht werden. An erster Stelle der somatischen Ursachen einer pathologischen Tagesschläfrigkeit steht mit einer Prävalenz von ca. 5 % in der Normalbevölkerung ein obstruktives Schlafapnoesyndrom (OSAS). Patienten mit einem OSAS haben ein zwei- bis siebenfach erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle. *Ziele:* Ziel der Studie ist aufzuzeigen, wie häufig eine pathologische Tagesschläfrigkeit und ein OSAS bei Fahrzeuglenkern, die sich einer verkehrsmedizinischen Begutachtung unterziehen, vermutet werden kann. Weiter soll untersucht werden, ob verstärkte Bemühungen zur Erfassung einer pathologi-

schen Tagesschläfrigkeit/eines OSAS in diesem Setting angezeigt sind. *Material/Methoden*: Im Zeitraum von Januar bis Juni 2012 sowie von Oktober 2012 bis März 2013 wurde allen Exploranden, welche sich zur Abklärung der Fahreignung vorgestellt haben, ein Fragebogen gegeben (n = 435). Dieser wurde zu Hause ausgefüllt und anonym zurückgesandt. Der Fragebogen setzte sich aus den validierten Screeningtools „Epworth Sleepiness Scale“ und „Berlin Fragebogen“ sowie zusätzlichen Fragen zu früheren (Beinahe-)Einschlafunfällen sowie gesundheitlichen und soziodemographischen Aspekten zusammen. *Ergebnisse*: 127 ausgefüllte Fragebögen wurden retourniert und ausgewertet (Rücklaufquote 29 %; 108 Männer, 19 Frauen; Durchschnittsalter 42.5 ± 14 Jahre; Body-Mass-Index 24.9 ± 3.5 kgm⁻²). In der „Epworth Sleepiness Scale“ wurden Werte zwischen 0 und 17 Punkten erreicht (Durchschnittswert 6 ± 3 Punkte), 8.6 % der Studienteilnehmer erzielten einen Punktescore ≥ 11. Im „Berlin Fragebogen“ erzielten 9.4 % der Studienteilnehmer ein positives Resultat in zwei Kategorien: bei diesen Fahrzeuglenkern besteht ein hohes Risiko auf ein OSAS. 15.6 % der Befragten gaben an, schon einmal am Steuer eingeschlafen zu sein. Einen Sekundenschlaf-bedingten Verkehrsunfall bejahten 7.8 %. *Zusammenfassung*: Diese Resultate zeigen, dass eine pathologische Tagesschläfrigkeit/ein OSAS ein relevantes Problem in der untersuchten Gruppe darstellt. Bei jeder Abklärung der Fahreignung sollte daher nach einer pathologischen Tagesschläfrigkeit/einem OSAS gescreent werden. Dazu stehen einfach anzuwendende, gut validierte Instrumente wie die „Epworth Sleepiness Scale“ und der „Berlin Fragebogen“ zur Verfügung.

Email: daniel.zwahlen@irm.unibe.ch

Dräger Safety GmbH & Co. KGaA, Lübeck, Deutschland

B. VELTEN

Alkohol-Interlocks: Neue technische Trends

Seit über 30 Jahren sind Alkohol-Interlocks im Einsatz. Sie bieten heute eine Technik, die sich bewährt hat, und kommen neben USA, Kanada und Australien vor allem in Europa immer mehr zum Einsatz. Schweden, Finnland, Niederlande, Frankreich und Belgien haben bereits staatliche Trunkenheitsfahrerprogramme eingeführt, in Deutschland wird darüber intensiv diskutiert. Trotz des heute bereits hohen technischen Stands zeichnen sich derzeit neue Trends und damit verbundene Anforderungen ab. Dazu gehören Zusatzgeräte wie eine Kamera oder Module zur mobilen Datenübertragung sowie die Frage nach der Datensicherheit der personenbezogenen Ereignisdaten der Alkohol-Wegfahrsperren. Bei der Benutzung von alkoholsensitiven Wegfahrsperren werden Ereignisdaten aufgezeichnet, die ausgelesen, auf eine Datenbank übertragen und dort analysiert werden können. Nur mit einem solchen Datenmanagementsystem kann ein staatliches Interlock-Programm durchgeführt werden. In Programmen mit Trunkenheitsfahrern spielen diese Daten eine große Rolle für den Erhalt der Fahrerlaubnis. Deshalb werden neben den Anforderungen an die Eigenschaften der Alkohol-Interlocks (2. Ausgabe der EN 50436-1:2014) [1] auch Fragen zur Sicherheit und dem Schutz der personenbezogenen Ereignisdaten zunehmend diskutiert. Eine entsprechende Europäische Norm (EN 50436-6) [2] mit deutlich verschärften Anforderungen an die Datensicherheit von Alkohol-Interlocks ist darum kurz vor der endgültigen Verabschiedung. In einigen Staaten, in den USA und in Australien werden zu bestimmten Ereignissen Fotos und/oder bei bestimmten Auffälligkeiten eine zeitnahe Benachrichtigung der Behörde gefordert. Diese Funktionen werden i.d.R. durch zusätzliche Module, einer Kamera und/oder einem GPRS-Modul, bereitgestellt, die mit der Steuereinheit der Alkohol-Wegfahrsperre verbunden werden. Entsprechend der neuen Europäischen Norm EN 50436-1:2014 müssen diese Zusatzgeräte des Alkohol-Interlocks auch im Rahmen der Zulassung geprüft werden. Trotz mancher Vorteile, die die neuen technischen Möglichkeiten der Zusatzgeräte bieten, sollte ihr Einsatz in einem Trunkenheitsfahrerprogramm jedoch sorgfältig abgewogen werden:

- Wer bezahlt die zusätzlichen Kosten für den Einsatz der Geräte?
- Ist der Eingriff in die Privatsphäre des Fahrers (und evtl. eines Beifahrers) durch eine Kamera zu rechtfertigen?
- Wer wird sich die Fotos ansehen?
- Ist es sinnvoll, unmittelbar die Information über einen verweigerten Wiederholungstest über das Datenmanagementsystem zu erhalten?
- Wie soll damit umgegangen werden?

Zur Zeit befindet sich die Technik von Alkohol-Interlocks in der Entwicklung zu einem umfassenderen System. Dies eröffnet neue Möglichkeiten, die aber auch zusätzliche Fragen aufwerfen. Da Zuverlässigkeit der Al-

kohol-Interlocks und ihrer Zusatzgeräte, Datensicherheit und Datenschutz eine immer wichtigere Rolle spielen, sollten Alkohol-Interlocks, die in Trunkenheitsfahrerprogrammen zum Einsatz kommen, den Anforderungen der Europäischen Normen EN 50436-1 und EN 50436-6 entsprechen.

Literatur

- [1] EN 50436-1: Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten – Teil 1: Geräte für Programme mit Trunkenheitsfahrern, Januar 2014
- [2] EN 50436-6: Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten – Teil 6: Datensicherheit, Entwurf April 2013

Email: Bettina.Velten@draeger.com

KFV, Prozessentwicklung, Wien, Österreich

S. KAULICH

bewusst.sicher.werkstatt – Verkehrskompetenz für SeniorInnen

Einleitung: Die Alterspyramide stellt sich spürbar auf den Kopf, 2030 wird bereits jeder dritte Autofahrer über 60 Jahre alt sein – ein Alter, in dem nicht zuletzt vermehrte Unsicherheit und Ängstlichkeit das Unfallrisiko erhöhen und motorische, sensorische sowie kognitive Fähigkeiten nachweislich abnehmen. Daher sind neue Lösungsansätze für die aktive Teilnahme am Straßenverkehr bis ins hohe Alter gefragt. Während in anderen EU-Ländern verpflichtende Überprüfungen der Fahrtauglichkeit ab 50 oder 60 Jahren bereits gesetzlich verankert sind, setzt man in Österreich auf Freiwilligkeit. Im Rahmen des Modells *bewusst.sicher.werkstatt* (b.s.w.) wurden „peer-to peer-Workshops“ für ältere AutofahrerInnen konzipiert. *Ziele:* Diese zielgerichteten Workshops sollen die Verkehrskompetenz von älteren AutofahrerInnen schulen und nachhaltig verbessern.

Zielsetzung:

- Fördern der eigenen Stärken
- Fördern des bewussten Umgang mit Risiken (Stärkung der Wahrnehmungs- und Handlungskompetenz in Risikosituationen)
- Aufrechterhaltung der Fahreignung älterer Personen und damit auch die Beibehaltung der Mobilität

Methode: Der 4-stündige Workshop (6-12 TeilnehmerInnen) baut auf den persönlichen Ressourcen der SeniorInnen auf, der/die Moderator/In wird nach dem Peer-Prinzip ausgewählt. *Ergebnisse:* Im Jahr 2012 wurden österreichweit bereits 125 Workshops absolviert, insgesamt nahmen bis Ende 2013 2.901 ältere AutofahrerInnen am präventiven Modell der *bewusst.sicher.werkstatt* teil. Um den langfristigen Erfolg dieser Workshops zu gewährleisten, wurden 2012 insgesamt 60 Workshops evaluiert. Im Rahmen dieser Evaluation konnte ein durchwegs positives Fazit gezogen werden: Der Großteil der TeilnehmerInnen wurde sich ihrer Stärken und Schwächen bewusst und plant weiterführende Maßnahmen im eigenen Interesse zu absolvieren. (Fahrsicherheitstraining, Perfektionsfahrt, Seh- und Hörtest, Gymnastikstunden, etc.) Grundsätzlich ist die Zielgruppe „AutofahrerInnen 65 +“ eine sehr vielfältige, ebenso gestaltet sich der Alterungsprozess sehr individuell. Genau auf diese Vielfalt muss ganz spezifisch eingegangen werden, in kleinen, interaktiven Gruppen, wie dies das Modell der *bewusst.sicher.werkstatt* vorzeigt.

Email: sabine.kaulich@kfv.at

Charité – Universitätsmedizin Berlin, Institut für Arbeitsmedizin, Deutschland

W. WELZ, G. PREUSS

Wechselwirkungen zwischen Hörspieldarbietung und Straßenverkehrssituationen

Einleitung: Die Verkaufszahlen für Hörspiele ergeben für das Jahr 2013 einen neuen Rekord von 14 Millionen verkauften Hörbüchern auf CD [1]. Bisher durchgeführte Studien haben die Auswirkungen von Musik in unterschiedlicher Art auf das Reaktionsverhalten untersucht [4] [5]. *Studienziel:* Wie genau werden die Inhalte des dargebotenen Hörspiels wahrgenommen und wiedergegeben während der Durchführung eines Verkehrsaufmerksamkeitstests. *Methoden:* Insgesamt 90 Probanden im Alter von 17 bis 56 Jahren absolvierten einen Verkehrsaufmerksamkeitstest und wurden mit Musik- (n = 30) und Hörspielbeschallung (n = 30) und einer Kontrollgruppe (n = 30) ohne akustische Beeinflussung gegenüber gestellt. Mit Hilfe des Wiener Testsystems wurden Untersuchungen zur reaktiven Belastbarkeit, der Orientierungs-, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung sowie der Reaktionsfähigkeit durchgeführt. 30 der Probanden wurden während des Tests über Kopfhörer mit einem Hörspiel beschallt. *Ergebnisse:* Die 6 Fragen zum Hörspiel wurden insgesamt von 31 % der Probanden richtig beantwortet, 69 % antworteten falsch oder unzureichend („weiß nicht“). *Zusammenfassung:* Insbesondere länger anhaltende geforderte Konzentration und Ausdauer sowie Mehrfachreize, wie in den durchgeführten Tests, senken offenbar die selektive Aufmerksamkeit [2] [3] [4] [5].

Literatur

- [1] „Handelspanel Buch“ von media control® GfK INTERNATIONAL, Verkaufszahl Hörbücher 2013
- [2] Perham, N., Joanne Vizard, J.: Can preference for background music mediate the irrelevant sound effect? *Applied Cognitive Psychology*, Volume 25, Issue 4, pages 625-631, July/August 2011
- [3] Furnham, A. & Allass, K. The influence of musical distraction of varying complexity on the cognitive performance of extroverts and introverts. *European Journal of Personality*, 13, 1999, 27-38
- [4] la Motte-Haber, H. de/ Rötter, G. (Hg.) (1990) *Musikhören beim Autofahren – Acht Forschungsberichte*. Frankfurt, Bern, Paris, New York: Lang
- [5] Paridon, H., Springer, J.: Effekte von Musik per Kopfhörer auf das Reaktionsverhalten bei unterschiedlichen Verkehrsgerauschen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* (2012) Nr. 4, S. 192-195

Email: wwelz@web.de

Universität Bonn, Deutschland

M. ZÖHNER

Die Bedeutung von Audiomitschnitten des Explorationsgespräches für die Fahreignungsbegutachtung

Die Diskussion um Reliabilität, Validität und Objektivität der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) wird immer wieder neu entfacht. Seitens der Politik und der Anwaltschaft wird bemängelt, dass die Fahreignungsbegutachtung (sowohl die ärztliche als auch die medizinisch-psychologische Untersuchung) für den Begutachteten nicht transparent genug sei. Insbesondere sei es schwer, die Empfehlung des Gutachtens zu überprüfen und ggf. mit juristischen Mitteln anzugreifen. Der Forderung der Anwaltschaft, die Transparenz der MPU durch Einführung einer routinemäßigen Bild- oder Tonaufnahme zu dokumentieren, schloss sich auch das Verkehrsministerium an. Diese Sachlage war der zentrale Ausgangspunkt für eine empirische Überprüfung des Einflusses von Audiomitschnitten des Explorationsgespräches auf die Fahreignungsbegutachtung. Im Rahmen der vorliegenden Evaluationsstudie wurden die Auswirkungen von Audiomitschnitten auf den diagnostischen Prozess, die Qualität und das Ergebnis der Begutachtung untersucht. Aus einer anfallenden Stichprobe von 303 me-

dizininisch-psychologischen Fahreignungsuntersuchungen wurden die zu Begutachtenden zufällig der Bedingung „Exploration mit Audioaufnahme“ oder der Kontrollbedingung „Exploration ohne Audioaufnahme“ zugeteilt. Alle Gutachten wurden von 15 Gutachter/-innen aus insgesamt 20 amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfG) des DEKRA e. V. Dresden verfasst. In der anschließenden Gutachtenanalyse wurden Auswirkungen der Audioaufnahmen von Explorationsgesprächen auf die folgenden Aspekte der Begutachtung untersucht: Dauer des Explorationsgesprächs, Länge des Gutachten, Anzahl wörtlicher Zitate, Nachvollziehbarkeit, Ausführlichkeit der in der Exploration erhobenen Daten, Verständlichkeit und Formulierung des Gutachtens, die Integration der Befunde und die Nachprüfbarkeit der Schlussfolgerungen. Ferner wurde eine Befragung der Entscheidungsträger (Fahrerlaubnisbehörden) und der Verwaltungsrichter zur Praktikabilität der verschiedenen Dokumentationsmodelle durchgeführt. Denn nicht zuletzt ist auch die Praktikabilität und Verhältnismäßigkeit einer (besseren bzw. umfangreicheren) Dokumentation für die Praxis von enormer Bedeutung.

Email: malgo@uni-bonn.de



Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
(Leiter: Dr. rer. nat. H. Sachs, Prof. Dr. rer. nat. F. Musshoff)
Institut für Rechtsmedizin der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
(Direktor: Prof. Dr. med. B. Madea)

FRANK MUBHOFF

Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren*)

Einleitung

Im Koalitionsvertrag der Großen Koalition mit dem Titel „Deutschlands Zukunft gestalten“ [1] findet sich beinahe unbemerkt ein kleiner Passus folgenden Inhaltes: „Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“

Dieser Satz sorgte dafür, dass viele Rechtsmediziner und forensische Toxikologen sich zunächst einmal fragten, ob sie wesentliche analytische Neuerungen bzgl. forensischer Blutalkoholbestimmung schlichtweg versäumt hätten. Gibt es etwa neue Techniken zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration? Zunächst blieb alles still. Dann folgte die Einladung zum Symposium des B. A. D. S. „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ in Aschersleben am 03.06.2014, in der Bezug auf eben obige Koalitionsaussage genommen wurde. Aber wo sind die neuen Verfahren? Denn die Atemalkoholanalytik ist ja nun wirklich kein „modernes Messverfahren, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration“, besteht doch grundsätzlich Einigkeit darüber, dass Atemalkoholkonzentration (AAK) und Blutalkoholkonzentration (BAK) nicht korrelieren und auch ansonsten große Bedenken gegen einen Einsatz bei strafrechtlichen Fragestellungen bestehen.

So wurde u. a. auch auf der 79. Konferenz der Justizminister [2] formuliert: „Die Justizministerinnen und Justizminister vermögen die von der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren befürwortete Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten derzeit nicht zu unterstützen. Die für die Allgemeinheit besonders gefährlichen, unter Alkoholeinfluss begangenen Straßenverkehrsstraftaten bedürfen der effektiven und konsequenten Ahndung. Ob eine solche bei teilweiser Ersetzung der Blutalkoholanalyse durch die Atemalkoholanalyse gewährleistet wäre, steht nicht mit hinreichender Sicherheit fest. In der Wissenschaft ist weiter umstritten, ob eine Atemalkoholanalyse als alleiniges Beweismittel zur sicheren Feststellung der Fahruntüchtigkeit im Sinne der einschlägigen Strafvorschriften ausreicht. Die strafrechtliche Praxis befürchtet u. a. eine erhebliche Erschwerung der forensischen Beweisführung. Sie hat sich deshalb gegen eine teilweise Ersetzung der allseits anerkannten Blutalkoholanalyse durch die Atemalkoholanalyse ausgesprochen.“

Nicht anders lautet die nach emsigen Diskussionen auf dem 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag ausgesprochene Empfehlung [3]: „...Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog.

*) Vortrag anlässlich des Symposiums des B. A. D. S. „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ in Aschersleben am 3. Juni 2014. Der Vortragsstil wurde beibehalten.

„absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.“

Nach der Entscheidung des BGH zur Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 1 StVG) [4] kam es in foro in der Folge vornehmlich nur noch zu Diskussionen bei Nichterfüllen bestimmter Ausführungsbestimmungen (insbesondere Wartezeiten etc.), ansonsten erfolgte auch mit Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit (nur Ordnungswidrigkeit) eine weitgehende Akzeptanz. Diese besteht aber nicht über Bußgeldverfahren hinaus. Laut BGH-Beschluss vom 03.04.2001 wurden gerade nicht die Voraussetzungen festgeschrieben, „unter denen die Rechtsprechung auch die Atemanalyse als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung alkoholbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB anerkennt“, was von Revisionsgerichten entsprechend getragen wird. Während es im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts mit der Einführung eigener AAK-Grenzwerte zur Festlegung eines Tatbestandmerkmals kam, stellt ein AAK-Wert im Verkehrsstrafrecht im Gegensatz zu einem BAK-Wert kein ausreichendes Beweisanzeichen dar. In Sachsen-Anhalt wurde gem. Rundrlass des Innenministeriums festgelegt, dass ab einem AAK-Wert von 0,8 mg/l Strafrechtsrelevanz gegeben ist und ohne BAK-Bestimmung gem. § 316 StGB Anklage erhoben werden kann [5]. Revisionsgerichte folgten dem nicht und so wurde selbst bei einer AAK von 0,94 mg/l nicht mit absoluter Sicherheit von einer BAK von mindestens 1,1 ‰ ausgegangen und vielmehr festgestellt, dass eine Verurteilung wegen § 316 StGB nicht alleine auf eine AAK gestützt werden kann [6].

Ein (teilweiser) Verzicht auf eine Blutprobe bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss ist aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht bzw. aus Sicht wissenschaftlicher Sachverständiger in Verkehrsstraftaten gerade in Anbetracht der hohen Ansprüche an die Beweiskraft in einem Strafverfahren nicht akzeptabel. Es würde auf ein wertvolles Beweismittel mit hoher Aussagekraft verzichtet, zusätzlich käme es in Begutachtungsfragen zu vermeidbaren Unsicherheiten und insbesondere zur Ungleichbehandlung von Betroffenen, was in verschiedenen Ausführungen zu dieser Thematik zusammengefasst wurde [u. a. 7,8]. Anlässlich des aktuellen Symposiums seien die kritischen Punkte nochmals aufgeführt, wobei eine deutliche Übereinstimmung mit den Ausführungen zum 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag [9] nicht ungewollt ist, liegen doch seitdem keine Ergebnisse bzgl. einer an sich geforderten „weiteren umfassenden Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei“ vor. Insofern verwundert eine Wiederaufnahme der alten Thematik, eben obwohl keine geforderten neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse beigebracht wurden.

1. Wegfall eines wichtigen Beweismittels im Strafverfahren

Mit der Abschaffung der Blutprobe ginge ein wichtiges und besonders sicheres und informatives Beweismaterial verloren. Zum einen könnte im Falle einer Anzweiflung bei einer Atemalkoholprobe eine prinzipielle Überprüfung des Ergebnisses nicht mehr erfolgen, was bei asservierten Blutproben zwanglos möglich ist. Dieses ist zugegebenermaßen kein besonders hervorzuhebender Punkt, zählt doch ein mit dem durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) zugelassenen Messgerät Evidential erzielter Wert als eindeutiger Beleg. Dennoch ist zu beachten, dass Nachuntersuchungen bei Zweifeln am technischen Zustand des Atemalkoholgerätes oder Zweifeln bezüglich des Einhaltens von physiologisch notwendigen Wartezeiten nicht zu praktizieren sind. In diesem Zusammen-

hang ist besonders kritisch auf eine Publikation der Polizei selbst hinzuweisen. Bei Auswertung von Ordnungswidrigkeitsanzeigen in den Jahren 2006-2009, bei denen eine Atemalkoholmessung mit dem Dräger Evidential 7110 vorgenommen wurde, war in über 50 % der Fälle mindestens ein Fehler festzustellen [10]. Diese Fehler betrafen zum einen die Bedienung des Messgerätes, zum anderen das Ausfüllen von Protokollblättern. Inwiefern das sogar zu einer Nichtverwertbarkeit geführt hat ist nicht mitgeteilt worden, u.U. wird es in einem OWi-Verfahren derzeit auch nicht zwingend von Juristen darauf angelegt. Anders wird dieses bei Strafverfahren aussehen. Will man sich das bei der Verfolgung eines kriminellen Vergehens erlauben?

Ein aus sachverständiger Sicht weiterer kritischer Punkt ist die Tatsache, dass bei einer AAK-Bestimmung die Möglichkeit einer Überprüfung der sicheren Identität eines Betroffenen mittels DNA-Untersuchung entfällt. Bei polizeilichen Überprüfungen sollte i. d. R. die Identität eines Betroffenen festgestellt werden, im Falle einer Atemalkoholmessung mit dem Dräger Evidential 7110 werden Personendaten sogar in das Gerät eingegeben. Probleme entstehen insbesondere dann, wenn keine oder nicht die eigenen Ausweispapiere mitgeführt oder eingesehen werden. Des Weiteren kann es zu Fehlern bei der Eingabe von Personaldaten kommen (insbesondere bei gleichzeitiger Vorführung mehrerer Personen). In der oben erwähnten polizeilichen Auswertung ist z. B. von Fällen die Rede, in denen bei einem 24- und 26-Jährigen ein Alter von 94 bzw. 96 Jahren eingegeben wurde [10]. Da das Messgerät anhand des Alters berechnet, welches Atemvolumen für eine beweisichere Analyse benötigt wird und dies indirekt Einfluss auf das Messergebnis hat, sind Messergebnisse in solchen Fällen nicht mehr verwertbar. Bekannt geworden sind auch Fälle, bei denen das Alter bewusst heraufgesetzt und damit das notwendige Atemvolumen herabgesetzt wurde, um Angetrunkenen überhaupt eine AAK-Messung zu ermöglichen, die sonst nicht in der Lage gewesen wären, das Gerät ausreichend zu beatmen.

Derzeit kommt es gerade bei Strafverfahren in der Praxis im weiteren Verfahrensgang zumindest in Einzelfällen immer wieder zu Einlassungen, man sei gar nicht gefahren oder man habe keine Probe abgegeben. Im weiteren Verlauf kann im Fall einer Atemalkoholbestimmung lediglich auf Zeugenaussagen (der Polizeibeamten) zurückgegriffen werden, die i. d. R. nur auf die Aktenlage Bezug nehmen. Diese Problematik wird von Seiten der Befürworter der AAK-Messung deutlich heruntergespielt, denn die sichere Identität werde doch anhand von Ausweispapieren überprüft [11]. Was aber, wenn jemand nicht die eigenen, sondern die eines ähnlich aussehenden Verwandten oder Bekannten mit sich führt? Eindeutig beweisicher ist die Identität allein anhand von Papieren bestimmt nicht festzustellen.

In einer aktuelleren Hamburger Studie wurde dargestellt, dass derzeit bei 1.000 bis 2.000 Blutentnahmen Zweifel an der Identität erhoben werden bzw. in 45,2 % der Fälle mit entsprechender Einlassung eine Nichtidentität tatsächlich festgestellt wurde [12]. Auch wenn es sich derzeit bei Kenntnis der technischen Möglichkeiten bzgl. einer DNA-Analytik um Einzelfälle handelt, ist ein entsprechendes Einlassungsverhalten bei fehlender Möglichkeit einer Überprüfbarkeit gerade in Anbetracht der bei einem Strafverfahren im Vergleich zu einem Ordnungswidrigkeitsverfahren drohenden Folgen vermehrt zu erwarten. Abhilfe könnte geschaffen werden, würde man eine Speichelprobe (z. B. Mundstück) oder zumindest einen Fingerabdruck asservieren.

Ein besonders wichtiger Aspekt ist die mögliche Überprüfung einer zusätzlichen Aufnahme weiterer zentral wirksamer Mittel (Drogen, Medikamente) im Blut eines Verkehrs-

teilnehmers in einer gelagerten Blutprobe. Nicht selten ergeben sich entsprechende Hinweise oder Verdachtsmomente erst im Nachgang bzw. fallen dann Diskrepanzen zwischen einem Alkoholbefund und der Symptomatik eines Betroffenen auf. Folgeuntersuchungen werden i. d. R. von Staatsanwaltschaften oder z. T. auch von Gerichten erteilt. Die Erkennung drogen-/medikamentenbeeinflusster Kraftfahrer im Straßenverkehr ist nach wie vor problematisch. Zwar hat sich die Aufklärungsrate bedingt durch polizeiliche Schulungsmaßnahmen deutlich erhöht, jedoch hängt es nach wie vor an der Erfahrung (und der Schulung) der einzelnen Beamten. Auch Drogenschnellteste vor Ort auf Schweißbasis, an Urin oder an Speichelflüssigkeit sind nach wie vor nicht verlässlich und erfassen per se nur eine kleine Zahl möglicher relevanter Substanzen. Zudem besteht schon jetzt regional das Problem, dass aus Kostengründen und Gründen des Aufwandes bei Vorliegen einer alkoholbedingten „absoluten Fahrunsicherheit“ auf zusätzliche Untersuchungen verzichtet wird oder zumindest nicht auf alle relevanten Substanzklassen analysiert werden soll. Daher ist die Gefahr eines Rückganges der Verfolgung entsprechender Fälle zu befürchten und aus dem benachbarten Ausland liegen warnende Beispiele vor (z. B. Österreich mit vergleichsweise sehr geringer Fallzahl von Drogen im Straßenverkehr [13]).

Ein weiteres sehr relevantes Problem stellen sog. Nachtrunkeinlassungen dar, d. h. ein Betroffener gibt – häufig auch erst wieder im Nachgang zu einem Geschehen – an, er habe zwischen Fahrt und Eintreffen der Polizei bzw. der Probenahme (auch Fälle eines Nachtrunkes im Polizeiwagen oder auf der Polizeiwache werden angegeben) Alkohol konsumiert. Am gelagerten Blut besteht die Möglichkeit, eine Begleitstoffanalyse vorzunehmen und somit die Trinkangaben eines Betroffenen zu überprüfen. Bei Verzicht auf eine Blutprobe würde man sich eines wichtigen Beweismittels entledigen. Die Ergebnisse einer Begleitstoffanalyse können zudem auch zu einer Überprüfung von Trinkgewohnheiten herangezogen werden (z. B. langzeitige Alkoholisierung, Untersuchung auf Alkoholmarker, Schlussturztrunk).

Auch bei einer verwaltungsrechtlichen Überprüfung der Fahreignung kann eine anlassbezogen gewonnene Blutprobe von Bedeutung sein und den Betroffenen ggf. entlasten. Bei der Überprüfung der Fahreignung ist eine sog. Veränderungsdiagnostik von Relevanz, d. h. eine Reduktion des Trinkverhaltens seit dem Vorfall ist zu belegen. Dazu können alkoholisiert angetroffenen Kraftfahrer nach Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft, die über die Deliktblutprobe verfügt, auf eigene Kosten daran eine Untersuchung auf Alkoholmarker durchführen lassen und mit Folgeuntersuchungen ggf. eine Veränderung zeitnah zum Delikt belegen, was die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis erleichtern kann. Auch dieser Aspekt scheint von Befürwortern der AAK-Messung nicht verstanden zu werden, die von einer „ungesetzlichen Ausspähung und einer Verletzung von Persönlichkeitsrechten Betroffener“ sprechen [11]. Selbstverständlich ist nicht angedacht, solche Untersuchungen grundsätzlich durchzuführen. Aber gerade auf Wunsch Betroffener kann eine damit zu belegende Veränderung des Trinkverhaltens zu einer beschleunigten Wiedererteilung der Fahrerlaubnis führen und ist somit günstig für sie selbst.

Andererseits werden solche weiterführenden Untersuchungen, anders als von Kritikern dargestellt, durchaus zumindest in Einzelfällen von erfahrenen Staatsanwälten oder Richtern im Rahmen eines Strafverfahrens in Auftrag gegeben, wenn es bei der Überprüfung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit um das Alkoholkonsumverhalten einer Person geht. Der Verfasser wurde im Vorfeld einer mündlichen Hauptverhandlung schon oftmals mit entsprechenden Untersuchungen beauftragt.

Letztendlich kann zu einem möglichen Beleg und oder zur Abschätzung eines einige Stunden vorangegangenen Alkoholkonsums bei aktueller Alkoholfreiheit eine Analyse auf Ethylglucuronid im Blut in Strafverfahren von Interesse sein.

2. Wegfall einer unabhängigen Beurteilung des psychophysischen Leistungsbildes

Beim Wegfall einer Blutprobe steht ein ärztlicher Untersuchungsbericht mit kompetent erhobenem psychophysischen Leistungsbild durch eine polizeunabhängige Person nicht mehr zur Verfügung. Ein solcher Untersuchungsbericht bildet aber bei vielen Fragestellungen eine Grundlage für eine weiterführende Begutachtung und ist z. B. maßgeblich bei der Beurteilung einer möglichen relativen Fahrunsicherheit. Zudem ist häufig ein fließender Übergang in der Art gegeben, dass in einigen Fällen auch die strafrechtliche Verantwortlichkeit eines Betroffenen zu prüfen ist. Hier ist ein Alkoholwert nur ein Indiz, besonders relevant ist das Leistungsverhalten eines Betroffenen im jeweiligen Einzelfall und gerade bei deutlicheren Intoxikationen ist dann ein ärztlicher Untersuchungsbericht nicht durch Berichte medizinischer Laien zu ersetzen. Im Vergleich zu einem Ordnungswidrigkeitsverfahren ist bei einem Strafverfahren auch hier wiederum auf die Verhältnismäßigkeit und die möglichen Folgen für einen Betroffenen hinzuweisen. Auf die Bedeutung einer Untersuchung unabhängig vom Polizeiapparat wies u. a. DENCKER eindrucksvoll aus juristischer Sicht hin und stellte es auch als wichtig heraus, dass Analysen polizeunabhängig vorgenommen werden [14].

In Diskussionen mit Ärzten, die für forensisch indizierte Blutentnahmen zur Verfügung stehen, zeigt sich, dass bei einem größeren Wegfall von solchen Blutentnahmen bedingt durch den Einsatz der AAK-Bestimmung im Straftatbereich der Erhalt der bestehenden Strukturen gefährdet sein kann; zu einer mangelnden Bereitschaft kommt mit der Zeit dann eine fehlende Erfahrung.

3. Vergleich der Messtechnik und Qualitätssicherung

Ohne Zweifel ist das in Deutschland für die Atemalkoholbestimmung im Ordnungswidrigkeitsbereich eingesetzte Gerät Dräger Evidential 7110 bzgl. seiner messtechnischen Zuverlässigkeit als hervorragend geeignet anzusehen [15]. Wie auf dieser Veranstaltung vorgestellt, wird das Nachfolgemodell Dräger Alcotest 9510 DE dem nicht nachstehen [16].

So sind z. B. Verfälschungen der AAK durch ethanolhaltige Medikamente bzw. Inhalationssprays, Mundspüllösungen oder Mundgele i. d. R. auszuschließen, da es bei einer Aufnahme im engen zeitlichen Zusammenhang mit der AAK-Messung zu Fehlermeldungen des Gerätes kommt („Interferenz“ oder „Differenz der Einzelwerte“) und kein gültiges Endergebnis herausgegeben wird. Einige Arbeitsgruppen untersuchten intensiv den Einfluss der Außentemperatur und alveolären Kontaktzeit durch Hypo- und Hyperventilation als mögliche Faktoren, welche die AAK beeinflussen können [17]. Das Dräger Alcotest Evidential 7110 berücksichtigt derzeit wohl als einziges AAK-Messgerät die Abhängigkeit der Löslichkeit des Alkohols von der Temperatur in der Atemluft, indem rechnerisch eine Korrektur auf eine Standardtemperatur von 34 °C vorgenommen wird. Es wurde allerdings nachgewiesen, dass der Einfluss der Atemtechnik zwar deutlich reduziert, aber nicht völlig aufgehoben wird (Hyperventilation von – 11 % auf – 2 % und Hypoventilation von + 13 % auf + 7 %) und bei Hypoventilation die Höhe der AAK-Abweichung signifikant mit der Hypoventilationsdauer korreliert [18]. Eine Hyperventilation ist dagegen von untergeordneter Bedeutung.

Bezüglich der Präzision der AAK-Messung müssen kritische Anmerkungen getroffen werden. Die Präzisionsangaben des Herstellers des Dräger Alcotest Evidential 7110 betragen: $<0,006$ mg/l für Konzentrationen bis 0,40 mg/l und $<1,5$ % für Konzentrationen zwischen 0,40 und 1,00 mg/l. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass es sich lediglich um die Wiederholpräzision mit technischen Prüfgasen handelt und eine solche Präzision nicht in realen Trinkversuchen erreicht wird [19]. HAFFNER et al. [20] fanden bei einem Vergleich der Messpräzision bei AAK- und BAK-Bestimmungen in einem wissenschaftlichen Trinkversuch bei einer niedrigeren AAK zwischen 0,20 und 0,30 mg/l und auch bei einer AAK zwischen 0,35 und 0,40 mg/l keine signifikanten Unterschiede. Bereits bei einer AAK zwischen 0,50 und 0,60 mg/l wurden dagegen hochsignifikante Unterschiede (AAK-VK: 2,29 %; BAK-VK: 1,35 %) festgestellt. Danach wäre nach Auffassung der Autoren in Analogie zu einem 10 %igen Sicherheitszuschlag bei einer BAK-Bestimmung bei einem AAK-Grenzwert einer absoluten Fahrunsicherheit ein Sicherheitszuschlag von 17 % zu veranschlagen. Sicherheitszuschläge sind notwendig zum Ausgleich unterschiedlicher Messpräzisionen der Bestimmungsmethoden von AAK und BAK. Rückschlüsse auf eine Überschreitungswahrscheinlichkeit eines BAK-Wertes aufgrund eines gemessenen AAK-Wertes lassen sie allerdings nicht zu. Auf Nachfrage konnten für das neue Dräger 9510 DE keine verbesserten Präzisionsdaten auch bei höheren Atemalkoholkonzentrationen vorgestellt werden [16]. Es wird vielmehr darauf verwiesen, dass schließlich die PTB das Gerät zugelassen habe und sich dadurch weitere Diskussionen erübrigen würden, da eine regelkonforme Messung vorgenommen werde. Auch sei bei der AAK-Messung ja kein Sicherheitszuschlag inkludiert. Dies ist aber falsch, wenn man einen Konversionsfaktor zur Blutalkoholbestimmung festlegt, bei der der Sicherheitszuschlag bei den Grenzwerten berücksichtigt wurde. Damit wurde der Sicherheitszuschlag bei der BAK-Bestimmung zumindest indirekt auf die AAK-Bestimmung übertragen, obwohl die Datenlage dies nicht hergibt.

Es ist sogar anzumerken, dass moderne Analysengeräte und Automatisierungen bei der forensischen Blutalkoholbestimmung zu immer höherer Qualität führen, so dass ggf. sogar an eine weitere Herabsetzung des Sicherheitszuschlages für den Bereich der absoluten Fahrunsicherheit zu denken wäre [21, 22]. Dem scheint die AAK-Bestimmung nicht folgen zu können.

Aus forensischer Sicht sei auf einen weiteren sehr kritischen Punkt bzgl. der Qualitätssicherung bei der AAK-Bestimmung hingewiesen. Im Gegensatz zu den äußerst aufwendigen Qualitätskontrollmaßnahmen bei der forensischen Blutalkoholbestimmung erfolgt bei der Atemalkoholmessung mit dem Dräger Alcotest Evidential 7110 oder 9510 DE lediglich eine halbjährlich stattfindende Eichung des Messgerätes, eine Kontrolle während der Dauer des Einsatzes – wie in anderen Ländern (z. B. Niederlande) nicht unüblich – findet nicht statt. Zwar ist das Messgerät durch die PTB als eichfähig zugelassen und muss nur alle sechs Monate von einem staatlichen Eichamt geeicht und versiegelt werden, so dass die derzeitige Vorgehensweise zweifellos *lege artis* ist. Eichfähigkeit bietet aber nicht zwanglos Sicherheit gegenüber plötzlich auftretenden und nicht ohne weiteres erkennbaren Fehlern. Daher wäre es zu begrüßen, wenn arbeitstägliche Kontrollen auch bei einer AAK-Bestimmung dokumentiert werden könnten oder zumindest bei einer erneuten Eichung die Ergebnisse einer Funktionsüberprüfung festgehalten würden. Es ist nämlich derzeit nicht nachvollziehbar bzw. dokumentiert, ob bei einer erneuten Eichung auch eine Justierung des Messgerätes erforderlich war bzw. in welchem Ausmaße. Andererseits würde

dieses natürlich im Falle einer größeren Abweichung zu erheblichen juristischen Problemen bei den im letzten Eichintervall abgeschlossenen Fällen führen, was wohl nicht erwünscht ist.

Laut Aussage der Firma Dräger wurden zumindest in der Einführungsphase des Dräger Alcotest Evidential 7110 die Werte von Funktionsüberprüfungen vor einer Eichung aufgezeichnet, was im weiteren Verlauf eingestellt worden sei. Von Herrn Sohege wurde in Aschersleben aber angemerkt, dass eine solche Vorgehensweise durchaus wieder denkbar und wohl auch vernünftig sei.

4. Fehlende Konvertierbarkeit von AAK- und BAK-Messwerten und Ungleichbehandlung Betroffener

Forensisch ist die Umrechnung von Atemalkohol- in Blutalkoholwerte problematisch. Unbestritten ist eine exakte Umrechnung nicht möglich, vielmehr wird angenommen, dass jedem AAK-Wert eine „gewisse Bandbreite von BAK-Werten“ entsprechen kann [23,24]. Unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Abweichungen der AAK-Messung nach Schoknecht [25] und der BAK/AAK-Umrechnungsfaktoren nach BRACKEMEYER & SCHOKNECHT [26] wurden seinerzeit Empfehlungen zur Umrechnung der AAK auf eine BAK aufgestellt, wobei einer AAK jeweils ein erheblicher BAK-Bereich zuzuordnen war, da alle Parameter entsprechend der Fragestellung jeweils zugunsten eines Betroffenen zu berücksichtigen sind [27].

In verschiedenen Untersuchungen wurden je nach Studienbedingungen und Umgebungssituation Konversionswerte von Q (BAK_{ven}/AAK) zwischen 0,74 und 3,29 bestimmt sowie Mittelwerte von 2,16 bis 2,27 [28-34]). Der im Ordnungswidrigkeitsbereich verwendete Umrechnungsfaktor von Q = 2 ist willkürlich festgelegt und liegt per se schon einmal 5 % unter dem häufig unterstellten Wert von 2,1. Wie MAATZ zusammengefasst hat, ist dies seinerzeit nur deshalb geschehen, damit Personen, die sich einer AAK-Bestimmung unterziehen, nicht gegenüber Personen benachteiligt sind, bei denen eine BAK-Bestimmung durchgeführt wird [35]. Die Akzeptanz der Atemalkoholanalyse sollte in der Öffentlichkeit erhöht werden, indem Personen, die sich der AAK-Bestimmung unterziehen, eine Besserstellung gegenüber denjenigen erfahren, die der BAK-Bestimmung unterworfen werden. Man griff auf einen Konversionsfaktor Q von 2 zurück, damit beim Vorliegen einer BAK, die einem BAK-Grenzwert entspricht, die Wahrscheinlichkeit 75 % beträgt, dass der gleichzeitig gemessene AAK-Wert unter dem ausgewählten AAK-Grenzwert liegt. Nach den Ausführungen von MAATZ ist die Wahrscheinlichkeitsvorgabe von 75 % für die Anwendung des Ordnungswidrigkeitstatbestandes des § 24a Abs. 1 StVG als ausreichend anzusehen (Verhältnismäßigkeit, da kein kriminelles Unrecht), genüge aber nicht für die Übertragung auf die Voraussetzungen absoluter Fahrunsicherheit nach § 316 StGB.

In der sog. „Länderstudie 2006“ wird als bedeutsam erachtet, dass der Konversionsfaktor Q in 95 % der (ausgewerteten) Fälle bei über 2 lag und bei Anwendung eines entsprechenden Konversionsfaktors der BAK-Wert in mehr als 90 % der Fälle höher als der zugehörige AAK-Wert war, womit die „Anforderungen des BGA-Gutachtens hinsichtlich 75 % Überschreitung übertroffen würden“ [31]. Dabei wird im Gegensatz zu den Ausführungen von MAATZ ohne weitere Begründung einfach unterstellt, dass der vom BGH aufgestellte Wert von 75 % auch für den Straftatbereich gefordert werde.

Neben oben angeführten Beobachtungen an Realfällen zeigten WEHNER et al. [36] in einer pharmakokinetischen Modellrechnung auf, dass der BAK_{ven}/AAK -Konversionsfaktor Q während des Verlaufs einer Ethanolbelastung keinesfalls konstant ist, worauf auch schon einige experimentelle Studien hinwiesen [37-39]. Der Quotient steigt mit zunehmenden Zeiten stark an, bleibt ab etwa 100 bis ca. 300 min nach Trinkende auf einem Niveau zwischen 2,1 und 2,3, um dann wieder erneut stark anzusteigen. Es ist also klar ersichtlich, dass in der Resorptionsphase die AAK vergleichsweise deutlich größer ist als die venöse BAK, in der späteren Eliminationsphase physiologischer Weise die AAK im Vergleich immer kleiner ist als BAK_{ven} . Werden in der Wehnerschen Modellrechnung die entsprechenden Schwankungsbreiten verschiedener Parameter berücksichtigt, so schwankt Q selbst im Plateaubereich zwischen 1,75 und 2,5. Für die gesamte Expositionszeit müsse nach Wehner eine Varianz von Q mit ca. 1-3 angenommen werden, weshalb selbst grobe Abschätzungen bei Umrechnung einer AAK in eine BAK als obsolet zu verwerfen seien. Aufbauend auf den Ausführungen von Wehner wurde ein Berechnungsmodell für intraindividuell-situative BAK_{ven}/AAK -Konversionsfaktoren zumindest in der postresorptiven Eliminationsphase als standardisiertes Verfahren vorgeschlagen [40,41]. Eine Konzentrationsabhängigkeit von Q wurde auf Basis von österreichischen Routinefällen von PAVLIC et al. demonstriert [42].

Die Problematik der deutlichen Überhöhung der AAK im Vergleich zur BAK in der Resorptionsphase wurde – wie angesprochen – mehrfach experimentell belegt. SCHUFF et al. fanden nach moderater Alkoholbelastung 20 min nach Trinkende Konversionsfaktoren Q zwischen 1,075 und 2,227 (MW 1,707) und in einem Viertel der Fälle hatte die AAK einen für den Ordnungswidrigkeitsbereich relevanten Grenzwert von 0,25 mg/l erreicht, wohingegen die BAK unter 0,5 ‰ lag [43]. Es wurden Differenzen zwischen der BAK und umgerechneter AAK von mehr als 0,1 ‰ in 30,6 % der Fälle festgestellt. Bei weiteren Trinkversuchen mit Berechnung einer Gipfelkonzentration von etwa 0,8 ‰ bei einer zweistündigen Trinkzeit wurden real maximale BAK-Werte etwa 30 min nach Trinkende und maximale AAK-Werte etwa 15 min nach Trinkende erreicht [44]. Die BAK_{ven}/AAK -Konversionsfaktoren Q zeigten in der Anflutungsphase niedrige Werte mit hohen Schwankungsbreiten ($Q_{0,25A} = 1,685 \pm 0,348$), die bis zu den Gipfelbereichen unter Einengung der Schwankungsbreiten anstiegen. Bei Erreichen des AAK-Kurvengipfels lag Q noch deutlich unter 2 ($Q_{AAKmax} = 1,895 \pm 0,236$) und bei Erreichen des BAK-Kurvengipfels im Mittel bei 2 ($Q_{BAKmax} = 2,045 \pm 0,147$). Zwanzig Minuten nach Trinkende (Wartezeit bei AAK-Messungen) hatten erst knapp 40 % der Probanden ein $Q \geq 2$ erreicht, in 8,4 % der Fälle blieb Q selbst während der Eliminationsphase unterhalb von 2. Somit wurde eindeutig belegt, dass bei AAK-Bestimmungen, die zu früh nach Trinkende durchgeführt werden, durch relative Überhöhungen im Bereich des Kurvengipfels ungerechtfertigte Belastungen von Probanden im Vergleich zur BAK zu erwarten sind. Von den Autoren wird ausgeführt: „Es scheint erforderlich, in Anlehnung an den rückrechnungsfreien Zeitraum bei der forensischen Pharmakokinetik der BAK einen Mindestabstand der AAK-Messung für die forensische Pharmakokinetik des Alkohols einzuführen, dessen Länge sich am Beginn der linearen AAK-Eliminationskinetik orientieren sollte.“

Für die AAK-Analyse ist also nicht nur eine derzeit bei 20 Minuten liegende Wartezeit zwischen Trinkende und der Messung einzuhalten, um eine Beeinflussung der Messwerte durch Mundrestalkohol zu vermeiden. Zu berücksichtigen ist vielmehr, dass überhöhte AAK-Werte generell in der Resorptionsphase auftreten können. Um eine ungerechtfertig-

te Benachteiligung durch die AAK-Messung während einer möglichen oder tatsächlichen Anflutungsphase zu vermeiden, wird empfohlen ggf. Abschläge in Abhängigkeit von Trinkangaben zu berücksichtigen oder besser die Wartezeit auf 60 min ab der Kontrollzeit anzuheben [43,45].

In der bereits angesprochenen „Länderstudie 2006“ [31] findet sich eine interessante Abbildung, die eine Ungleichbehandlung von Personen, die sich einer AAK- oder BAK-Bestimmung unterziehen, eindrucksvoll belegt und hier nochmals aufgegriffen wird (Abb. 1).

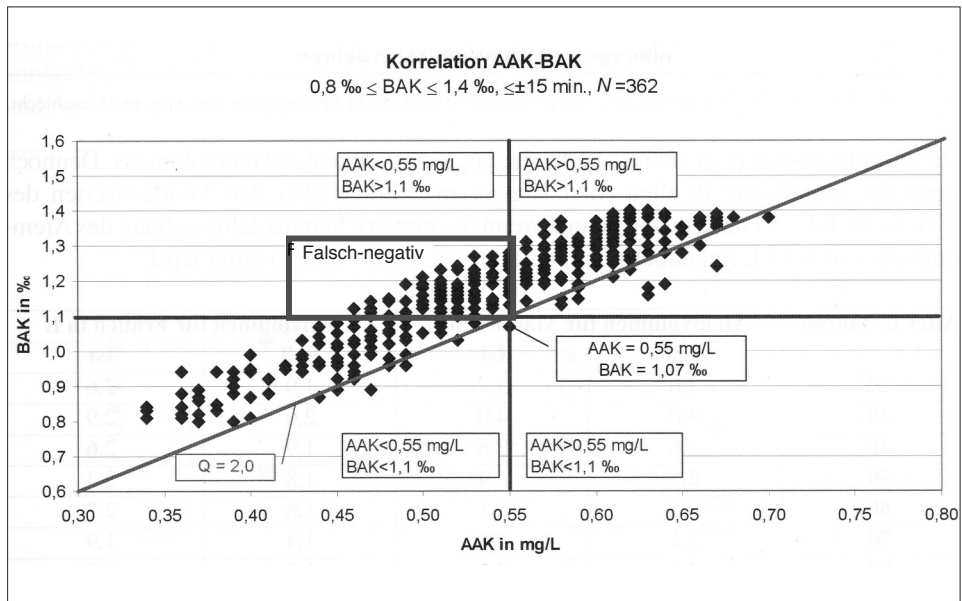


Abb. 1: Korrelation zwischen BAK und AAK im grenzwertigen Bereich von 1,1 ‰ bzw. 0,55 mg/l. Im linken oberen Quadranten extra abgesetzt finden sich falsch-negative Fälle mit einer AAK < 0,55 mg/l bei einer BAK \geq 1,1 ‰. Daten aus der „Länderstudie 2006“ [31].

In einer sog. Vier-Felder-Tafel wurden im Bereich der Grenzwerte jeweils die Fälle zusammengeführt, in denen eine BAK < 1,1 ‰ und AAK < 0,55 mg/l (unten links) und eine BAK \geq 1,1 ‰ und AAK \geq 0,55 mg/l (oben rechts) ermittelt wurde, d.h. wo sich die Ergebnisse der beiden unterschiedlichen Bestimmungsmethoden entsprechen. Hier sollten sich möglichst alle Fälle wieder finden. Dazu kann es zu Fällen kommen, in denen die AAK \geq 0,55 mg/l und die BAK < 1,1 ‰ liegt (unten rechts) und ebenso die AAK < 0,55 mg/l und die BAK \geq 1,1 ‰ (oben links). Es zeigt sich, dass es in der entsprechenden Auswertung praktisch keinen Fall mit einer AAK \geq 0,55 mg/l und einer BAK < 1,1 ‰ gab, seltsamer Weise also keine Fälle auftraten oder berücksichtigt sind, bei denen sich der Proband in der Resorptionsphase befand. In der Länderstudie findet sich aber gerade eine Häufung von Fällen mit einer AAK < 0,55 mg/l, bei denen auf Grundlage der BAK doch eine absolute Fahrunsicherheit festgestellt wurde. Man kann ohne weiteres von falsch-negativen Fällen sprechen, die in Abb. 1 nochmals per Kasten abgesetzt sind und einen nicht geringen Anteil an den Gesamtfällen einnehmen. Anders als von manchen Stellen ausgeführt ist es derzeit an vielen Standorten durchaus üblich, dass in Fällen mit einer AAK im Vortest ab beispielsweise 0,45 mg/l durchaus eine Blutentnahme vorgenommen und durch

Bestimmung einer BAK $\geq 1,1 \text{ ‰}$ in einer Vielzahl ein Tatbestand einer absoluten Fahrungsicherheit festgestellt wird, was bei einer reinen AAK-Bestimmung nicht der Fall gewesen wäre. Bei einer reinen AAK-Bestimmung wäre also häufig nur von einem Ordnungswidrigkeitstatbestand auszugehen, wohingegen bei einer BAK-Bestimmung ein Straftatbestand mit viel erheblicheren Folgemaßnahmen für Betroffene erfüllt wäre. Dies belegt eindringlich die Bevorteilung von Personen, die sich einer AAK-Bestimmung unterziehen, was im Sinne einer Gleichbehandlung nicht als akzeptabel erscheinen kann. Zudem kann es nicht im Sinne einer erhöhten Verkehrssicherheit sein – dies wird von Befürwortern zur Einführung der AAK-Bestimmung auch im Straftatbereich angeführt – wenn nach augenblicklicher Verfahrensweise potentielle Straftäter nicht mehr als solche festgestellt werden. Auf Grundlage von Vier-Felder-Tafeln kann man Aussagen zur Spezifität und Sensitivität und ggf. zum positiven prädiktiven Wert eines Verfahrens treffen. Legt man die BAK-Bestimmung mit einem Grenzwert von $1,1 \text{ ‰}$ als Standard zugrunde, dann wäre bei einer AAK-Bestimmung mit einem Grenzwert von $0,55 \text{ mg/l}$ bei Verwendung eines Konversionsfaktors von 2 von einer hohen Spezifität (kein Erfassen von negativen Fällen, d. h. von Fällen mit BAK $< 1,1 \text{ ‰}$) der AAK-Messung im grenzwertigen Bereich auszugehen, die Sensitivität (tatsächliches Erfassen möglichst aller Fälle mit BAK $\geq 1,1 \text{ ‰}$) wäre dagegen als schlecht zu bezeichnen. In der Länderstudie wird ausgeführt, dass die sog. Überschreitungswahrscheinlichkeit bei $Q = 2$ bei sogar 95 ‰ liege, gemeint ist, dass in 95 ‰ der Fälle die BAK oberhalb der (umgerechneten) AAK lag. Im Umkehrschluss bedeutet das natürlich auch, dass in 95 ‰ der Fälle Personen, die sich einer BAK-Bestimmung unterziehen, denen, die sich einer AAK-Messung unterwerfen, schlechter gestellt sind!

Zu beachten ist, dass bei höheren BAK-Werten, mit zunehmendem Alter sowie bei Krankheiten Personen erfahrungsgemäß häufiger nicht mehr in der Lage sind, eine Atemalkoholprobe abzugeben. Bei möglichen Benachteiligungen oder Bevorteilungen müssten Probanden von vorneherein auf eine Wahlmöglichkeit zwischen einer Blut- oder Atemalkoholmessung mit entsprechenden Vor- und Nachteilen hingewiesen werden. Es kann bei authentischen Fällen mit mehreren Fehlversuchen einer AAK-Bestimmung auch zu erheblichen Zeitverlusten kommen, bis man sich zur alternativen Blutentnahme entscheidet, was für die Beweislage und Begutachtungsfragen von Nachteil ist (Alkoholabbau über diesen Zeitraum).

Letztendlich seien Gedanken von SCHEFFLER aufgegriffen, der folgende Fallkonstellationen zur Diskussion stellte [46]. Bei einem Verkehrsteilnehmer wird eine AAK von $0,60 \text{ mg/l}$ ermittelt, daraufhin veranlasst er selbst unmittelbar eine BAK-Bestimmung und es wird ein BAK-Wert von $1,00 \text{ ‰}$ ermittelt. Wird das Gericht argumentieren, dass er „leider Pech“ gehabt habe, da er auch die AAK hat messen lassen? In einem anderen Fall kann eine AAK knapp unter $0,55 \text{ mg/l}$ ermittelt worden sein, aber da die Polizei von einer „gewissen Bandbreite“ ausgeht besteht ein genügender Anfangsverdacht zur Entnahme einer Blutprobe, deren Analyse ohne weiteres zu einem Wert $\geq 1,1 \text{ ‰}$ führen kann.

5. Keine gesicherte Datenlage zur Berechnung von Alkoholkonzentrationen auf Grundlage einer AAK

Wissenschaftlich vertretbare und rechtlich relevante Berechnungen der Blutalkoholkonzentrationen aus Trinkmengen, von Trinkmengen aus der BAK und insbesondere Rückrechnungen auf den Tatzeitpunkt beruhen sämtlich auf Erfahrungen mit dem Blutalkohol und sind auf Atemalkohol nicht direkt übertragbar. Die Mehrzahl der Beurteilungen

von alkoholisierten Zuständen beruht auf der allein repräsentativen BAK, weil nur diese mit dem Bestand an Alkohol im Körper bzw. im Körperwasser in unmittelbarer Beziehung steht. Entsprechende umfassende wissenschaftliche Studien zum Atemalkohol liegen noch nicht in ausreichender Zahl vor.

Im Gegensatz zum Blutalkohol existieren noch keine allgemein anerkannten Vorgehensweisen bei einer Rückrechnung der Alkoholkonzentration auf Grundlage von Atemalkoholmessungen. Jachau et al. bestimmten bei einer geschlechtsunabhängigen Auswertung eine Eliminationsgeschwindigkeit von $0,079 \pm 0,0195$ mg/l/h [47]. JONES & ANDERSSON ermittelten für insgesamt 9 Frauen eine AAK-Eliminationsrate von $0,086 \pm 0,011$ mg/l/h und für 9 Männer von $0,075 \pm 0,006$ mg/l/h [48]. In einer umfassenderen Studie mit 81 Frauen und 96 Männern in der sicheren postabsorptiven Eliminationsphase verfolgten DETTLING et al. die Eliminationskinetik der AAK im Vergleich zur BAK [49]. Es wurde in Übereinstimmung mit anderen Arbeitsgruppen nachgewiesen, dass die AAK-Messwerte analog zu den BAK-Werten quasi an eine lineare Funktion anzupassen waren [17,20,48,50]. Die Eliminationsraten der AAK wie auch der BAK lagen in der Studie von Dettling bei Frauen mit $0,092 \pm 0,014$ mg/l/h bzw. $0,188 \pm 0,031$ g/kg/h signifikant höher als bei Männern mit $0,080 \pm 0,014$ mg/l/h bzw. $0,168 \pm 0,031$ g/kg/h. Diese Beobachtungen wurden durch weitere Untersuchungen gestützt [51,52] und kürzlich schlugen DETTLING et al. für eine Rückrechnung der Alkoholkonzentration auf Basis einer AAK geschlechtsabhängig einen Bereich zwischen 0,061 bis 0,124 mg/l/h für Frauen sowie zwischen 0,049 und 0,112 mg/l/h für Männer vor [53]. Vorschläge für ein rückrechnungsfreies Intervall in Analogie zum Blutalkohol wurden für den Atemalkohol noch nicht postuliert, so dass hier ebenfalls noch Forschungsbedarf gegeben ist.

Aufbauend auf ersten Resultaten zur Rückrechnung und weiter vorzunehmenden Studien müsste es dann zu einer Festlegung eines rückrechnungsfreien Intervalls sowie maximaler und minimaler AAK-Rückrechnungswerte für die Begutachtung *in foro* kommen, wobei sich u. U. abzeichnet, dass auch die BAK-Rückrechnungswerte neu zu kalkulieren sind. Dabei sind dann ggf. jeweils Geschlechtsunterschiede und erhöhte Abbauraten mit einzubeziehen. Als Ursache für Geschlechtsunterschiede werden u. a. Einflüsse von Geschlechtshormonen auf alkoholabbauende Enzymsysteme, geschlechtsspezifische Unterschiede im first pass Metabolismus und die unterschiedliche Relation von Verteilungsvolumen und Lebermasse diskutiert [54].

6. Fragliche Vorteile einer AAK-Bestimmung

Als wesentlicher Vorteil einer AAK- im Vergleich zu einer BAK-Bestimmung werden eine Reduzierung des Aufwandes bei der Polizei und eine damit verbundene Zeitersparnis angeführt.

Dieses dürfte aber wohl in einem Rechtsstaat bei der Verfolgung kriminellen Unrechtes keine Bedeutung haben, was auch eine Frage der Gerechtigkeit ist [55]. Immerhin ist die Feststellung einer Straftat mit erheblichen Konsequenzen für Betroffene verbunden. Außerdem stellt sich die Frage, ob dieses tatsächlich zutreffend ist. Immerhin scheinen nach wissenschaftlichen Erkenntnissen bei höheren Alkoholwerten längere Warte- bzw. Beobachtungszeiten notwendig zu sein, was sehr personalintensiv ist. Zudem sei darauf hingewiesen, dass eine AAK-Bestimmung in der Regel auch nicht vor Ort auf der Straße stattfindet, sondern auch dazu die Betroffenen auf die Wache verbracht werden müssen. Der Zeitaufwand auf der Wache liegt bei ca. 20-25 min pro Person (2-3 Fälle pro Stunde),

bei einer Blutentnahme für eine BAK-Bestimmung bei 5-10 min (ca. 6-10 Fälle pro Stunde). Zwar muss zuvor ein Arzt eingeschaltet werden, das kann aber auch direkt vom Einsatzort erfolgen, so dass man beinahe zeitgleich auf der Wache eintrifft. In einer jüngeren Studie von ROIU et al. [56] wurde festgestellt, dass die AAK-Bestimmung im Vergleich zur Blutentnahme in der Regel nicht früher erfolgt, im Gegenteil sogar die Blutentnahme rascher durchgeführt werden kann, z. B. wenn ein Arzt sich wegen eines anderen Falles bereits auf der Wache befindet oder direkt ein Krankenhaus angefahren wird. Eine mögliche Zeitersparnis der Ermittlungsbeamten wird zudem konterkariert durch notwendige Teilnahmen als Zeugen bei einer Hauptverhandlung und bis zum Abschluss eines Verfahrens kann bei notwendiger Prüfung aller Umstände des Einzelfalles – in Beweisaufnahmen wird man sich mit bislang unbekanntem Problemfragen beschäftigen müssen – erheblich Zeit vergehen.

Ferner wird als neues Argument angeführt, dass es sich bei der Blutentnahme um einen ganz erheblichen körperlichen Eingriff handele.

Unabhängig von der Frage des Richtervorbehaltes gem. § 81a Abs. 2 StPO ist der körperliche Eingriff auch aus Sicht von Juristen wohl nur als gering anzusehen [55]. Nochmals sei darauf verwiesen, dass es um die Verfolgung kriminellen Unrechtes geht.

Als weiterer Vorteil wird eine mögliche Kostenersparnis geltend gemacht.

Hier sollte man sich der Auffassung von DÜNTZER [55] anschließen, wonach „ersparte Kosten schon im Ansatz nicht im Verhältnis zu den wirtschaftlichen Folgen der Einziehung und Entziehung der Fahrerlaubnis stehen. Da die Fahrerlaubnis für die meisten Verkehrsteilnehmer von existentieller Bedeutung ist, spielen Mehrkosten für die Blutprobe absolut keine Rolle.“

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kosten in der Regel per se von den Betroffenen zu erstatten sind. Ferner entstehen nicht unerhebliche Kosten durch eine Geräteanschaffung (nun steht schon ein kostenintensiver Austausch des Träger Alcotest Evidential 7110 an) sowie durch Wartung und Personalschulung. Ferner muss die Blutalkoholbestimmung per se aufrechterhalten werden, was bei Reduzierung der Gesamtfälle Mehrkosten im Einzelfall erzeugt. Hinzuweisen ist zudem auf wahrscheinlich häufig entstehende Folgekosten bei der weiteren juristischen Bearbeitung von Fällen.

7. Forschungsbedarf bezüglich Atemalkoholanalytik

Sowohl auf der 79. Konferenz der Justizminister als auch auf dem 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag wurde vor einer erneuten Aufnahme der Diskussion *weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei* gefordert. Obwohl keine neuen Studien beigebracht wurden, wird die Diskussion anscheinend wieder eröffnet. Auf den Forschungsbedarf wurde schon oben hingewiesen, wesentliche Punkte seien nochmals aufgeführt:

- Steigerung der Präzision der AAK-Bestimmung bei höheren Alkoholkonzentrationen
- verbesserte Qualitätskontrolle bei der AAK-Bestimmung (u. a. messtägliche Kontrollen; Überprüfung vor Neukalibration)
- Verfassen von restriktive Dienstweisungen für Polizeibeamte insbesondere bzgl. der Problematiken Durchführung und Identitätssicherung, Nachtrunk, weitere berauschende Mittel
- Untersuchungen zu sinnvollen Warte- bzw. Beobachtungszeiten bei AAK-Bestimmung (Resorptionsproblematik)

- umfangreiche Studien zur Kinetik des Atemalkohols (Ermittlung von Daten für forensisch relevante Berechnungen)
- Korrelationsstudien AAK versus Alkoholwirkung zur Festlegung von AAK-Grenzwerten (ist aber schon bei Drogen problematisch).

8. Fazit

Der Beschluss der 79. Justizministerkonferenz 2008 [2] sowie die Empfehlung des Arbeitskreises III auf dem 47. Verkehrsgerichtstag [3], wonach *die Atemalkoholanalyse die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen kann und kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist*, ist auch weiterhin zu tragen. Geforderte neue Studien liegen nicht vor und an der Problematik hat sich nichts geändert.

Unabhängig von allen weiteren oben angeführten Unzulänglichkeiten und Problemen bei der Einführung der AAK-Bestimmung im Straftatbereich muss letztendlich der Gesetzgeber darüber entscheiden, ob es bei der Verfolgung eines kriminellen Unrechtes mit erheblichen Folgen für Betroffene zu einer Ungleichbehandlung aufgrund unterschiedlicher Beweiserhebung (AAK- versus BAK-Bestimmung) kommen darf, was bei identischer Deliktsslage als inakzeptabel anzusehen ist.

Ob bei Einführung der Atemalkoholmessung im Straftatbereich personelle oder finanzielle Ressourcen wirklich in einem erheblichen Maße frei werden würden, ist zu bezweifeln und es stellt sich die Frage, ob das Ziel von Einsparungen bei der Verfolgung kriminellen Unrechtes als verhältnismäßig anzusehen ist, wenn andererseits die Rechtssicherheit darunter leidet. Zweifelsohne wird es zu Folgekosten bei der weiteren juristischen Aufarbeitung der Fälle kommen (Sachverständige etc.), d. h. es kommt zu einer Kostenverlagerung hin zur Justiz. Die Zeitersparnis der Ermittlungsbeamten wird konterkariert durch notwendige Teilnahmen als Zeugen bei einer Hauptverhandlung und bis zum Abschluss eines Verfahrens kann bei notwendiger Prüfung aller Umstände des Einzelfalles – in Beweisaufnahmen wird man sich mit bislang unbekanntem Problemfragen beschäftigen müssen – erheblich Zeit vergehen.

Eine Notwendigkeit, die seit Jahrzehnten bewährte und allgemein auch in der Bevölkerung akzeptierte, beweissichere Blutalkoholanalyse durch eine AAK-Bestimmung im Straftatbereich auch nur teilweise zu ersetzen, kann aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht nicht erkannt werden. Aufzugreifen ist eine Aussage von HEIFER [14], dass man „beim praktischen Umgang mit der Atemalkoholanalytik peinlichst auf kritische Zurückhaltung und potentielle Schadensbegrenzung für die Rechtssicherheit bedacht sein sollte“.

Literatur

- [1] Koalitionsvertrag: Deutschlands Zukunft gestalten (2013) <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatischeSeiten/Breg/koalitionsvertrag-inhaltsverzeichnis.html>. (eingesehen am 23.06.14)
- [2] Justizministerkonferenz: TOP II.4 der 79. Konferenz, abrufbar unter http://www.justiz.nrw.de/JM/justizpolitik/jumiko/beschluesse/2008/fruehjahrenskonferenz08/II_4/index.php. (eingesehen am 23.06.14)
- [3] 47. Verkehrsgerichtstag (2009), Empfehlungen des Arbeitskreises III „Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“. <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/vgt/themen-empfehlungen/20-50-deutscher-verkehrsgerichtstag-2015>. (eingesehen am 23.06.14)
- [4] BGH 4 StR 507/00. Blutalkohol 2001, 38: 280-285

- [5] Innenministerium Sachsen-Anhalt: Runderlass MBI Nr. 29/1999 vom 01.09.1999. Blutalkohol 2000, 37: 172.
- [6] OLG Naumburg: Eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,94 mg/l lässt sich nicht mit absoluter Sicherheit in eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von mindestens 1,1 g‰ umrechnen. Eine Verurteilung wegen StGB § 316 kann auf eine AAK nicht allein gestützt werden (Beschl. v. 05.12.2000 – 1 Ws 496/00). Blutalkohol 2001, 38: 190-192
- [7] Pollak S, Mattern R, Musshoff F: Gemeinsame Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie zum Vorschlag des Verzichtes auf eine Blutentnahme bei Verkehrstraftaten unter Alkohol bzw. im „strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. Blutalkohol 2008, 45: 251-250
- [8] Jachau K, Musshoff F: „Beweissichere“ Atemalkoholanalytik in Deutschland. Rechtsmed 2009, 19: 445 – 454
- [9] Musshoff F: Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand – Forensisch-naturwissenschaftliche Aspekte. Blutalkohol 2009, 46: 156-169
- [10] Becker R, Manthey K: Heilbare Schwachstellen und Nachbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Ordnungswidrigkeitsverfahren. POLIZEI report 2010, 37(2): 12-16
- [11] Wendt R: Besserer Grundrechtsschutz – sinnvoller Personaleinsatz. „Symposiums beweisichere Atemalkoholanalyse“ 2014. 03.06.2014 in Aschersleben
- [12] Heide M, Augustin C, Püschel K: Identitätsprüfungen an Alkoholblutproben in Verkehrsstrafsachen. Blutalkohol 2009, 46: 10-14
- [13] Keller T: „Drogen im Straßenverkehr in Österreich“ – Klinische Prüfung der Verkehrstüchtigkeit und Möglichkeiten objektiver Messverfahren. 2 Österreichisch-bayerisches Symposium „Drogen im Straßenverkehr“ 2008, 13.02.2008 in München
- [14] Dencker F: Eröffnungsansprache zum 47. Verkehrsgerichtstag. Goslar, 29.01.2009
- [15] Lagois J: Dräger Alcotest 7110 Evidential – das Meßgerät zur gerichtsverwertbaren Atemalkoholanalyse in Deutschland. Blutalkohol 2000, 37: 77-91
- [16] Sohege J: Beweissichere Atemalkoholanalyse in Deutschland und im internationalen Vergleich. „Symposiums beweisichere Atemalkoholanalyse“ 2014. 03.06.2014 in Aschersleben
- [17] Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H: Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. Forensic Sci Int 2004, 143: 115-120
- [18] Schuff A, Dettling A, Jeske A, Zappe H A, Graw M, Haffner H T: Atemtemperatur und alveoläre Kontaktzeit – durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration. Blutalkohol 2002, 39: 244-251
- [19] Schoknecht G: Qualitätsvergleich von Atem- und Blutalkoholbestimmungen im Ordnungswidrigkeiten- und im Strafrecht. Blutalkohol 2002, 39: 8-20
- [20] Haffner H T, Graw M, Jeske A, Schmidt G, Schuff A: Die Präzision von Atem-(AAK)-Messungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol-(BAK)-Bestimmung. Blutalkohol 2002, 39: 397-406
- [21] Schmitt G, Aderjan R: Forensische Blutalkoholbestimmung: Verfahren-kombinierende Kontrollkarte zur Überprüfung von Präzision und Richtigkeit. Blutalkohol 2008, 45: 221-231
- [22] Aderjan R, Schmitt G, Alt A, Andresen H, Auwärter V, Erkens M et al.: Ethanol-Rundversuch zum Verfahren-kombinierenden Sollwert in einer Qualitätskontrollprobe. Blutalkohol 2009, 46: 237-245
- [23] Heifer U: Atemalkoholkonzentration/Blutalkoholkonzentration: Utopie eines forensisch brauchbaren Beweismittels. Blutalkohol 1986, 23: 229-238
- [24] Heifer U: Atemalkoholanalyse – Erfahrungen, Probleme, Erwartungen (Referat anlässlich des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom 26.-28. Januar 2000 in Goslar (Arbeitskreis IV „Atemalkoholanalyse“). Blutalkohol 2000, 37: 103-109
- [25] Schoknecht G: Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr 1992, 86: 326-330
- [26] Brackemeier U, Schoknecht G: Ergebnisse einer Erprobung der beweisicheren Atemalkoholanalyse im polizeilichen Einsatz. Die Polizei 1997, 12/1997: 345-355
- [27] Bonte W, Aderjan R, Bilzer N, Gilg T, Iffland R, Köhler H et al.: Empfehlungen der Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur Rückrechnung von Atemalkoholkonzentrationen. Blutalkohol 1999, 36: 177-178
- [28] Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Römhild W, Krause D: Zur Frage der Transformation von Atem- in Blutalkoholkonzentrationen. Rechtsmed 2000, 10: 96-101

- [29] Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B: Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem Alcotest 7110 MK III Evidential. *Blutalkohol* 2000, 37: 286-292
- [30] Slemeyer A, Arnold I, Klutzný L, Brackemeier U: Blut- und Atemalkohol-Konzentrationen im Vergleich - Ergebnisse der statistischen Auswertung der Daten aus den Bundesländern. *NZV* 2001, 7: 281-284
- [31] Slemeyer A, Schoknecht G: Länderstudie 2006: „Beweiswert der Atemalkohol-Analyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. *Blutalkohol* 2008, 45: 49-62
- [32] Haffner H T, Graw M, Dettling A: Überlegungen zu einem Sicherheitszuschlag für Atemalkoholmessergebnisse ohne Berücksichtigung der erforderlichen Wartezeit ab Trinkende. *Blutalkohol* 2007, 283
- [33] Zinka B, Gilg T, Eisenmenger W: Münchener Fälle der „Länderstudie 2006 zum Beweiswert der Atemalkoholanalyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“ – Auswertung, Vergleich und kritische Anmerkungen. *Blutalkohol* 2009, 46: 1-9
- [34] Grubwieser P, Haidekker A, Pavlic M, Rabl W: BAK-AAK-Quotient im Konzentrationsbereich von 0,5 % (0,25 mg/l Ausatemluft). *Rechtsmed* 2002, 12: 104-108
- [35] Maatz K R: Atemalkoholmessung – Forensische Verwertbarkeit und Konsequenzen aus der AAK-Entscheidung des BGH. *Blutalkohol* 2002, 39: 21-35
- [36] Wehner A D, Wehner A, Subke J: Die Genauigkeit des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten. *Blutalkohol* 2000, 37: 18-29
- [37] Jones A W: Variability of the blood:breath alcohol ratio in vivo. *J Stud Alcohol* 1978, 39: 1931-1939
- [38] Jones A W, Andersson L: Variability of the blood/breath alcohol ratio in drinking drivers. *J Forensic Sci* 1996, 41: 916-921
- [39] Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D: Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. *Blutalkohol* 2000, 37: 30-38
- [40] Graw M, Haffner H T: Berechnungsmodell für intraindividuell-situative BAKven/AAK-Konversionsfaktoren Q in der postresorptiven Eliminationsphase. *Blutalkohol* 2003, 40: 1-4
- [41] Haffner H T, Graw M, Dettling A, Schmitt G, Schuff A: Concentration dependency of the BAC/BrAC (blood alcohol concentration/breath alcohol concentration) conversion factor during the linear elimination phase. *Int J Legal Med* 2003, 117: 276-281
- [42] Pavlic M, Grubwieser P, Brandstatter A, Libiseller K, Rabl W: A study concerning the blood/breath alcohol conversion factor Q: concentration dependency and its applicability in daily routine. *Forensic Sci Int* 2006, 158: 149-156
- [43] Schuff A, Riepert T, Erkens M, Weirich V, Graß H, Iffland R: Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung. *Blutalkohol* 2002, 39: 145-153
- [44] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ulrichs F, Schuff A, Skopp G et al.: Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanol anhand von Atemalkoholkonzentrationen – Teil I: Anflutung und Gipfelkonzentrationen. *Blutalkohol* 2006, 43: 257-268
- [45] Loos U, Heifer U: Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholwirkungen. *Blutalkohol* 1979, 16: 321-339
- [46] Scheffler U: Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstrafaten? *Blutalkohol* 2002, 39 (Suppl. 2): 37-39
- [47] Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H: Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. *Forensic Sci Int* 2004, 143: 115-120
- [48] Jones A W, Andersson L: Comparison of ethanol concentrations in venous blood and end-expired breath during a controlled drinking study. *Forensic Sci Int* 2003, 132: 18-25
- [49] Dettling A, Böhler S, Fischer F, Ulrichs F, Skopp G, von Meyer L et al.: Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanol anhand von Atemalkoholkonzentrationen – Teil II: Vergleich der mathematischen Approximation der AAK- und BAK-Kurven in der Eliminationsphase. *Blutalkohol* 2006, 43: 376-384
- [50] Schröter A, Sopp M, Bretzel H F: Trinkversuche zur Rückrechnung bei langen Rückrechnungszeiten. *Blutalkohol* 1995, 32: 344-352
- [51] Seidl S, Jensen U, Alt A: The calculation of blood ethanol concentrations in males and females. *Int J Legal Med* 2000, 114: 71-77
- [52] Pavlic M, Grubwieser P, Libiseller K, Rabl W: Elimination rates of breath alcohol. *Forensic Sci Int* 2007, 171: 16-21
- [53] Dettling A, Witte S, Skopp G, Graw M, Haffner H T: A regression model applied to gender-specific ethanol elimination rates from blood and breath measurements in non-alcoholics. *Int J Legal Med* 2009, 123: 381-385
- [54] Dettling A, Skopp G, Graw M, Haffner H T: The influence of sex hormones on the elimination kinetics of ethanol. *Forensic Sci Int* 2008, 177: 85-89

- [55] Düntzer G G: Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand. *Blutalkohol* 2009, 46: 135-142
[56] Roiu I, Birngruber C G, Spencer V C, Wollersen H, Dettmeyer R B, Verhoff MA: Atem- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Eine einjährige Studie aus dem Einzugsgebiet des Polizeipräsidiums Mittelhessen. *Blutalkohol* 2014, 51: 1-10

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. rer. nat. Frank Mußhoff
Forensisch Toxikologisches Centrum München
Bayerstr. 53
80335 München
c/o Institut für Rechtsmedizin
Stiftsplatz 12
53111 Bonn
Email: f.musshoff@ftc-muenchen.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. 50/2013

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

HARTMUT KRÜGER

Die Atemalkoholanalyse (AAK) in der Rechtsprechung der Obergerichte^{*)}

Einleitung

Nach der Entscheidung des Bundesgerichtshofs (1) zur Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 1 StVG) im Jahr 2001 waren in der Rechtsprechung – namentlich der Obergerichte – im Wesentlichen nur noch Fragen der Ausführung Gegenstand der Entscheidung. Diese betrafen unter anderem die Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen Belehrung über deren Freiwilligkeit (2), die einzuhaltende Wartezeit von 20 Minuten zwischen Trinkende und erster Messung (3), die Zeit zwischen erster und zweiter Messung (4) und die Berechnung des für die Feststellung der tatbestandlichen Voraussetzung des § 24a Abs. 1 StVG allein maßgeblichen Mittelwertes (5).

Während es also im Ordnungswidrigkeitenrecht – auch in der Rechtsprechung – zu einer allgemeinen Akzeptanz der neben der Blutalkoholanalyse selbständig in § 24a Abs. 1 StVG eingefügten Atemalkoholanalyse gekommen ist, steht diese für die Feststellung alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit gemäß § 316 StGB aus.

Nachdem sich das Oberlandesgericht Köln in zwei Entscheidungen (6) gegen die direkte Verwertbarkeit des mittels eines Alcomat-Testgerätes gewonnenen Ergebnisses einer Atemalkoholkontrolle ausgesprochen hatte, hatte sich auch der 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Naumburg mit Beschluss vom 28.02.1997 (7) dieser Auffassung angeschlossen. Mit Urteil vom 29. November 2000 (8) hat der 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Naumburg sodann seinen Rechtsstandpunkt bestätigt und ausgeführt, dass ein stochastische Abhängigkeit der Fahrunsicherheit von der Höhe einer bestimmten AAK wissenschaftlich umstritten und aus physiologischen Gründen eine durchgehende Konvertierbarkeit zwischen AAK und BAK nicht möglich sei. Dem ist der 1. Strafsenat in zwei Entscheidungen vom 05. Dezember 2000 (9) beigetreten.

Dem Oberlandesgericht Naumburg sind bisher – soweit ersichtlich – auch die anderen Oberlandesgerichte gefolgt. Die Entscheidung des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofes vom 03.04.2001 (10), der sich der 1. Strafsenat des Bundesgerichtshofes (11) augenscheinlich angeschlossen hat, hat diese Rechtsprechung – trotz der Anerkennung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse für das Ordnungswidrigkeitenrecht – nicht in Frage gestellt. Der 4. Strafsenat hat insoweit – unter Bezug auf die Entscheidung des Oberlandesgerichts Naumburg ausgeführt: „Der Senat schreibt damit nicht zugleich die Voraussetzung fest, unter denen die Rechtsprechung auch die Atemalkoholanalyse als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung alkoholbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB anerkennt“.

Alle in der Folge vorgenommenen Versuche der Innenminister auf Einführung der Atemalkoholanalyse auch bei Straftaten sind bisher erfolglos geblieben.

Auch der Arbeitskreis III (Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand) des 47. Deutsche Verkehrsgerichtstages 2009 in Goslar hat sich zuletzt gegen eine Einführung der

^{*)} Vortrag anlässlich des Symposiums des B.A.D.S. „Beweisichere Atemalkoholanalyse“ in Aschersleben am 3. Juni 2014. Der Vortragsstil wurde beibehalten.

Atemalkohol-Analyse (AAK) zur Feststellung sog. absoluter Fahrunsicherheit ausgesprochen. Nunmehr steht deren Einführung erneut auf der Tagesordnung. In dem Koalitionsvertrag (12) zwischen der CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages findet sich in dem Abschnitt über den modernen Staat, die innere Sicherheit und Bürgerrechte auch ein Abschnitt, der sich mit der Atemalkoholanalyse befasst. Es heißt dort: „Bei Verkehrsdelikten streben wir an zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten.“ Und weiter: „Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt“. Die Ausführungen lassen keinen Zweifel daran, dass die Atemalkoholmessung über den bisherigen Anwendungsbereich im Ordnungswidrigkeitenrecht hinaus als eigenständige Methode auch zur Bestimmung absoluter Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB eingeführt werden soll. Allerdings lässt bereits die Formulierung „streben wir an“ erahnen, dass mit einer baldigen Einführung, vielleicht sogar in der laufenden Legislaturperiode, nicht unbedingt zu rechnen ist, da offensichtlich auch auf Seiten der Koalitionspartner noch Klärungsbedarf gesehen wird, der seinen Ursprung zu einem nicht unwesentlichen Teil in der bisherigen Rechtsprechung der Obergerichte zur Frage der Beweissicherheit der Atemalkoholmessung haben dürfte.

Ein Blick zurück auf die wesentlichen Gründe der bisherigen Rechtsprechung könnte daher bei der Beantwortung der Frage, was der Anerkennung der Atemalkoholmessung als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung „absoluter“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB – nach wie vor – entgegenstehen könnte, helfen.

Die Beweiskraft der Atemalkoholanalyse im Strafverfahren

Nach allen Gerichtsentscheidungen bis zum Jahre 1998 (13) reichten Atemalkoholwerte als Beweismittel zum Nachweis einer bestimmten Blutalkoholkonzentration und damit zum Beweis einer absoluten Fahruntüchtigkeit nicht aus. Es seien nämlich zwei Erkenntnisse noch nicht gesichert:

1. Die Frage in welcher Korrelation die Atemalkoholkonzentration zur Blutalkoholkonzentration steht – also der Umrechnungsfaktor –,
2. die Frage, inwieweit das Atemalkoholmessgerät zutreffende Messergebnisse der vom Mundrestalkohol unbeeinflussten Atemluft unter Ausschluss verfälschender Einflüsse zu gewährleisten vermag.

Das Oberlandesgericht Köln hat sich erstmals 1976 (14) und sodann nochmals 1984 mit der Frage der Beweissicherheit der Atemalkoholmessung befasst (15). Danach könne allein aus der Feststellung, dass der Alcotest positiv verlaufen sei (Stufe 4), nicht entnommen werden, dass der Betroffene eine BAK von 0,8 Promille oder mehr erreicht habe. Das als Vortestgerät konzipierte Dräger- Alcotestgerät 7310 lasse zuverlässige Schlüsse aus einer bestimmten Atemalkoholkonzentration auf eine bestimmte Blutalkoholkonzentration nach dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft nicht zu; aufgrund der zum Teil erheblichen Abweichung von der tatsächlichen Blutalkoholkonzentration sei das Dräger-Alcotestgerät zum Nachweis einer bestimmten Blutalkoholkonzentration – jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt – nicht geeignet. Die mit dem Dräger-Alcotestgerät 7310 gemessene Atemalkoholkonzentration erlaube allenfalls eine Wahrscheinlichkeitsaussage über die tatsächliche Blutalkoholkonzentration, jedoch keine im Einzelfall gültige Feststellung eines bestimmten Blutalkoholwertes.

Mit der gleichen Begründung hat das Bayerische Oberste Landesgericht im Jahre 1988 der Messung des Atemalkohols zur Feststellung der Blutalkoholkonzentration die Eignung abgesprochen (16).

Dem hat sich auch der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs mit einer Entscheidung im Jahre 1995 angeschlossen (17).

Auch das Oberlandesgericht Naumburg ist dem – ohne weitere Begründung – in seinem Beschluss vom 28. Februar 1997 (18) gefolgt. Danach lasse die vom Gerät angezeigte Atemalkoholkonzentration von 1,44 Promille lediglich den Schluss zu, dass der Angeklagte überhaupt Alkohol getrunken habe.

Im November 2000 hat der 2. Strafsenat des Oberlandesgerichts Naumburg mit Urteil vom 29.11.2000 (19) seinen Rechtsstandpunkt präzisiert. Dem Revisionsverfahren lag die Tat eines Pkw-Fahrers zugrunde, der mit 0,82 mg/l Atemalkohol öffentliche Straßen in Magdeburg befahren hatte und vom Amtsgericht nur wegen einer Ordnungswidrigkeit verurteilt worden war. Der Senat hat das hiergegen eingelegte Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft verworfen und hierzu ausgeführt: „Die Festlegung einer bestimmten AAK als Beweiswertgrenze für absolute Fahrunsicherheit würde zunächst umfangreiche Untersuchungen über die Abhängigkeit des Gefährlichkeitsgrades eines unter Alkoholeinfluss stehenden Kraftfahrers von der Höhe einer bestimmten AAK voraussetzen, wie auch der Bundesgerichtshof die entsprechende Blutalkoholkonzentration (BAK)-Grenze nach Auswertung umfangreicher Untersuchungs- und Fahrversuchsreihen bestimmt hat (BGH NJW 1990, 2393 ff.). Derartige Untersuchungen zur Abhängigkeit der Fahrunsicherheit von der Höhe der AAK liegen bisher nicht vor (IFFLAND/HENSCHTEL, NZV 1999, 489, 497).“

Damit wäre eine Verurteilung des Angeklagten wegen Trunkenheit im Verkehr nur in Betracht gekommen, wenn aus dem gemessenen AAK-Wert von 0,82 mg/l zuverlässig auf einen BAK-Wert von 1,0 g/Promille (mit Sicherheitszuschlag 1,1 g/Promille) geschlossen werden könnte. Ein solcher medizinisch-naturwissenschaftlicher Erfahrungssatz, der in den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannt wäre und daher den Richter binden würde existiert derzeit nicht.

Unbestritten besteht aus physiologischen Gründen keine durchgehende Konvertierbarkeit zwischen AAK und BAK, daraus folgt, dass aus einem gemessenen AAK-Wert die BAK nicht zuverlässig berechnet werden kann.

Dem hat sich der 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Naumburg mit zwei Entscheidungen am 05. Dezember 2000 (20) angeschlossen. Mit seinen Entscheidungen im Jahr 2000 hat das Oberlandesgericht Naumburg hinsichtlich der Beweiskraft der Atemalkoholmessungen bei Straftaten zum hinreichend sicheren Nachweis sog. absoluter Fahruntüchtigkeit drei Rechtssätze aufgestellt:

1. Die Festlegung einer bestimmten AAK als Beweiswertgrenze für absolute Fahruntüchtigkeit setze umfangreiche – bisher nicht vorliegende – Untersuchungen über die Abhängigkeit des Gefährlichkeitsgrades eines unter Alkoholeinfluss stehenden Kraftfahrers von der Höhe einer bestimmten AAK voraus.
2. Für Strafverfahren gäbe es derzeit keinen medizinischen-naturwissenschaftlichen Erfahrungssatz, wonach aus einem gemessenen AAK-Wert zuverlässig auf einen gleich hohen oder gar höheren BAK-Wert geschlossen werden kann.
3. Eine statistische Wahrscheinlichkeit im Bereich von 99 Prozent reiche für eine Verurteilung auf der Grundlage einer Atemalkoholmessung nicht aus.

Dem sind seither alle Oberlandesgerichte bis heute gefolgt und auch der Bundesgerichtshof ist dieser Wertung nicht entgegengetreten. Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat in seiner Entscheidung vom 03. April 2001 (21), wie bereits ausgeführt, die Frage nach der Beweiskraft von Atemalkoholmessungen im Strafverfahren ausdrücklich offen gelassen.

Ist damit die Atemalkoholanalyse als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur Feststellung alkoholbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB für alle Zeiten – zumindest die nahe Zukunft – ausgeschlossen?

Die Rechtsprechung ist an medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gebunden, wenn sie allgemein und zweifelsfrei anerkannt sind. Der Tatrichter muss bei seiner Überzeugungsbildung und Urteilsfindung den jeweils gesicherten Erfahrungsstand der Wissenschaft zugrunde legen (22). Daraus folgt aber auch, dass er sich wissenschaftlich nicht allgemein anerkannten Erkenntnissen nicht ohne weiteres anschließen kann. Aus den vom Oberlandesgericht Naumburg aufgestellten Rechtssätzen folgt daraus, dass für die Anerkennung der Atemalkoholanalyse als hinreichend sicheres Beweismittel durch die Rechtsprechung auch bei Verkehrsvergehen

- die Festlegung einer bestimmten AAK als Beweiswertgrenze für absolute Fahruntüchtigkeit durch umfangreiche Untersuchungen nachgewiesen sein muss,
- aus einem gemessenen AAK-Wert zuverlässig auf einen gleich hohen oder gar höheren BAK – Wert geschlossen werden kann und
- eine ausreichende statistische Wahrscheinlichkeit gegeben ist.

Inzwischen dürfte wohl nicht mehr ernsthaft bestritten werden, dass eine durchgehende Konvertierbarkeit der AAK und BAK-Werte nicht gegeben ist und die Atemalkoholkontrolle danach nur dann noch als hinreichend sicheres Beweismittel in Betracht kommen kann, wenn aufgrund empirisch gesicherter Erfahrungswerte einer genau bestimmten Atemalkoholkonzentration der Beginn absoluter Fahruntüchtigkeit zugerechnet werden kann, was wiederum voraussetzt, dass das zur Atemalkoholmessung eingesetzte Gerät mit einer sehr hohen statistischen Wahrscheinlichkeit entsprechend sichere Ergebnisse liefert. Ob dies im Hinblick auf die Ergebnisse einer Vielzahl inzwischen durchgeführter Studien und Felduntersuchungen bereits der Fall ist, möchte ich an dieser Stelle offen lassen und in diesem Zusammenhang noch einmal den Blick dem maßgeblichen Unterschied in der Wertung hinsichtlich der Ordnungswidrigkeit einerseits, und einer Straftat gemäß § 316 StGB andererseits zuwenden: Bei den in § 24a StVG genannten Werten handelt es sich um sogenannte „Gefahrgrenzwerte“, deren Festlegung (23) auf der wissenschaftlich gesicherten Erkenntnis beruht, dass schon relativ geringe Alkoholkonzentrationen im Blut deutlich unterhalb des für das Vorliegen absoluter Fahruntüchtigkeit maßgeblichen BAK-Wertes von 1,0 Promille (1,1 Promille) zu den verkehrsgefährdenden Leistungsminderungen führen, jedenfalls bei Werten über 0,3 ‰. Allgemein ist insoweit anerkannt, dass

- bereits eine Menge von weniger als 0,2 ‰ Alkohol im Blut zu einer enthemmenden Wirkung mit Steigerung der Redseligkeit führt,
- ab 0,3 ‰ Alkohol im Blut erste Beeinträchtigungen wie Einschränkung des Sehfeldes und Probleme bei der Entfernungseinschätzung auftreten,
- ab 0,5 ‰ Alkohol im Blut ein deutliches Nachlassen der Reaktionsfähigkeit und eine erhöhte Risikobereitschaft zu verzeichnen ist und
- ab 1,0 ‰ Alkohol im Blut Sprachstörungen verbunden mit einer hohen Risikobereitschaft, auftreten.

Hierauf beruht auch die Neufassung des § 24a StVG mit der Herabsetzung des Gefahrengrenzwertes. Wissenschaftlich anerkannt ist nämlich auch, dass neben der BAK grundsätzlich auch die AAK einen Hinweis auf die Alkoholbeeinflussung gibt (24). Darauf kommt es aber für die Einstufung als Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 24a StVG allein an, so dass der nicht vorhandenen Korrelation, also der fehlenden punktgenauen Übereinstimmung von AAK- und BAK – Werten aus rechtlichen Gründen keine Bedeutung zukommt. (25).

Anders verhält es sich hingegen mit der sogenannten „absoluten“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB. Die sogenannte „absolute“ Fahruntüchtigkeit beschreibt nicht ein Maß von Fahruntüchtigkeit, sondern die Unwiderleglichkeit des Indizwertes der Blutalkoholkonzentration (BAK). Dies beruht auf der Festlegung von Grenzwerten, deren Überschreiten von der Rechtsprechung als (unwiderleglicher) Erfahrungssatz für das Vorliegen von Fahruntüchtigkeit angesehen werden; sie haben die Bedeutung einer prozessualen Beweisregel (26); „absolute“ Fahruntüchtigkeit ist daher (nur) ein Sonderfall der Feststellung des Tatbestandsmerkmals der Fahruntüchtigkeit. Ist das Überschreiten des Grenzwertes festgestellt, so ist ein Gegenbeweis, dass der Täter noch fahrtüchtig gewesen sei unzulässig (27). Umgekehrt ist bei Unterschreitung des Grenzwertes eine absolute Fahruntüchtigkeit ausgeschlossen; Grenzwerte dienen, wie der Wortlaut ja auch zweifelsfrei vermuten lässt, der Abgrenzung verschiedener Sachverhalte. Handelt es sich deshalb, wie bei dem von der Rechtsprechung mit 1,0 ‰ festgelegten Grenzwert für den Eintritt „absoluten“ Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB um eine genau definierte Grenze, so wird verständlich, warum sich die Rechtsprechung bisher der Atemalkoholanalyse als hinreichend sicheres Beweismittel auch bei einem Verkehrsvergehen nach § 316 StGB verweigert hat. Der Umstand, dass es sich nicht um eine fließende, sondern feste Grenze handelt, bei der Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG um einen Gefahrengrenzwert und bei der Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB um einen absoluten Grenzwert, würde für eine Anerkennung als hinreichend sicheres Beweismittel voraussetzen, dass die mittels Atemalkoholkontrolle gemessenen Werte mit einer sehr hohen statistischen Wahrscheinlichkeit zuverlässig einen Wert belegen, der ebenfalls die unwiderlegbare Vermutung für absolute Fahruntüchtigkeit zulässt, und damit im Ergebnis dem bisher von der Rechtsprechung festgelegten Grenzwert von 1,0 ‰ entspricht, was letztlich bedeutet, dass eine Korrelation beider Werte hergestellt werden kann, dies aber wohl eine Weiterentwicklung des bisher verwendeten Atemalkoholmessgerätes Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III erfordern dürfte.

Schlusswort

Nachdem die Atemalkoholmessung für die Feststellung einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG als hinreichend beweissicher anerkannt ist, die Rechtsprechung im Übrigen schon immer einen gemessenen Atemalkoholwert als Indiz bei relativer Fahruntüchtigkeit nicht in Frage gestellt und sogar dessen Verwertung im Rahmen der Gesamtabwägung nachdrücklich von den Tatgerichten eingefordert hat (28), verbleibt als denkbarer und problematischer Anwendungsbereich nur die (einfache) Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB.

Rechtfertigt das die immer wieder unternommenen Anstrengungen zu deren Einführung? Aus meiner Sicht drängt sich auch zum jetzigen Zeitpunkt kein zwingendes Erfordernis dafür auf, die Atemalkoholanalyse im strafrechtlichen Bereich als gerichtsverwert-

bares Beweismittel zu etablieren. Die Blutalkoholanalyse ist seit vielen Jahrzehnten ein bewährtes Verfahren zum Nachweis der Fahrunsicherheit im Sinnen des § 315c Abs. 1 Nr. 1a, § 316 StGB. Weder die Verkehrssicherheit noch die Rechtssicherheit sind durch die fehlenden gesetzlichen Grenzwerte tatsächlich beeinträchtigt. Der seit über 30 Jahren kontinuierliche Rückgang der Alkoholunfälle im Straßenverkehr lässt normative Schritte nach wie vor nicht als zwingend erscheinen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Alkohol im Straßenverkehr als Gefahrenquelle anscheinend zunehmend von Drogen abgelöst zu werden scheint. Würde man gleichwohl der Einführung einer neben der Blutalkoholanalyse selbständig stehenden Atemalkoholanalyse auch für Verkehrsvergehen i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1a, 316 StGB näher treten, würde sich zum einen die von DR. GREGOR LASCHEWSKI (28) vorgeschlagene Festschreibung bestimmter Grenzwerte als Tatbestandsmerkmal in einem neu zu schaffenden § 315e StGB-E anbieten, oder aber – und das wäre mein Vorschlag – eine Anpassung des Grenzwertes an europäische Standards und deren Aufnahme in § 316 StGB als Tatbestandsmerkmal. § 316 StGB-E könnte dann lauten:

Wer im Verkehr (§§ 315 bis 315d StGB) ein Fahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn nicht....

Mit anderen Worten: würde man die bisherigen Gefahrgrenzwerte aus dem Ordnungswidrigkeitenrecht in § 316 StGB übernehmen und – in der Konsequenz – jedes Fahren unter Alkoholeinfluss (also mit mehr als 0,00 Promille), zumindest aber ab 0,3 Promille, als Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 1 StVG einstufen, würde sich die Frage nach einer Anerkennung der Atemalkoholkontrolle als hinreichend sicheres Beweismittel auch für Vergehen nach den §§ 315 bis 316 StGB nicht mehr stellen. Schließlich hat der Bundesgerichtshof – und ihm folgend – die Oberlandesgerichte die Beweissicherheit des Messgeräts Dräger Alcotest 7110 Evidential MK III, wenn das Gerät unter Einhaltung der Eichfrist geeicht ist und die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind, für den in § 24a StVG festgelegten Gefahrgrenzwert von 0,25 mg/l Atemalkohol anerkannt.

Bei einem Alkoholkonsum von ca. 140 Litern alkoholischer Getränke, entsprechend ca. 10 Litern reinen Alkohols im Jahr pro Kopf der Bevölkerung und alle 28 Stunden bei einem Alkoholunfall ums Leben gekommenen Menschen wäre ein solcher Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht nur Ziel führender, sondern auch ein Beitrag zur Harmonisierung der Vorschriften in der Europäischen Union. Mit einer Promillegrenze von 0,5 Promille wären wir – mit Ausnahme zu Großbritannien und Irland, in guter Nachbarschaft zu den übrigen Länder der Union, wobei in Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Rumänien sogar die 0,00 Promillegrenze gilt. Ich rechne allerdings nicht damit, dass in absehbarer Zeit der Gesetzgeber diesem Gedanken näher treten könnte, so dass wir nach wie vor bei Trunkenheitsfahrten davon ausgehen müssen, dass in Grenzlagen weiterhin die Blutalkoholkonzentration auf der Grundlage einer Blutentnahme festzustellen ist.

Literatur

- (1) BGH – 4. Strafsenat – Beschluss vom 03.04.2001 – 4 StR 507/00 = BGHSt 46, 358, BA 38, 280.
- (2) AG Frankfurt a. M. – Urteil vom 18.01.2010 – 998 OWi 2022 – 955 Js – OWi 20697/09 = NZV 2010, 266.
- (3) OLG Bamberg – Beschluss vom 21.08.2009 – 2 Ss OWi 713/09 = BA 47, 134,
OLG Dresden – Beschluss vom 10.12.2003 – Ss OWi 654/03 = NStZ 2004, 352,
OLG Stuttgart – Beschluss vom 02.07.2010 – 4 Ss 369/10 = VRs 119, 372,
OLG Hamm – Beschluss vom 24.01.2008 – 2 Ss OWi 37/08 = VA 2008, 63.
- (4) OLG Karlsruhe – Beschluss vom 05.05.2006 1 Ss 32/06 = NStZ-RR 2006, 250.
- (5) Bayerisches Oberstes Landesgericht – 2. Senat – Beschluss vom 02.05.2001 – 2 ObOWi 162/01 = DAR 2001, 370.
- (6) OLG Köln – Beschluss 10.09.1976 – Ss 520/76 = VRS 52, 367 und vom 03.07.1984 – Ss 364/84 = DAR 10/84.
- (7) OLG Naumburg – Beschluss vom 28.02.1997 – 2 Ss 4/97 – Archiv –.
- (8) OLG Naumburg – Urteil vom 29.11.2000 – 2 Ss 318/00 = ZfS 2001, 135.
- (9) OLG Naumburg – Beschlüsse vom 05.12.2000 – 1 Ws 316/00 und 1 Ws 496/00 = NStZ-RR 2001, 105 und ZfS 2001, 137.
- (10) BGH 4. Strafsenat a. a. O.
- (11) BGH 1. Strafsenat – Beschluss vom 05.02.2002 – 1 StR 571/01 – juris.
- (12) Koalitionsvertrag zwischen der CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode vom 16. Dezember 2013.
- (13) BGH NStZ 1995,539; OLG Hamm NZV 1994, 237; OLG Karlsruhe Blutalkohol 1993, 309; OLG Frankfurt NStZ-RR 1997,152.
- (14) OLG Köln – Beschluss 10.09.1976 – Ss 520/76 a. a. O.
- (15) OLG Köln – Beschluss vom 03.07.1984 – 1 Ss 364/84 = DAR 10/84, 327.
- (16) BayObLG – Beschluss vom 09.05.1988 – 1 Ss 17/88 = NZV 1988, 150.
- (17) BGH 5. Strafsenat – Urteil vom 01.11.1994 – 5 StR 276/94 a. a. O.
- (18) OLG Naumburg, 2. Strafsenat – Beschluss vom 28.02.1997 – 2 Ss 4/97 – Archiv –.
- (19) OLG Naumburg, 2. Strafsenat – Urteil vom 29.11.2000 – 2 Ss 318/00 = ZfSch 2001, 135.
- (20) OLG Naumburg, 1. Strafsenat – Beschlüsse vom 05.12.2000 – 1 Ws 316/00 und 1 Ws 496/00 – Archiv –.
- (21) BGH St 46, 358.
- (22) BGH St 25, 246 = NJW 1974, 246.
- (23) Vgl. BayObLG – Beschluss vom 12.05.2000 – 2 ObOWi 598/9.
- (24) BayObLG a. a. O.
- (25) BGH 4. Strafsenat a. a. O.
- (26) BVerfG NJW 1995, 125.
- (27) BGH 31, 42.
- (28) Laschewski NZV 2009, 1.

Anschrift des Verfassers

Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht
Hartmut Krüger
Oberlandesgericht Naumburg
Domplatz 10
06618 Naumburg
Email: hartmut.krueger@justiz.sachsen-anhalt.de

Literatur

KLAUS PÜSCHEL

Reinhard B. Dettmeyer, Harald F. Schütz, Marcel A. Verhoff: Rechtsmedizin

**2. Auflage, Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2011, 2014, 309 S.,
mit 225 Abbildungen**

Bereits nach relativ kurzer Zeit ist die 2. Auflage des Kurzlehrbuchs der Rechtsmedizin von DETTMAYER/SCHÜTZ/VERHOFF erschienen. Dies zeugt von einer großen Akzeptanz dieses Buches bei den Nutzern. Durch die sehr praxisnahe Darstellung ist es sowohl für Studierende der Medizin (sowie z.B. Jura, Kriminalistik) als auch für Ärzte und Mitarbeiter von Polizei- und Justizbehörden hervorragend geeignet.

Das Inhaltsverzeichnis enthält 19 Kapitel, von denen einige für die Leser des Blutalkohol von besonderem Interesse sein dürften: Z.B. 12. Verkehrsmedizin (Verkehrsunfall, Fahrtüchtigkeit/Fahrtauglichkeit), 13. Forensische Alkohologie und Toxikologie, 17. Forensische Bildgebung, 18. Forensische Psychopathologie, 19. Medizinrecht. Fahrtüchtigkeit/Fahrtauglichkeit bzw. –untauglichkeit werden im Hinblick auf Krankheiten, Übermüdung und charakterliche Mängel cursorisch abgehandelt. Forensische Aspekte zur Beurteilung der Fahrtüchtigkeit im Zusammenhang mit Alkohol, Drogen und Medikamenten werden sehr präzise, übersichtlich und gut verständlich dargestellt.

Zahlreiche Fallbeispiele geben einen Einblick in die Praxis, Definitionen machen sofort klar, worum es geht. Mehr als 100 Tabellen bringen die Fakten auf den Punkt und helfen beim schnellen Durcharbeiten. Mehr als 200 Abbildungen sorgen für große Anschaulichkeit. Bei inhaltlich komprimierter Darlegung des rechtsmedizinischen Wissens wird zugleich große Anschaulichkeit und Praxisnähe erreicht. Die Rechtsmedizin sowie insbesondere auch verkehrsmedizinische Aspekte werden sehr lebendig und gut verständlich dargestellt.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Klaus Püschel
Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg
Butenfeld 34
22529 Hamburg
Email: pueschel@uke.de

Zur Information

93. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 9. bis 13. September 2014 in Greifswald und Heringsdorf

– Kurzbericht –

Die 93. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin wurde dieses Jahr von Frau PROF. DR. BRITTA BOCKHOLDT und ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen vom Institut für Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Greifswald ausgerichtet. Am Dienstag, den 09.09.2014, wurde die Tagung feierlich im Dom St. Nikolai in Greifswald, dem Gründungsort der 557 Jahre alten Universität, eröffnet. In Greifswald fanden auch die drei vor der Tagungseröffnung durchgeführten, hervorragend besetzten und gut besuchten Workshops über die hochaktuellen Themen „Aktuelle Aspekte des Patientenrechtegesetz“, „Die Untersuchung von Gewaltopfern in der Rechtsmedizin“ und „Forensische Bildgebung“ statt. Das wissenschaftliche Programm mit Vorträgen und Postervorstellungen schloss sich dann ab Mittwoch in Heringsdorf auf Usedom an. Ein besonderer Höhepunkt des Rahmenprogramms war der Gesellschaftsabend im Wasserschloss Mellenthin, dessen mittelalterliche Ambiente bei exzellenter Bewirtung einen geeigneten Rahmen für kollegiale und freundschaftliche Gespräche bot. Das wissenschaftliche Programm umfasste das gesamte Spektrum der Rechtsmedizin von Beiträgen zur Leichenschau, Forensischen Medizin, Klinischen Medizin über moderne bildgebende Verfahren, klassische Themen bis hin zur forensischen Toxikologie. Besonders ergreifend war der Kurzbericht über den IDKO-Einsatz in Holland zur Identifizierung der Opfer des Flugzeugabsturzes MH17. Ebenso gespannt lauschten die Tagungsteilnehmer der „Special lecture“ von PROF. DR. BRATZKE mit dem Titel „Judith tötet Holofernes – Tatrekonstruktion im Spiegel der Malerei“. Toxikologische Themen füllten zwei Sitzungen aus mit Themen rund um den Alkohol, interessanten Fallberichten und wichtigen experimentellen Untersuchungen. Weiterhin wurden 17 Poster aus den verschiedensten Bereichen der Toxikologie präsentiert; für die Diskussion der Inhalte direkt mit dem verantwortlichen Autor stand eine ausreichend bemessene Zeit zur Verfügung.

Nachfolgend sollen nur die Vorträge und Poster kurz erörtert werden, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Die Abstracts aller Beiträge können in der Zeitschrift Rechtsmedizin Band 24, Heft 4, 2014, auf den Seiten 315 bis 373 nachgelesen werden.

HARTUNG et al. präsentierten eindrucksvoll die Ergebnisse experimenteller Untersuchungen zur Fahr(un)sicherheit alkoholisierter Fahrradfahrer unter weitgehend realistischen Bedingungen und breit angelegten, medizinischen Untersuchungen; hierbei sollte insbesondere geprüft werden, ob der derzeit nach aktueller Rechtsprechung bestehende Grenzwert einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 ‰ zur Annahme absoluter Fahruntüchtigkeit tatsächlich geeignet ist.

Der Vortrag von NOWOTNIK et al. zeigte einen Rückgang polizeilicher Aufträge zur Blutalkoholuntersuchung in Rostock; ein Trend, der auch in anderen Instituten zu verzeichnen ist.

Von DALDRUP/STEINER konnten die Tagungsteilnehmer erfahren, dass Holdenin ein wertvoller Begleitstoff zur Überprüfung von Trinkangaben bei Nachtrunkbehauptungen ist.

GEBNER et al. befassten sich mit dem Nachweis von Ethylglucuronid bei ethanolischer Händedesinfektion unter alltäglichen Bedingungen in der Klinik und konnten bei einigen Probanden grenzwertüberschreitende Konzentrationen (> 100 ng Ethylglucuronid/mL Urin) im Urin feststellen. Allerdings ließen die Ergebnisse auch den Schluss zu, dass bei einem Verzicht auf ethanolhaltige Desinfektionsmittel nach Einbestellung auf den nächsten Tag dann kein die Entscheidungsgrenze überschreitendes Ergebnis mehr zu erwarten war. Phosphatidylethanol ist zwar ein schwierig zu messender, aber vielversprechender und deutlich länger als Ethylglucuronid nachweisbarer Alkoholkonsummarker, wie SCHROECK et al. in ihrer Untersuchung eindrucksvoll zeigen konnten. Der Beitrag von SCHWAB/SKOPP befasste sich der Charakterisierung der an der Bildung von Ethylglucuronid beteiligten Enzyme und potentieller Inhibitoren.

KLIMA et al. gingen in *in vitro* Untersuchungen der Frage nach, ob und in welchem Ausmaß sich Amphetamine, Opiate und Cocain in Dentin- und Zahnschmelzpellets einlagern. Die nachweisbaren Konzentrationen waren von den physiko-chemischen Eigenschaften der betreffenden Substanz, ihrer Konzentration und der Inkubationszeit abhängig.

STOLL et al. kommen nach Schwelbrandversuchen in einer Rauchkammer und Auswertung von Cyanid- und Kohlenmonoxidhämoglobinbefunden bei 32 bei Wohnungsbränden verstorbener Personen zu dem Schluss, dass die Bestimmung von Kohlenmonoxidhämoglobin durch eine Analyse auf Cyanid ergänzt werden solle.

TALARICO et al. konnten zeigen, dass bei Großveranstaltungen bevorzugt Stimulanzien, insbesondere Ecstasy, konsumiert werden.

KEGLER & BÜTTNER befassten sich mit der Festphasenmikroextraktion von Antidepressiva aus Plasma als alternativer Methode zur Probenvorbereitung.

Die in jüngster Zeit dramatische Zunahme von „legal highs“ auf dem Drogenmarkt und ihr analytischer Nachweis waren Thema des Vortrages von FRANZ et al., die das synthetische Cannabinoid AB-FUBINACA mit 1,2-Benzopyrazol basierter Struktur, seine Metabolisierung und Nachweismethoden im Urin mit Hilfe hochauflösender Massenspektrometrie vorstellten.

Der Vortrag von MÜBHOFF et al. verdeutlichte erneut, dass eine Analyse auf Cannabinoide im Haar ggf. auf Tetrahydrocannabinolcarbonsäure erweitert werden sollte, zumindest bei solchen Probanden, die einen Cannabiskonsum nachvollziehbar verneinen. Die sehr geringen Konzentrationen dieses Analyten unterhalb oder im unteren pg/mg-Bereich erfordern Analysentechniken, über die derzeit nur wenige Labors verfügen. Um bei stetig steigenden Anforderungen an Zuverlässigkeit und Messgenauigkeit die gewünschte Sensitivität zu erreichen, bedarf es zukünftig einer technischen Aufrüstung forensisch-toxikologischer Laboratorien, um weiterhin nach dem Stand der Wissenschaft arbeiten zu können. Dies ergibt sich auch aus dem Beitrag von ROEMMELT et al., die mit „sequential window acquisition of all theoretical ions“ insbesondere einen neuen Weg zur Identifizierung forensisch relevanter Verbindungen mittels Flüssigchromatographie/Massenspektrometrie vorschlugen.

Insgesamt zwei Vorträge befassten sich mit gamma-Hydroxybutyrat (GHB). MÜBHOFF et al. erörterten die Grenzen, aber auch den Nutzen von Haaranalysen auf GHB anhand von Fallbeispielen. MEHLING et al. stellten die Verteilung von GHB und seinem Glucuronid in postmortalen Asservaten ebenfalls anhand eines Falles vor.

BARTSCHAT et al. präsentierten Befunde für Nikotin und Cotinin an Körperflüssigkeiten und Geweben in einem Todesfall nach Aufnahme einer nikotinhaltigen Verdampferflüssigkeit für elektrische Zigaretten. Diese Lösungen sind zurzeit in Deutschland und im europäischen Binnenmarkt frei erhältlich. In diesem Zusammenhang tauchte auch die Frage nach der potentiell tödlichen Menge an Nikotin auf, wobei zahlreiche Angaben hierzu in der Literatur wohl unkritisch aus einer Veröffentlichung von KOBER aus dem Jahre 1906 übernommen wurden. ISHIKAWA et al. stellten ebenfalls einen Tod nach Aufnahme eines Genussmittels, in diesem Fall Coffein, vor. Vergiftungen wurden insbesondere in Zusammenhang mit Präparaten zur Fettverbrennung – sogenannte fatburner – bekannt. Da Coffein regelmäßig in postmortalen, biologischen Proben nachweisbar ist, könnte eine Vergiftung leicht „übersehen“ werden. Vergiftungen mit organischen Lösemitteln wie z. B. Chloroform sind äußerst selten und nur mit speziellen analytischen Methoden und enger Zusammenarbeit mit den Obduzenten aufzudecken, wie der von BENDER et al. vorgestellte Fall eindrücklich zeigte. Ebenso ungewöhnlich war die Fallschilderung von MARINO et al. nach einem notfallmäßigen, aber off-label use einer Lipidemulsion im Fall einer Überdosierung mit einem Antiarrhythmikum. Über Vergiftungen mit Herzglykosiden ist in den letzten Jahren wenig berichtet worden; HEB et al. stellten aktuell einen Fall nach akzidenteller Überdosierung mit Methyldigoxin vor, wobei neben der Aufarbeitung des Falles auch eine validierte Methode zur Bestimmung weiterer Herzglykoside und möglicher Metabolite präsentiert wurde. Der von RENTSCH et al. toxikologisch untersuchte Tod eines mauretanisch-stämmigen, aus einer Erstauffangeinrichtung abgängigen Mannes ließ auch nach analytischem Nachweis einer Vergiftung mit Psychopharmaka Fragen zu dem unmittelbaren Geschehen vor Todeseintritt offen. TEMME et al. konnten anhand der Bestimmung von Orotsäure im Urin bei einem verstorbenen Säugling einen Gendefekt aufzeigen, der durch eine Genanalyse bestätigt wurde.

Auch die Poster boten ein breites Spektrum über die Etablierung oder Optimierung von Probenaufarbeitung und analytischer Methoden, den Nachweis einer als todesursächlich einzustufenden Doxylaminvergiftung an einer Brandleiche, eine Untersuchung zu den Diskrepanzen zwischen der Blutalkoholkonzentration und den von der Polizei und dem Blutentnahmekarnt dokumentierten Auffälligkeiten bis hin zu einem historischen Beitrag über FRITZ STRASSMANN und sein gerichtlich-medizinisches Institut in Bukarest.

Insgesamt war es für alle Teilnehmer eine gelungene Tagung mit einer spannenden Mischung von Beiträgen, die Forschung, Themen mit praktischer Relevanz, seltene Fallberichte und epidemiologische Untersuchungen umfassten.

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

Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2013

– Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Das Jahr 2013 war das unfallreichste Jahr seit der Wiedervereinigung Deutschlands. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach den nun vorliegenden endgültigen Ergebnissen mitteilt, erfasste die Polizei bundesweit rund 2,4 Millionen Straßenverkehrsunfälle, 0,5 % mehr als im Jahr 2012. Trotz der gestiegenen Zahl an Unfällen starben auf deutschen Straßen 2013 so wenig Menschen wie noch nie seit Beginn der Erhebung im Jahr 1953: Insgesamt waren 3.339 Unfalltote zu beklagen, das waren 261 Personen oder 7,3 % weniger als im Jahr davor. Im Vergleich zum bisher schwärzesten Jahr der Unfallstatistik 1970 mit 21.332 Todesopfern ist das sogar ein Rückgang um über 80 %. Dennoch kamen im Straßenverkehr 2013 durchschnittlich neun Menschen täglich ums Leben. Bei der Zahl der Verletzten gab es im Jahr 2013 ebenfalls einen Rückgang, und zwar um 3,4 % bei den Schwer- und um 2,5 % bei den Leichtverletzten.

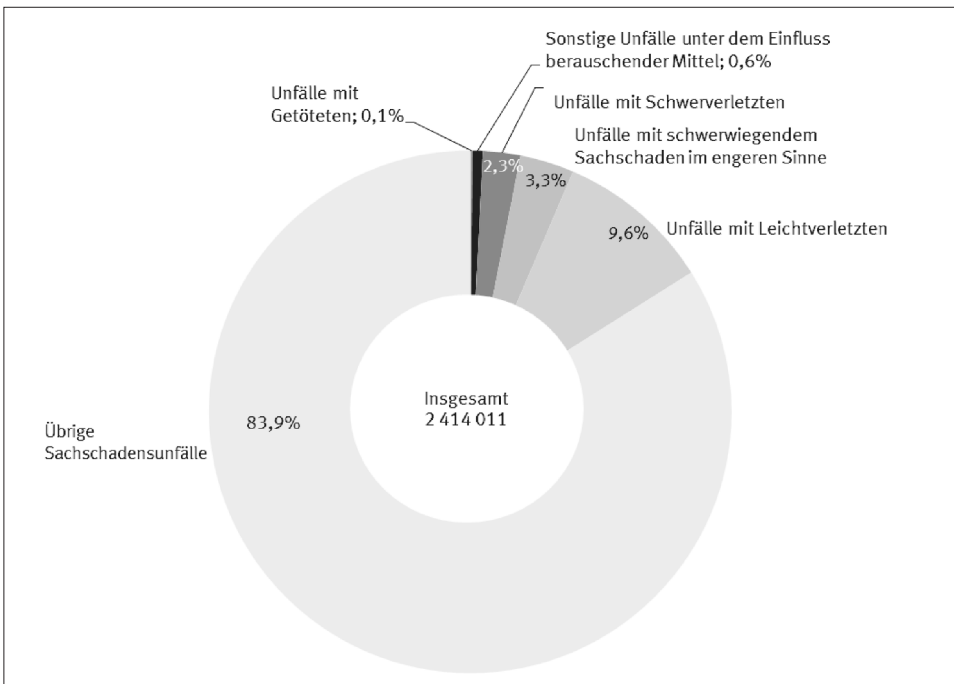


Abb. 1: Schaubild 1 – Polizeilich erfasste Straßenverkehrsunfälle 2013.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden weniger Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (-6,3 %) gezählt. Von den Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel waren 24.578 Unfälle mit nur Sachschaden, ein Minus von 5,7 %. Bei 14.808 dieser Unfälle kam es zu Personenschaden (-7,3 %). Dabei wurden 13.514 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (-6,6 %), 5.130 schwer verletzt (-9,8 %) und 336 getötet (-6,4 %).

Alkoholeinfluss war 2013 bei 4,8 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben 9,4 % aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, etwa jeder elfte Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 22 Getötete und 346 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift sank im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um -2,6 % auf 1.388 Unfälle. Bei diesen Unfällen wurden 35 Personen getötet und 457 schwer verletzt, das sind 2,9 % mehr bzw. -11,8 % weniger als im Vorjahr.

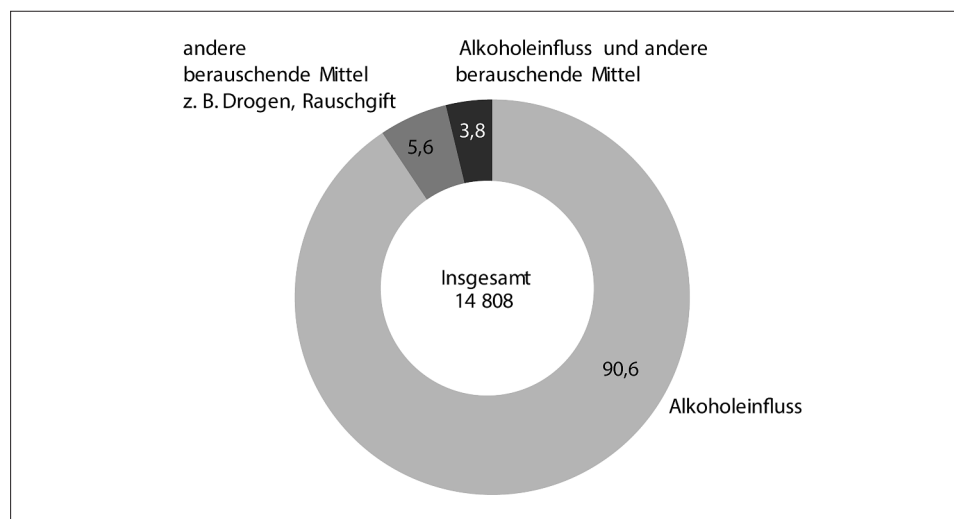


Abb. 2 Unfälle mit Personenschaden 2013, an denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand in %.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 238/14, der Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr – Verkehrsunfälle 2013 vom 2. Juli 2014 und Verkehrsunfälle 2013 – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr vom 30. Oktober 2014 des Statistischen Bundesamtes)

Österreich

Im Jahr 2013 ereigneten sich laut Statistik Austria 38.502 Straßenverkehrsunfälle, bei denen 48.044 Personen verletzt wurden. Gegenüber 2012 verringerten sich sowohl die Zahl der Unfälle (-5,7 %) als auch jene der Verletzten (-5,6 %). 2013 verloren 453 Menschen im Straßenverkehr ihr Leben. 2012 verunglückten 531 Personen im Straßenverkehr. Das ist ein deutlicher Rückgang von 14,7 % in nur einem Jahr und somit ein historischer Tiefstand: Verunglückten im Jahr 1972 knapp 3.000 Menschen und Ende der 1990er-Jahre jährlich noch mehr als 1.000 Menschen auf Österreichs Straßen tödlich, so ist diese Zahl seither konsequent und heuer erstmals seit Beginn der Aufzeichnungen auf unter 500 gesunken.

- Die vermutlichen Hauptunfallursachen der tödlichen Verkehrsunfälle 2013 waren:
- nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit (30,6 %)
 - Vorrangverletzung (17,7 %)
 - Unachtsamkeit/Ablenkung (12,2 %)
 - Überholen (9,4 %)
 - Fehlverhalten von Fußgängern/Fußgängerinnen (7,8 %)
 - Übermüdung (2,5 %)
 - Herz-/Kreislaufversagen/akute Erkrankungen (2,3 %)
 - Alkoholisierung war bei 19 (4,4 %) der tödlichen Unfälle gegeben

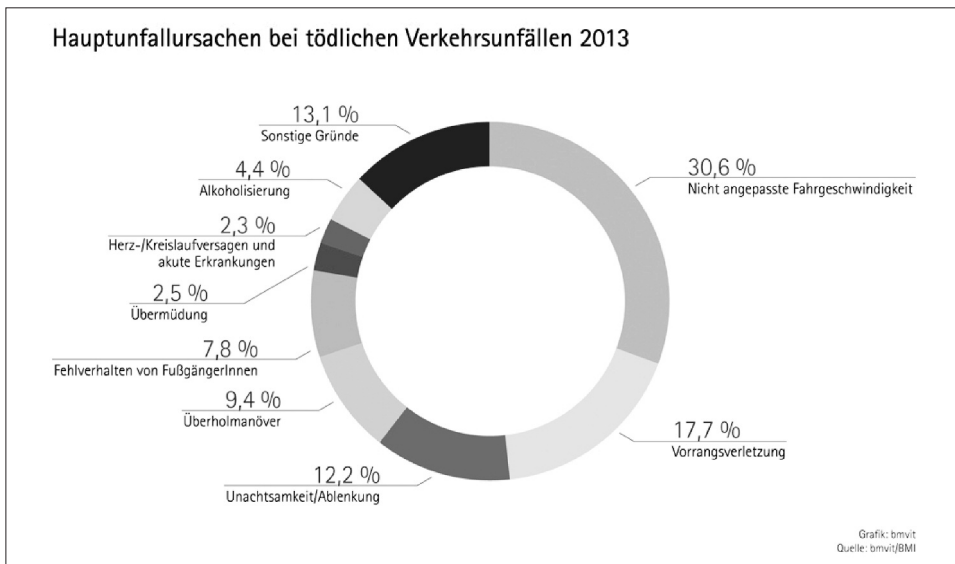


Abb. 3: Hauptunfallursachen bei tödlichen Verkehrsunfällen 2013, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bmvit.

Die Zahl der Alkoholunfälle nahm gegenüber 2012 ab (2.350; -12 %), ebenso die Zahl der dabei Verletzten (3.065; -11 %); jene der Getöteten ging von 39 auf 31 zurück (-21 %). Gegenüber 2012 wurden prozentuell weniger Unfälle durch nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit, Alkohol am Steuer, Übermüdung, akute Erkrankungen und Fehlverhalten von Fußgängern/Fußgängerinnen verursacht. Mehr Unfälle ereigneten sich aufgrund von Vorrangverletzungen und Überholmanövern.

(Aus einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, bmvit, vom Frühjahr 2014)

Schweiz

Insgesamt ereigneten sich 2013 auf den Schweizer Straßen 17.473 Unfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 269 Personen getötet, 4.129 schwer und 17.250 leicht verletzt.

Gegenüber dem Vorjahr hat die Zahl der Verkehrstoten um 21 %, die Zahl der Schwerverletzten um 2 % abgenommen. Damit konnte der positive Trend der letzten Jahre fort-

gesetzt werden. Verbesserungen zeigen sich auch bei den schweren Geschwindigkeits- und Alkoholunfällen: Der Rückgang liegt bei den getöteten Personen prozentmäßig im zweistelligen Bereich. Bei den Schwerverletzten macht er 6 beziehungsweise 7 % aus.

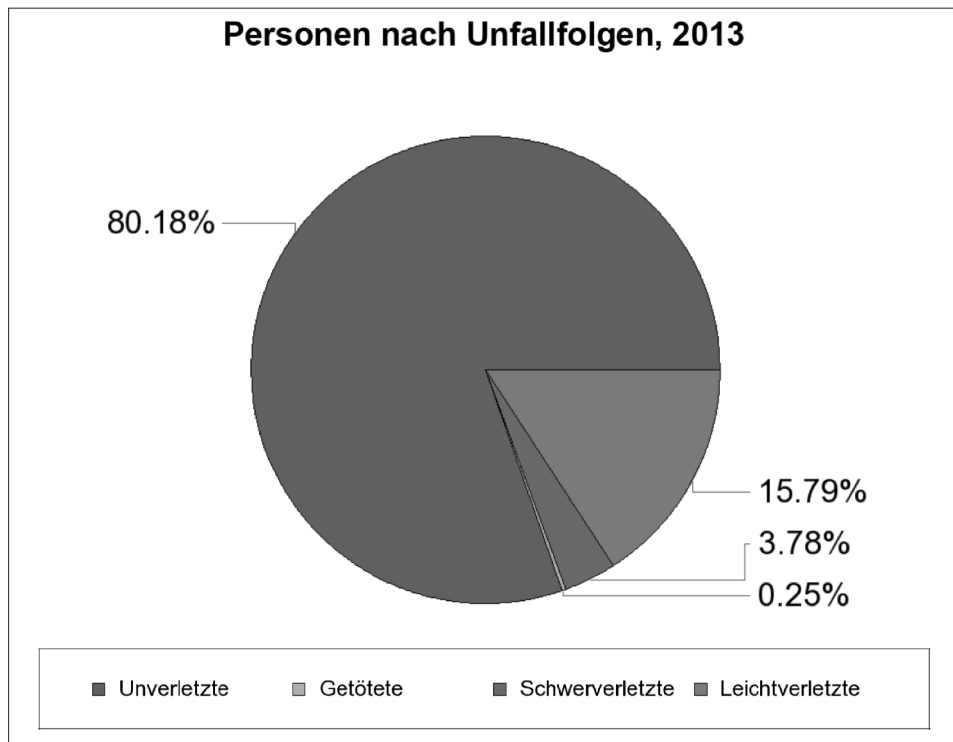


Abb. 4: Personen nach Unfallfolgen 2013 (Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Straßen, ASTRA).

(Aus einer Pressemitteilung des Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 25. März 2014)

B.A.D.S.: Präventionsspot im Kino

Mit einem Kinospot macht jetzt der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) auf die Folgen der Genuss- und Rauschmittel aufmerksam.

Vom 9. Oktober 2014 an schaltet der B.A.D.S. dazu in den Werbeblöcken in bundesdeutschen Kinos einen Spot, der in einer Länge von 42 Sekunden in den kommenden vier Wochen auf die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr nach einer heißen Partynacht aufmerksam macht. Die kurze Story endet in dem Claim „Alkohol und Drogen sind nicht sexy, sondern töten“.

Konzipiert und gedreht haben ihn die jungen Filmemacher EIKE WEINREICH und ALEXEI HERMANN. Die renommierte deutsche ROWO MEDIA GMBH schaltet den Spot vor rund 40 neuen Filmen, die im Oktober in ausgesuchten bundesdeutschen Kinos laufen. Dazu gehören neben vielen anderen die deutsche Komödie MÄNNERHORT mit DETLEV BUCK, CHRISTOPH MARIA HERBST und ELYAS M'BAREK, der amerikanische Science Fiction Streifen THE GIVER – HÜTER DER ERINNERUNG mit JEFF BRIDGES, der Thriller GONE GIRL – DAS PERFEKTE OPFER mit BEN AFFLECK und die Komödie LOVE PUNCH – WIE IN ALTEN ZEITEN mit PIERCE BROSNAN.

Der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, sieht in der erstmalig geschalteten Kinopräsentation die große Chance, ein vorrangig junges Publikum breitenwirksam mit der Aufklärung der Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr anzusprechen. „Wir erreichen durch den Spot in den kommenden Wochen 1 Million Kinobesucher. Damit wird unsere Präventionsarbeit, die wir in der Hauptsache durch Vorträge in Schulen, bei der Bundeswehr, auf Messen und anderen Großveranstaltungen leisten, in sinnvoller Weise ergänzt“, so GERHARDT. Mit einer darüber hinaus spielerisch gestalteten App, Tests in Fahr simulatoren und einer breiten Palette von Flyern, Filmen und anderen Medien sei die bisher schon geleistete Arbeit des B.A.D.S. für die Verkehrssicherheit unverzichtbar.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 7. Oktober 2014)

B.A.D.S.: Präsident Dr. Peter Gerhardt wiedergewählt

Einstimmig hat die Mitgliederversammlung des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) ihren langjährigen Präsidenten, DR. PETER GERHARDT, im Amt bestätigt. Er hatte sich am Wochenende auf der Tagung in Bremen als einziger Kandidat zur turnusgemäßen Wiederwahl gestellt und wird seine ehrenamtliche Tätigkeit für weitere drei Jahre ausüben.

Zum fünfköpfigen Vorstand des B.A.D.S. gehören neben GERHARDT, der bis zu seiner Pensionierung Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht München war, der Mainzer Rechtsmediziner PROF. DR. DR. REINHARD URBAN als Vizepräsident sowie die Beisitzer Vorsitzender Richter am Landgericht Bremen, DR. THORSTEN PRANGE, Vorsitzender Richter a.D. am Oberlandesgericht Oldenburg GERD WEINREICH und der Landgerichtspräsident a.D. RUDOLF METZ als Schatzmeister.

Präsident DR. PETER GERHARDT sieht seine Hauptaufgabe in der Fortsetzung der erfolgreichen und intensiven Aufklärungsarbeit des B.A.D.S. im Kampf gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Dabei wird der Verein künftig neben den herkömmlichen Mitteln wie Vorträge in Schulen, Broschüren und Filmen stärker auf Radio- und Kinospots, Fahrsimulatoren, Internet und Apps setzen.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 15. Oktober 2014)

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

R. F. Borkenstein

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

1974:

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

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

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

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

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

Deutscher Verkehrsgerichtstag 2015

– Ankündigung –

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.“ veranstaltet vom 28. bis 30. Januar 2015 den 53. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar. Dazu sind alle eingeladen, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und den diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

Es werden wieder Themen von aktueller Bedeutung für Gesetzgebung, Rechtsprechung, Rechtsberatung, Verwaltung und Versicherungswirtschaft sowie für die Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer behandelt. Die hochkarätige Besetzung der Arbeitskreise verspricht interessante und ertragreiche Diskussionen.

Die Arbeitskreise

- AK I (Leitung: DAUER): Europäischer Führerscheintourismus**
 – Freizügigkeit contra Verkehrssicherheit
 – EuGH-Rechtsprechung und deutsche Praxis
Referenten: BENECKE, NITSCHKE, PLATE, ZWARGER
- AK II (Leitung: ALMERTH): Automatisiertes Fahren**
 – Wieweit kann Technik den Fahrer ersetzen?
 – Entwickler oder Gesetzgeber, wer gibt die Richtung vor?
Referenten: HILGENDORF, LENNINGER, MAY
- AK III (Leitung: GEPPERT): Neue Promillegrenzen für Radfahrer?**
 – Aktuelle Forschungsergebnisse
 – Rechtliche Konsequenzen
 – Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
Referenten: DALDRUP, HUHN, SCHEFFLER
- AK IV (Leitung: LÜHMANN): Unfallrisiko Landstraße**
 – Die unterschätzte Gefahr
 – Schönheit versus Sicherheit?
 – Möglichkeiten und Chancen der Prävention
Referenten: BROCKMANN, DAVID, LIPPOLD
- AK V (Leitung: CIERNIAK): Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken**
 – Nutzen und Risiko von Smartphone und Co.
 – Präventions-, Kontroll- und Ahndungsmöglichkeiten
Referenten: KUBITZKI, LOHSE, TERNIG, VOLLRATH
- AK VI (Leitung: SCHOLTEN): Alternative Reparaturmethoden**
 – Worauf muss sich der Geschädigte einlassen? Und welche Reparaturverfahren hat der Sachverständige bei der Begutachtung des Schadens zu berücksichtigen?
Referenten: BERGMANN, HERMANN, WERN

AK VII (Leitung: PENTZ):**Anscheinsbeweis im Verkehrsrecht**

– Ein typischer Lebenssachverhalt,
Grundlagen – Fallkonstellationen – Grenzen

Referenten: DOUKOFF, JANECEK, STAAB

Anfragen an:

Deutscher Verkehrsgerichtstag

– Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.
Baron-Voght-Straße 106a
22607 Hamburg

– Mo. bis Fr.: 09:00 bis 12:00 Uhr

– Tel.: 040/89 38 89

– Fax: 040/89 32 92

– E-Mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de

**Anmeldung und weitere
Informationen unter:**

<http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de>

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,-



Per Fax: 02234 7011-476

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

Ja, hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Rückgaberecht

Herr Frau

— Ex. Madea, Verkehrsmedizin
€ 149,-
ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

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

Mehr Informationen: www.aerzteverlag.de



Laudatio

Laudatio für den Polizeipräsidenten der Freien Hansestadt Bremen Lutz Müller



anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 10. Oktober 2014

– Auszug –

VON DR. PETER GERHARDT

Sehr geehrter Herr Polizeipräsident LUTZ MÜLLER,
der Vorstand des B. A. D. S. hat beschlossen, Sie heute stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei der Freien Hansestadt Bremen mit der „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold auszuzeichnen.

Den B. A. D. S. verbindet aufgrund seiner satzungsgemäßen Aufgaben und Ziele seit seiner Gründung eine enge vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Polizei. Viele Polizeibeamte sind bei uns ehrenamtlich tätig wie unser derzeitiger Bundesbeiratsvorsitzender WILFRIED DIETSCH aus Nürnberg. Es ist deshalb nicht überraschend, dass sich unter den Medaillenträgern auch mehrere Persönlichkeiten aus dem Polizeibereich befinden, die wie der Landespolizeipräsident aus Sachsen BERND MERBITZ und der ständige Vertreter des Landespolizeipräsidenten a. D. aus Sachsen-Anhalt MICHAEL BORCHERS heute auch anwesend sind.

Zunächst, lieber Herr Polizeipräsident MÜLLER, kurz zu Ihrem Werdegang:

Sie sind 1981 in den Polizeidienst bei der Bereitschaftspolizei in Bremen eingetreten und haben dort alle Stationen der Polizeitätigkeit von – wie man sagt – der Pike an durch-

laufen. 1983 absolvierten Sie die Laufbahnprüfung für den mittleren Polizeivollzugsdienst und nach Besuch der Hochschule für öffentliche Verwaltung in Bremen 1989 die Laufbahnprüfung für den gehobenen Polizeivollzugsdienst. Nach einer Tätigkeit als stellvertretender Zugführer einer Einsatzhundertschaft und als Fachlehrer auf der Landespolizeischule besuchten Sie ab 1993 die Polizei-Führungsakademie in Münster, die Sie 1995 mit der Laufbahnprüfung für den höheren Polizeivollzugsdienst abschlossen. In den folgenden drei Jahren waren Sie bei der Ortspolizeibehörde in Bremerhaven Leiter des Lagezentrums und stellvertretender Leiter des Führungsstabes und ab 1998 Leiter der Personalabteilung der Polizei in Bremen. Es folgte 2000 eine Abordnung zur Hochschule für Öffentliche Verwaltung in Bremen als Leiter des Institutes für Fortbildung der Polizei. Ab 2003 waren Sie beim Senator für Inneres und Sport tätig, zunächst abgeordnet als Gesamtprojektleiter für die Einführung der zentralen IT-Anwendung INPOL-neu und ISA-Web und als beratendes Mitglied für die Neustrukturierung der Hauptaufgabenbereiche der Polizei in Bremen, sodann versetzt als Referatsleiter Führung und Einsatz des Polizeivollzugsdienstes. 2008 wurden Sie als stellvertretender Polizeipräsident zur Polizei Bremen abgeordnet, 2009 als Polizeivizepräsident zur Polizei Bremen versetzt. Seit dem 24.03.2012 sind Sie Polizeipräsident in Bremen.

Neben Ihrem polizeilichen Werdegang hatten Sie viele weitere berufliche Aktivitäten, z. B. im Projektmanagement für den Lenkungsausschuss zur Polizeireform in Bremen, im Präventionsrat Bremerhaven zur Kinder- und Jugenddelinquenz und zur Zivilcourage, im Projekt Roland Berger zur Untersuchung der polizeilichen Stützungsbereiche und in der Projektleitung Polizeiliche Kriminalprävention des Bundes und der Länder. Sie waren im Nebenamt Dozent für Öffentliches Dienst- und Beamtenrecht an der Hochschule für Öffentliche Verwaltung in Bremen, Mitglied im Kuratorium der Deutschen Hochschule der Polizei sowie Evaluierungsbeauftragter des Bundes und der Länder für das maritime Sicherheitszentrum. Sie haben die Partnerschaft der Polizei Bremen mit der Polizei Izmir bis zur Kooperationsvereinbarung entwickelt und hatten die inhaltliche Verantwortung und Moderation des Fachforums Polizei auf dem Europäischen Verwaltungsreformkongress 2004 in Bremen.

Um die Verkehrsunfallzahlen nachhaltig zu senken, bündelt die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Bremen präventive, repressive und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu einem strategischen Gesamtkonzept. Dies betrifft auch Maßnahmen gegen eine der Hauptunfallgefahren, den Alkohol und die Drogen im Straßenverkehr. 2013 waren im Stadtgebiet Bremen nach der Unfallstatistik 262 Unfälle mit Alkohol und 35 Unfälle mit Drogeneinwirkung zu verzeichnen, sie führten zu 140 Personenschäden. Bei Kontrollen wurden außerdem noch ca. 80 folgenlose Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss festgestellt. Um diese Zahlen zu reduzieren, setzt die Polizei in Bremen präventiv seit vielen Jahren auf eine Schwerpunkttätigkeit. Die Zielgruppe der „Jungen Kraftfahrer“ steht dabei im Fokus der Aufklärungsarbeit. Im Zuge des Verkehrssicherheits-Programms „Du fehlst“ wird gezielt an weiterführenden und berufsbildenden Schulen zum Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr unterrichtet und der Vortrag mit einem Film über einen tödlichen Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss untermauert. Zusätzlich werden Broschüren zu diesem Thema verteilt.

2013 verunglückten fast 1.150 Radfahrer bei Verkehrsunfällen, das sind etwa ein Drittel aller im Verkehr verunglückten Personen. Eine der Hauptunfallursachen ist dabei Alkohol- und Drogenkonsum. Mit zahlreichen Aktionen und begleitender Öffentlichkeitsarbeit wer-

den die Radfahrer auf die auch für sie bestehenden Gefahren bei Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit durch Alkohol- und Drogenkonsum hingewiesen.

Der Kampf gegen Alkohol und Drogen um mehr Verkehrssicherheit erfordert nicht nur präventive, sondern auch repressive Maßnahmen. Deshalb werden neben allgemeinen Verkehrskontrollen auch gezielte Alkohol- und Drogenkontrollen auf den Straßen und den Autobahnen durchgeführt sowie anlassbezogene Fahrradkontrollen vorgenommen.

Zwischen der Polizei in Bremen und dem B.A.D.S. besteht seit Jahrzehnten eine sehr enge Zusammenarbeit, auch personell. So kamen die früheren Landesvorsitzenden KRUSE und ELBRECHT aus dem Polizeidienst. Auch unser derzeitiger Geschäftsführer, Herr VOLKER SCHARFF, war früher stellvertretender Leiter der Allgemeinen Verkehrssicherheitsaufgaben der Polizei Bremen.

Ebenso eng und vielfältig ist die fachliche Zusammenarbeit. Der B.A.D.S. unterstützt die Verkehrssicherheitsberater der Polizei bei ihren Einsätzen mit unserem Fahrsimulator und Unterrichtsmaterial. Polizeibeamte referieren für den B.A.D.S. insbesondere zum Thema Drogen und Straßenverkehr. Auf Ausstellungen und an Verkehrssicherheitstagen treten die Polizei Bremen und der B.A.D.S. mit einem gemeinsamen Stand auf. Die Polizei unterstützt außerdem den B.A.D.S. bei Veranstaltungen mit geeigneten Räumlichkeiten und bei der Pressearbeit.

Sehr geehrter Herr Polizeipräsident LUTZ MÜLLER, Ihr Amt steht für die erfolgreiche Tätigkeit der Polizei in Bremen im Kampf gegen den Alkohol und Drogen im Straßenverkehr und die gute Zusammenarbeit mit dem B.A.D.S. im Rahmen unserer Aufklärungsarbeit. Es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen im Namen des B.A.D.S. stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in der Freien Hansestadt Bremen die „Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für Ihre besonderen Verdienste um die Verkehrssicherheit überreichen zu dürfen.

Rechtsprechung

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

66.1. Das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Drogeneinwirkung und der gleichzeitige Drogenbesitz stellen im Regelfall keine Tat im prozessualen Sinne dar (entgegen OLG Köln, Beschluss vom 5. Oktober 2004, 8 Ss-Owi 25/04, juris [= BA 2006, 40]).

2. Die rechtskräftige Verurteilung wegen der Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a Abs. 2 StVG hindert die Verfolgung der Straftat wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln gem. § 29 Abs. 1 Nr. 3 BtMG deshalb im Regelfall nicht.

Oberlandesgericht Braunschweig,
Urteil vom 10. Oktober 2014 – 1 Ss 52/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Angeklagte ist am 22.04.2013 gegen 16:15 Uhr in B. als Führer des Kraftfahrzeugs im Rahmen einer sog. allgemeinen Verkehrskontrolle in B. angehalten worden. Die Polizeibeamten erkannten bei ihm vorherigen Drogengenuss und stellten Marihuana sicher, das er in seiner Jacke verwahrt hatte. Mit Verfügung vom 28.06.2013 trennte die Staatsanwaltschaft Braunschweig den Vorwurf einer Verkehrsordnungswidrigkeit (Führen eines Kfz unter Drogeneinfluss – § 24a Abs. 2 StVG) ab und leitete ein selbständiges Verfahren ein, das an die zuständige Verkehrsbehörde (Stadt B.) abgegeben wurde, die es mit Bußgeldbescheid vom 27.09.2013 abschloss. Die Abtrennung des Verfahrens begründete die Staatsanwaltschaft damit, dass der (später) Angeklagte das aufgefundene Rauschgift nur zufällig bei sich geführt und es sich nicht um eine Beschaffungsfahrt gehandelt habe.

Wegen des damit im vorliegenden Verfahren allein verbleibenden Vorwurfs eines Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetzes beantragte die Staatsanwaltschaft mit dem Ziel der Verhängung einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 50,00 € wegen Erwerbs des – später beim Angeklagten anlässlich der Verkehrskontrolle aufgefundenen Marihuanas – den Erlass eines Strafbefehls. Nach Einspruch des Angeklagten hat ihn das Amtsgericht Braunschweig mit Urteil vom 17.12.2013 wegen unerlaubten Besizes von Betäubungsmitteln unter Vorbehalt der Verurteilung zu einer Geldstrafe von 25 Tagessätzen zu je 40,00 € verurteilt. Den Erwerb von Betäubungsmitteln sah das Amtsgericht als nicht erweisbar an, weil der Angeklagte – auf dessen Aussage der angebliche Erwerbsvorgang, also der Kauf des Marihuanas im August 2012 auf einem Musikfestival in P. allein beruhte – diese Angaben nicht weiter aufrechterhalten hatte und andere Beweismittel nicht zur Verfügung standen.

Gegen dieses Urteil hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig mit dem Ziel der Verhängung einer vor-

behaltlosen Geldstrafe wegen Erwerbs von Betäubungsmitteln rechtzeitig Berufung eingelegt.

Die 7. kleine Strafkammer des Landgerichts Braunschweig hat das Urteil des Amtsgerichts Braunschweig vom 17.12.2013 auf die Berufung der Staatsanwaltschaft Braunschweig aufgehoben und das Verfahren gegen den Angeklagten wegen eines Verfahrenshindernisses – Strafklageverbrauch – eingestellt.

Dieser Entscheidung der Berufungskammer liegen folgende Feststellungen zugrunde:

„Der Angeklagte ist auf eine Weise, zu der er keine näheren Angaben machen wollte und zu der mangels weiterer Erkenntnismöglichkeiten keine weiteren Feststellungen getroffen werden konnten, in den Besitz von in einem Schraubglas verpackten Marihuana-Blüten gelangt. Diese wiesen einen Wirkstoffgehalt von 11,2 % THC auf. Der Angeklagte rauchte einen Teil der Marihuana-Blüten. Die verbleibende Gesamtmenge betrug 6,68 g, entsprechend einem Wirkstoffgehalt von 0,75 g THC. Das Schraubglas packte er in seine Jacke und legte sie auf die Rückbank seines Pkw XXX. Der Angeklagte plante, mit dem Pkw und den Marihuana-Blüten nach H... zu fahren, wo er sich mit einem Freund eine ‚schöne Zeit‘ machen wollte, indem u.a. das Marihuana gemeinsam konsumiert werden sollte. Zu diesem Zweck trat er die Fahrt am 22.04.2013 an, bis er auf der H... Straße in Höhe des Schützenplatzes von der Polizei kontrolliert wurde. Bei der Kontrolle händigte er den kontrollierenden Beamten freiwillig das Marihuana aus, ohne dass eine Durchsuchung erforderlich war.

Am Abend des 22.04.2013 wurde der Angeklagte durch den Zeugen PHK K. vernommen, der Unterstützung bei der großangelegten Kontrolle zum Auffinden von Verkehrsteilnehmern unter Drogeneinfluss geleistet hatte. Bei der Vernehmung gab er an, dass er die sichergestellte Substanz im August 2012 auf einem Musikfestival in P... für 50,00 bis 60,00 € gekauft habe. Es habe sich um insgesamt 10 g Marihuana gehandelt. Er habe seit August 2012 jeweils etwa 2mal im Monat etwas Marihuana geraucht. Diese Angaben machte der Angeklagte, weil er – wie auch in der Hauptverhandlung – nicht offenlegen wollte, auf welchem Wege er in den Besitz des Marihuanas gelangt war. Jedenfalls waren diese Angaben erfunden; der Angeklagte hatte sich lediglich eine aus seiner Sicht plausible Geschichte ausgedacht.

Wegen dieses Vorfalls wurde zum einen das Strafverfahren gegen den Angeklagten eingeleitet, in dem ein Strafbefehl am 10.07.2013 erlassen worden ist und nach Einspruch des Angeklagten das Urteil vom 17.12.2013 ergangen ist.

Daneben wurde wegen des Führens des Pkws unter Marihuanaeinfluss am 27.09.2013 ein Bußgeldbescheid gegen den Angeklagten erlassen, in dem gegen ihn eine Geldbuße von 520,00 € und ein Fahrverbot von 1 Monat verhängt wurde. Gegen diesen Bußgeldbescheid legte der Angeklagte Einspruch ein. Mit Urteil vom 15.04.2014, rechtskräftig seit dem 22.04.2014, wurde der Angeklagte wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter dem Einfluss berauschernder Mittel zu einer Geldbuße in Höhe von 500,00 € verurteilt.“

Das Landgericht sah sich aufgrund der zuletzt erwähnten rechtskräftigen Bußgeldentscheidung des Amtsgerichts Braunschweig aus Rechtsgründen daran gehindert, den Angeklagten wegen des von ihm eingeräumten Vorwurfs des unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln zu verurteilen. Unter Hinweis auf die Entscheidung des OLG Braunschweig vom 19.01.2001 (1 Ss 65/00, StV 2002, 241) und des Bundesgerichtshof vom 27.04.2004 (1 StR 466/03, juris [= BA 2005, 242]) sei die für die Annahme eines Strafklageverbrauchs notwendige und die Tatidentität begründende unlösbare innere Verbindung zwischen dem Besitz an den Betäubungsmitteln und dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln darin zu sehen, dass der Angeklagte einen Teil der Drogen vor der Fahrt konsumiert habe und den verbleibenden Rest mit seinem Freund in Hannover habe konsumieren wollen. Die Fahrt sei deshalb mit einer sog. Transportfahrt im Sinne der Beschlussentscheidung des BGH vom 05.03.2009 (3 StR 566/08, juris) vergleichbar.

Gegen das vorgenannte Urteil richtet sich die Revision der Staatsanwaltschaft Braunschweig. Die Revision der Staatsanwaltschaft ist zulässig und hat auch in der Sache teilweise Erfolg. Hinsichtlich des Schuldpruchs führt sie allerdings zur Verwerfung der staatsanwaltlichen Berufung und damit zur Wiederherstellung des amtsgerichtlichen Urteils.

Aus den Gründen:

1. Die amtsgerichtlichen und landgerichtlichen Feststellungen, die sich vollumfänglich an der geständigen Einlassung des Angeklagten ausrichten, belegen sowohl in objektiver als auch in subjektiver Hinsicht allein einen rechtswidrig und schuldhaft begangenen unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln; die Beweiswürdigung hierzu ist fehlerfrei und trifft in ihrem Fazit, dass weitere Erkenntnisquellen nicht gegeben sind und die früheren Angaben des Angeklagten einen Schuldpruch wegen Erwerbs von Betäubungsmitteln allein nicht tragen könnten, in jeder Hinsicht zu. Daher kann eine Änderung des Schuldpruchs aufgrund anderer Feststellungen ausgeschlossen werden, so dass die Berufung der Staatsanwaltschaft insoweit ohne Erfolg bleiben muss und der Schuldpruch des Amtsgerichts wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln Bestand hat.

2. Soweit das Landgericht das Urteil des Amtsgerichts aufgehoben und das Verfahren eingestellt hat, ist

die Revision erfolgreich. Entgegen der Ansicht der Strafkammer steht das in der Bußgeldsache rechtskräftig gewordene Urteil des Amtsgerichts Braunschweig vom 15.04.2014 der Verfolgung des Vorwurfs des Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz nicht entgegen. Es ist kein Strafklageverbrauch eingetreten. Zwischen der vorliegenden Tat nach § 29 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BtMG und derjenigen gem. § 24a Abs. 2 StVG besteht weder materiell-rechtliche Tateinheit noch liegt eine Tat im prozessualen Sinn (§ 264 StPO) vor.

a) Ausgangspunkt der Bewertung ist die materiell-rechtliche Betrachtung. Zwar ist der prozessuale Tatbegriff im Verhältnis zum materiellen Recht selbständig (BGH, Beschluss vom 24. Juli 1987 – 3 StR 86/87, BGHSt 35, 14, 19; BGH, Urteil vom 16. März 1989 – 4 StR 60/89, BGHSt 36, 151, 154); jedoch sind materiell-rechtlich selbständige Taten in der Regel auch prozessual selbständig (BGHSt a.a.O.), falls nicht weitergehende Umstände die Annahme einer Tat im Sinne des § 264 Abs. 1 StPO rechtfertigen (BGH, Urteile vom 16. März 1989 – 4 StR 60/89, BGHSt 36, 151, und vom 29. September 1987 – 4 StR 376/87, BGHSt 35, 60, 64; OLG Braunschweig, Beschluss vom 02. Mai 2012 – Ss (OWi) 72/11, juris). Letzteres wird angenommen, wenn die Handlungen innerlich so verknüpft sind, dass nur ihre gemeinsame Würdigung erlaubt ist, eine getrennte Würdigung sowie Aburteilung in verschiedenen Verfahren mithin als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs empfunden würde (st. Rspr., vgl. BGH, Beschluss vom 24. November 2004 – 5 StR 206/04, BGHSt 49, 359, 362 m. w. Nw., BGH, Beschluss vom 15. März 2012 – 5 StR 288/11).

b) Zwischen beiden Taten – der Rauschat und dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln – besteht schon keine Tateinheit, was grundsätzlich voraussetzen würde, dass mehrere Strafgesetze durch eine einzige Handlung verletzt werden und sich die objektiven Ausführungshandlungen der mehreren Tatbestände vollständig decken (vgl. Sternberg-Lieben/Bosch, in: Schönke/Schröder, StGB 29. Aufl., Rdnrn. 6/8 zu § 52).

Die objektiven tatbestandlichen Ausführungshandlungen der vorliegend zu betrachtenden beiden Delikte decken sich aber nicht einmal teilweise; sie stellen bei natürlicher Betrachtungsweise – ungeachtet der zeitlichen Überschneidung bei der Tatbegehung – zwei selbständige, auf gesondert gefassten Tatentschlüssen beruhende körperliche Willensbetätigungsakte dar. Eine einheitliche Handlung liegt den beiden gegen den Beschwerdeführer ergangenen Schuldprüchen deswegen nicht zugrunde, weil der Angeklagte die tatsächliche Gewalt über die Betäubungsmittel nicht dadurch ausübte, dass er seinen PKW unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln führte. Dass er bei Gelegenheit seiner Fahrt mit dem PKW im Besitz von Betäubungsmitteln angetroffen wurde, stellt einen zufälligen äußeren Umstand dar. Eine innere Verknüpfung beider Handlungen, die über die bloße Gleichzeitigkeit hinausginge, ist darin nicht zu sehen. Denn der Angeklagte hätte die tatsächliche Sachherrschaft über das

Rauschgift auch dann nicht verloren, wenn er nicht als Führer eines PKW am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen, sondern das in seiner Jacke verwahrte Marihuana auf der Fahrt zu seinem Freund, mit dem er die Drogen gemeinsam konsumieren wollte, als Passagier eines beliebigen Verkehrsmittels mit sich geführt hätte.

c) Die somit sachlich-rechtlich selbständige Taten sind grundsätzlich auch prozessual selbständig. Eine unlösbare innere Verknüpfung zweier Handlungen, die über die bloße Gleichzeitigkeit ihrer Ausführung hinausginge, liegt nicht vor, wenn der Täter – wie hier – mit einem Kraftfahrzeug unter der Wirkung berauschender Mittel fährt und hierbei Betäubungsmittel ohne einen erkennbaren Beziehungs- bzw. Bedingungs Zusammenhang als Teil seines persönlichen Gewahrsams mit sich führt. Beide Tatbestände knüpfen zwar an die Existenz eines Betäubungsmittels (im Blut bzw. als körperliche Sache) an, greifen aber in ihrer Struktur nicht ineinander. Die Fahrt verfolgt in einem solchen Fall – anders als in den Transport- oder Fluchtfällen – nicht den Zweck, den Drogenbesitz aufrechtzuerhalten bzw. abzusichern; die Begehung der Verkehrsordnungswidrigkeit dient nicht dazu, die Betäubungsmittel zu transportieren, zu finanzieren, an einen sicheren Ort zu bringen, sie zu verstecken oder dem staatlichen Zugriff zu entziehen. Die Verlagerung des Besitzes an einen anderen Ort unter Verwendung des Kraftfahrzeugs ist lediglich die zwangsläufige Begleitfolge der Entscheidung, auf der Besuchsfahrt zum Freund dieses private Verkehrsmittel und keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Auf das Weiterbestehen des zeitgleichen Besitzes der BtM hat dies aber keinerlei Auswirkungen, weil – wie bereits ausgeführt – der Angeklagte die tatsächliche Sachherrschaft über das Rauschgift auch dann gleichermaßen behalten hätte, wenn er das in seiner Jacke verwahrte Marihuana als Passagier eines beliebigen Verkehrsmittels mit sich geführt hätte.

Da die Mitnahme der Betäubungsmittel sich auch nicht auf die Fahrtfähigkeit als solche ausgewirkt hat und auch nicht auswirken sollte, was zu bedenken gewesen wäre, wenn der der Angeklagte das Marihuana deshalb bei sich geführt hätte, um sich durch den Konsum der Drogen als Genuss- oder Aufputzmittel die Fahrt zu erleichtern, gibt es daher insgesamt keinerlei tatsächliche Anknüpfungspunkte, die die Annahme einer einheitlichen Tat rechtfertigen könnten (vgl. insgesamt: BGH, Beschluss vom 27. April 2004 – 1 StR 466/03 –, juris).

d) Die Entscheidung des OLG Köln vom 05. 10. 2004 (8 Ss-OWi 25/04, juris), der ein vergleichbarer Fall zugrunde lag, macht keine Divergenzvorlage notwendig, weil die Rechtslage schon durch den Bundesgerichtshof im Sinne der vorstehenden Senatsentscheidung geklärt ist.

e) Schließlich gebieten auch rein rechtliche Erwägungen, hier insbesondere der Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes, der bei der Anwendung des Art. 103 Abs. 3 GG im Einzelfall die Annahme einer einheitlichen Tat erforderlich machen kann, keine andere Be-

urteilung, weil dem Angeklagten aufgrund des ihm zur Kenntnis gelangten Abschlussverfügung der Staatsanwaltschaft vom 28.06.2013 frühzeitig bekannt geworden war, dass den Vorwürfen des Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz einerseits und der Verkehrsordnungswidrigkeit andererseits in getrennten Ermittlungsverfahren nachgegangen wurde. Der Angeklagte konnte daher nicht davon ausgehen, dass das zuerst in der Bußgeldsache rechtskräftig gewordene Urteil des Amtsgerichts Braunschweig vom 15.04.2014 den Vorwurf des Verstoßes gegen das Betäubungsmittelgesetz miterfasst hat.

f) Ob der Senat an seiner Entscheidung vom 19.01.2001 (1 Ss (S) 65/00, Strafverteidiger 2002, Seite 241 – es geht dort um einen Ladendiebstahl unter Drogeneinfluss), die das Landgericht zur Begründung der gegenteiligen Ansicht herangezogen hat, angesichts der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 27. April 2004 (1 StR 466/03, juris) weiter festhalten würde, muss nicht entschieden werden, weil die Sachverhalte nicht identisch sind.

67. 1. Ein Rausch i.S.d. § 323a StGB verlangt den sicheren Nachweis, dass sich der Täter in einen Zustand versetzt hat, der ihn so beeinträchtigt, dass mindestens der Bereich verminderter Schuldfähigkeit erreicht ist.

2. Es gibt keinen gesicherten medizinisch-statistischen Erfahrungssatz, der dazu berechtigt, allein wegen einer bestimmten Blutalkoholkonzentration auf eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit zu schließen. Liegt der Wert der Blutalkoholkonzentration über 2 g Promille besteht zwar Anlass, die Frage der verminderten Schuldfähigkeit zu erörtern und entsprechende Feststellungen zu treffen, jedoch bedeutet dies für sich allein noch nicht, dass eine verminderte Schuldfähigkeit tatsächlich sicher anzunehmen wäre.

3. Die sog. Maximalrechnungsmethode (maximaler Abbauwert von 0,2 g Promille je Stunde sowie einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 g Promille) führt zu besonders hohen Blutalkoholkonzentrationen und darf deshalb nicht zur Anwendung kommen, wenn sich die Höhe der Blutalkoholkonzentration – wie hier bei der Feststellung des Tatbestands – zum Nachteil des Täters auswirkt.

4. Ist das Verhältnis von Vollrausch und Rauschtat ein Stufenverhältnis, das die Anwendung des Grundsatzes in dubio pro reo rechtfertigt, dürfen einem Angeklagten keine Nachteile aus seiner Anwendung erwachsen.

Oberlandesgericht Braunschweig,
Beschluss vom 4. Juli 2014 – 1 Ss 36/14 –

Zum Sachverhalt:

Durch Urteil des Amtsgerichts Northeim vom 10. Oktober 2013 ist der Angeklagte vom Anklagevor-

wurf, am 02. Juni 2013 ein Vergehen der Straßenverkehrsgefährdung (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 1 StGB) begangen zu haben, freigesprochen worden. Außerdem hat das Amtsgericht Northeim am selben Tag den Beschluss des Amtsgerichts Göttingen vom 31. Juli 2013 über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufgehoben.

Auf die Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht Göttingen den Angeklagten wegen vorsätzlichen Vollrauschs mit einer Geldstrafe von 45 Tagessätzen zu je 10,00 € belegt. Die Kammer hat dem Angeklagten zugleich die Fahrerlaubnis entzogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf einer Sperrfrist von noch 8 Monaten keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Zuvor hatte die Kammer durch Beschluss vom 05. März 2014 die erneute vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet.

Der Angeklagte hat Revision eingelegt und rügt die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt. Sie hat auch in der Sache Erfolg.

1. Die Aufhebung des Urteils ist geboten, weil die Kammer die Voraussetzungen für einen Rausch i. S. d. § 323a StGB nicht rechtsfehlerfrei festgestellt hat. Ein solcher Rausch verlangt nach der Rechtsprechung den sicheren Nachweis, dass sich der Täter in einen Zustand versetzt, der ihn so beeinträchtigt, dass zumindest der Bereich verminderter Schuldfähigkeit erreicht ist (BGH, Urteil vom 22.03.1979, 4 StR 47/79, juris, Rn. 6 f.; OLG Köln, Beschluss vom 23.01.2001, Ss 494/00, juris, Rn. 5 [= BA 2002, 50]; OLG Karlsruhe, Beschluss vom 21.09.2004, 1 Ss 102/04, juris, Rn. 8 [= BA 2005, 249]; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 28.07.2006, 1 Ss 158/06, juris, Rn. 12 f.; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 323a Rn. 7 m. w. N.; offen gelassen: BGH, Beschluss vom 18.08.1983 = BGHSt 32, 48, 54 [= BA 1983, 522]). Das Landgericht geht zwar davon aus, dass der Bereich verminderter Schuldfähigkeit erreicht sei, schließt dies allerdings aus dem mit Hilfe der Rückrechnungsmethode errechneten BAK-Wert von 2,95 g Promille. Das ist schon deshalb unrichtig, weil es keinen gesicherten medizinisch-statistischen Erfahrungssatz gibt, der dazu berechtigt, allein wegen einer bestimmten Blutalkoholkonzentration auf eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit zu schließen (BGH NJW 1997, 2460 [= BA 1997, 446]). Bei einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 2 g Promille besteht lediglich Anlass, die Frage der verminderten Schuldfähigkeit zu erörtern und entsprechende Feststellungen zu treffen (BGH, NStZ-RR 2008, 105, 106; BGH, Beschluss vom 25.07.1990, 2 StR 246/90, juris, Rn. 11 = StV 1991, 18; OLG Hamm, Beschluss vom 03.04.2006, 3 Ss 71/06, juris, Rn. 7 [= BA 2007, 38]; Fischer, StGB, 61. Aufl., § 20 Rn. 21 f. m. w. N.). Das bedeutet aber nicht, dass verminderte Schuldfähigkeit bei einer solchen Konzentration sicher anzunehmen wäre. Außerdem führt die Rückrechnungsmethode zu besonders hohen Blutalkoholkonzen-

trationen, weil sie von einem maximalen Abbauwert von 0,2 g Promille ausgeht und noch einen Sicherheitszuschlag von weiteren 0,2 g Promille hinzuaddiert (vgl. Fischer, StGB, 61. Aufl., § 20 Rn. 13). Sie darf deshalb nicht zur Anwendung kommen, wenn sich eine besonders hohe Blutalkoholkonzentration – wie hier – zum Nachteil des Täters auswirkt, weil sie die Voraussetzung für die Annahme eines Tatbestandsmerkmals, nämlich des (hinreichend schweren) Rauschs ist. Geht man, wie dies geboten ist, insoweit zugunsten des Angeklagten von dem Mindestwert von 2,15 g Promille, den die Universität G. ermittelt hat, aus, verstärken sich die Bedenken, allein wegen dieses Wertes auf verminderte Schuldfähigkeit zu schließen. Etwas anderes folgt auch nicht aus dem zusätzlich festgestellten Cannabiskonsum. Ohne die Hilfe eines Sachverständigen kann der Senat nicht beurteilen, ob die im Urteil angegebenen Werte – eventuell in Kombination mit dem Alkohol – einen erheblichen Einfluss auf die Schuldfähigkeit hatten.

2. Ferner ist das angefochtene Urteil rechtsfehlerhaft, soweit es den Vorsatz in Bezug auf den Rausch betrifft. Vorsätzlich handelt nur, wer es zumindest für möglich hält und billigend in Kauf nimmt, dass er sich durch den Konsum des Rauschmittels in einen besonders schweren, die Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit erheblich vermindern den Rausch versetzt (BGH, Beschluss vom 28.06.2000, 3 StR 156/00; juris, Rn. 8; OLG Köln, Beschluss vom 05.02.2010, III 1 RVs 25/10; juris, Rn. 24 [= BA 2010, 296]; Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 323a Rn. 9 m. w. N.). Das Gericht hat die Annahme eines Rausches demgegenüber unzutreffend mit der durch Strafbefehl des Amtsgerichts Parchim vom 07. Januar 2010 geahndeten Tat vom 22. Juli 2009 und der Teilnahme an der Studentenfeier belegt. Wenn jemand auf einer Feier Alkohol trinkt, bedeutet das nicht, dass er mit einer Beeinträchtigung seiner Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit in dem genannten Schweregrad rechnet. Dasselbe gilt für den Strafbefehl des Amtsgerichts Parchim. Dieser mag dem Angeklagten die negativen Folgen des Alkoholkonsums und dessen Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit verdeutlicht haben. Der Angeklagte hat bei dieser Tat jedoch keine Erfahrungen hinsichtlich eines für § 323a StGB ausreichend schweren Rausches gemacht, weil die Blutprobe „nur“ eine Blutalkoholkonzentration von 1,59 g Promille aufwies.

3. Dem Landgericht sind darüber hinaus weitere Rechtsfehler bei der Strafzumessung unterlaufen:

So ist die Kammer zwar gemäß § 323a Abs. 2 StGB vom Strafrahmen des § 315c Abs. 3 StGB (Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren) ausgegangen, sie hat aber nicht die gebotenen Feststellungen zu einer etwaigen Strafmilderung nach §§ 49 Abs. 1, 21 StGB getroffen. Solche Feststellungen wären erforderlich gewesen, weil die Kammer Schuldfähigkeit nicht ausschließen konnte und lediglich von verminderter Schuldfähigkeit ausgegangen ist. Ist das Verhältnis von Vollrausch und Rauschtat ein Stufenverhältnis, das die Anwendung des Grundsatzes „in dubio pro reo“ rechtfertigt,

dürfen einem Angeklagten keine Nachteile aus seiner Anwendung erwachsen. Die Kammer hätte deshalb die Milderung des Straffrahmens erwägen müssen (vgl. hierzu: BGH, Beschluss vom 17.10.1991, 4 StR 465/91, juris, Rn. 7; BGH, NStZ-RR 1996, 290; BGH, Urteil vom 28.06.2000, 3 StR 156/00, juris, Rn. 14; Münchner Kommentar/Geisler, § 323a StGB, Rn. 80).

Sodann durfte das Landgericht die Höhe der Blutalkoholkonzentration von 2,15 g Promille, die aus Sicht der Kammer ein besonderes Maß an Pflichtwidrigkeit offenbare, nicht strafschärfend berücksichtigen. Das Landgericht hat damit in unzulässiger Weise den Grund der Strafbarkeit, nämlich den Rausch, strafschärfend gewertet haben (vgl. hierzu: BGHR § 46 Abs. 3 StGB Vollrausch 1).

Ein weiterer Fehler ist der Kammer unterlaufen, als sie den hohen Schaden des Pkw (ca. 9.000,00 €) zu Lasten des Angeklagten gewertet hat. Diesen Schaden durfte die Kammer zwar als besondere Folge der Tat berücksichtigen, obgleich sich die Strafzumessung grundsätzlich an den tatbezogenen Umständen der Rauschtat zu orientieren hat (Fischer, StGB, 61. Aufl., § 323a Rn. 22) und die Gefährdung des Täterfahrzeugs bei § 315c StGB nicht vom Schutzbereich erfasst wird (BGHSt 27, 40 [= BA 1977, 349]; BGH, Beschluss vom 19.01.1999, 4 StR 663/98, juris, Rn. 9; Fischer, StGB, 61. Aufl., § 315c Rn. 15c). Das Landgericht hätte den Schaden jedoch nicht – wie geschehen – auf der Grundlage einer bloßen „Einschätzung des Zeugen B.“ ermitteln dürfen, weil nicht erkennbar ist, weshalb der Zeuge (Polizeibeamter) über die erforderliche Sachkunde verfügt.

4. Aufgrund der dargelegten Rechtsfehler ist das Urteil gemäß § 353 StPO aufzuheben und die Sache insoweit gemäß § 354 Abs. 2 StPO an eine andere Kammer des Landgerichts zurückzuverweisen. Anlass zur Aufhebung des Beschlusses über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vom 05. März 2014 besteht dennoch nicht (vgl. zur Rechtslage: OLG Koblenz, Urteil vom 19.12.2007, 1 Ss 339/07, juris, Rn. 33; Meyer-Goßner/Schmitt, 57. Aufl., § 111a, Rn. 14). Es erscheint vielmehr dringend wahrscheinlich, dass der Angeklagte entweder wegen Straßenverkehrsgefährdung oder wegen – zumindest fahrlässig begangenen – Vollrauschs verurteilt wird.

Für das weitere Verfahren weist der Senat darauf hin, dass die nunmehr zur Entscheidung berufene Kammer für die Beurteilung der Schuldfähigkeit schon wegen des Cannabiskonsums einen Sachverständigen wird heranziehen müssen. Außerdem wird sie bei der Frage der Schuldfähigkeit ein größeres Augenmerk auf psychodiagnostische Umstände legen müssen. In diesem Zusammenhang erscheint es auf der einen Seite von Bedeutung, dass der Angeklagte nach dem Feststellungen der Kammer immerhin in der Lage war, das Fahrzeug von G. bis H. zu steuern. Auf der anderen Seite wird die Kammer aber auch das ungewöhnliche Nachtatverhalten des Angeklagten, der trotz des Unfalls in dem Wagen blieb und sich erst einmal schlafen gelegt hat, in ihre Überlegungen einbeziehen müssen. Ebenso gilt dies für die Frage, ob eine fahr-

lässige oder aber vorsätzliche Begehungsweise anzunehmen ist, denn auch Letztere erscheint, gerade wegen der kombinierten Rauschmittel, durchaus möglich.

68. Wenn in einem ausländischen Führerschein das Datum des Erwerbs der Fahrerlaubnis zeitlich vor der Ausstellung des Führerscheins liegt, stellt dieses Datum ein gewichtiges Indiz dar, das in der Regel dagegen spricht, dass durch die Ausstellung des Führerscheins eine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde.

Oberlandesgericht München,

Urteil vom 2. Oktober 2014 – 4 OLG 14 Ss 369/14 –

Zum Sachverhalt:

Die Anklage der Staatsanwaltschaft München II vom 19.04.2013 legt dem Angeklagten folgenden Sachverhalt zur Last:

Der Angeklagte fuhr am 21.09.2012 gegen 21.08 Uhr mit dem Quad, amtliches Kennzeichen xx auf der BAB ..., obwohl er die erforderliche Fahrerlaubnis nicht hatte.

Die am 14.06.2006 ausgestellte tschechische Fahrerlaubnis war dem Angeklagten durch Urteil des Amtsgerichts München ... entzogen worden. Es bestand eine Sperrfrist bis 19.03.2008. Der neu ausgestellte tschechische Führerschein vom 16.12.2008 weist als Wohnsitz des Angeklagten Deutschland aus und ist daher wegen Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip nicht anzuerkennen. Dies hätte der Angeklagte wissen können und müssen.

Das Amtsgericht Fürstfeldbruck hat den Angeklagten mit Urteil vom 26.09.2013 freigesprochen. Die Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht München II mit Urteil vom 24.03.2014 verworfen. Zu den Führerscheinen des Angeklagten hat es festgestellt:

Laut Eintragungen im tschechischen Führerscheinregister verfügte der Angeklagte über folgende Führerscheine:

Führerschein, Nummer xx, Klasse B, ausgestellt am 14.06.2006 in Sokolov, gültig bis 16.12.2008

Führerschein, Nummer xx, Klasse B, ausgestellt am 16.12.2008 in Sokolov, gültig bis 15.06.2010. Als Wohnsitz ist München angegeben.

Führerschein, Nummer xx, Klasse A 21, B, ausgestellt am 15.06.2010 in Sokolov, gültig bis 15.06.2020. Unter der Ziffer 8 ist als Wohnsitz Sokolov genannt. Aus der Rückseite des Führerscheins ergibt sich unter Ziffer 10, dass bezüglich der Fahrerlaubniserteilung A diese am 15.06.2010 erteilt wurde und die Führerscheinklasse B am 14.06.2006.

Den Freispruch hat das Landgericht insbesondere wie folgt begründet:

Aufgrund der gegenseitigen Anerkennung obliegt es nicht den deutschen Behörden zu prüfen, ob zum Zeitpunkt der Ausstellung des Führerscheins

vom 15.06.2010 die Beachtung der Ausstellungs-voraussetzungen erfolgte. So ist insbesondere die Überprüfung verwehrt, ob die Fahrerlaubnis ausweislich Ziffer 10 des tschechischen Führerscheins vom 14.06.2006 noch vorlag, da mit Ausstellung des Führerscheins vom 15.06.2010 die tschechischen Behörden dies bestätigt haben. Bei dem am 15.06.2010 ausgestellten Führerschein handelt es sich nicht nur um eine Erweiterung des Führerscheins, sondern um die Ausstellung eines neuen Führerscheins, da der Führerschein vom 14.06.2006 nur bis 16.12.2008 gültig war. Bei Neuerteilung des Führerscheins haben die tschechischen Behörden die Voraussetzungen zu prüfen und haben den Führerschein erteilt, so dass es sich um eine neue Fahrerlaubniserteilung im Sinne von § 28 FeV handelt. Damit verfügte der Angeklagte zum Zeitpunkt der Fahrt über die erforderliche Fahrerlaubnis mit der Fahrklasse B. Daher war der Angeklagte aus tatsächlichen Gründen freizusprechen.

Gegen dieses Urteil wendet sich die Revision der Staatsanwaltschaft mit der Sachrüge.

Aus den Gründen:

Die gemäß §§ 333, 335 Abs. 1, 337 Abs. 1, 344, 345 StPO zulässige Revision der Staatsanwaltschaft erweist sich als begründet, weil die Urteilsgründe den Anforderungen an ein freisprechendes Urteil nicht gerecht werden. Die dem Freispruch zugrunde liegende Beweiswürdigung des Landgerichts hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Zwar ist es allein Aufgabe des Tatrichters, den Sachverhalt festzustellen und die Ergebnisse der Beweisaufnahme zu würdigen. Er hat insoweit ohne Bindung an gesetzliche Beweisregeln und nur seinem Gewissen verantwortlich zu überprüfen, ob er an sich mögliche Zweifel überwinden und sich von einem bestimmten Tathergang überzeugen kann oder nicht (vgl. BGH NJW 1979, 2318). Allein in seinen Verantwortungsbereich fällt, mögliche, wenn auch nicht zwingende Folgerungen aus bestimmten Tatsachen zu ziehen und zu bestimmen, unter welchen Voraussetzungen er zu einer bestimmten Überzeugung kommt. Die revisionsrechtliche Überprüfung der tatrichterlichen Beweiswürdigung ist demnach auf die Frage beschränkt, ob dem Tatrichter dabei Rechtsfehler unterlaufen sind. Ebenso wie beim Schuldspruch müssen bei einem Freispruch (aus rechtlichen Gründen) die für erwiesen erachteten Tatsachen auf einer tragfähigen Beweisgrundlage aufbauen, bloße Vermutungen können auch insoweit nicht genügen (Meyer-Goßner/Schmitt StPO 57. Aufl. § 261 Rn. 2 f., 38; § 267 Rn. 33). Die Urteilsbegründung muss also zumindest so gestaltet sein, dass dem Revisionsgericht eine Überprüfung möglich ist, ob der Freispruch auf rechtlich bedenkenfreien Erwägungen beruht, insbesondere ob der Tatrichter alle wesentlichen tatsächlichen Umstände gesehen sowie in seine Wertung einbezogen hat (vgl. BGHR StPO § 267 Abs. 5 Freispruch 2, 5, 7), aber auch, ob der Tatrichter den rechtlich zutreffenden Maßstab zugrunde gelegt hat.

2. Das Landgericht geht im Ansatz zunächst rechtlich zutreffend davon aus, dass grundsätzlich eine Fahrerlaubnis, die von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilt worden ist, auch im Inland anzuerkennen ist, wenn nicht ausnahmsweise ein Versagungsgrund vorliegt (§§ 29 Abs. 1, Abs. 3, 28 Abs. 1, Abs. 4 FeV). Wurde allerdings im Inland die Fahrerlaubnis von einem Gericht entzogen, so erlischt gem. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV die Berechtigung, im Inland ein Fahrzeug aufgrund der ausländischen Fahrerlaubnis zu führen. Dieser Fall liegt hier vor, so dass es darauf ankommt, ob der Angeklagte nach dem Entzug der Fahrerlaubnis mit Urteil des Amtsgerichts München vom 20.06.2007, rechtskräftig seit 17.04.2008, eine erneute in- oder ausländische Fahrerlaubnis erwarb.

Die Ersetzung des alten Führerscheins vom 14.06.2006 durch einen neuen Führerschein stellt nicht den Erwerb einer Fahrerlaubnis dar. Die unionsrechtliche Anerkennungspflicht gilt nämlich nur für solche in einem anderen Mitgliedstaat neu erworbenen Fahrerlaubnisse, deren Erteilung – auch nach den unionsrechtlichen Vorgaben – eine Eignungsüberprüfung des Bewerbers vorangegangen ist. Die Anerkennungsverpflichtung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins beruht maßgeblich darauf, dass durch die Ausstellung eines solchen Führerscheins der Nachweis erbracht wird, dass der Inhaber dieses Dokuments am Tag der Erteilung des Führerscheins die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergebenden Voraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erfüllt hat. Wenn eine solche Eignungsprüfung nicht stattgefunden hat, weil es sich lediglich um die Ersetzung eines Führerscheins durch eine Neuausstellung handelt, ist der Beweis nicht erbracht, dass der Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins die Anforderungen, die sich aus den einschlägigen EU-Richtlinien für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ergeben, erfüllt hat (OLG Bamberg NSTZ-RR 2013, 213 zitiert nach juris Abs. 24 [= BA 2013, 133]; BVerwG ZfS 2009, 298 [= BA 2009, 348]). Müsste 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, nach Ablauf der Sperrfrist gleich (BVerwG a.a.O. zitiert nach juris Abs. 20 m. w. Nachw.). Dies ist jedoch nach § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV ausgeschlossen.

Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein setzt nun das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie der Kenntnisse (theoretische Prüfung) und die Erfüllung gesundheitlicher Anforderungen voraus. Demgegenüber regelt Art. 11 Abs. 5 der genannten Richtlinie die Ersetzung eines Führerscheins infolge insbesondere von Verlust oder Diebstahl.

3. Diese rechtlichen Vorgaben hat das Landgericht nicht beachtet.

a) Soweit das Landgericht ausführt, es sei „die Überprüfung verwehrt, ob die Fahrerlaubnis ausweislich Ziffer 10 des tschechischen Führerscheins vom 14.06.2006 noch vorlag, da mit Ausstellung des Führerscheins vom 15.06.2010 die tschechischen Behörden dies bestätigt haben“, ist zu besorgen, dass das Landgericht von einem unzutreffenden Prüfungsmaßstab ausgegangen ist. Es ist nämlich unerheblich, ob die Fahrerlaubnis vom 14.06.2006 noch vorlag. Diese wurde durch das Urteil des Amtsgerichts München vom 20.06.2007 entzogen. Gem. § 28 Abs. 4 Nr. 3 FeV genügt die Fahrerlaubnis vom 14.06.2006 somit nicht mehr, um ein Kraftfahrzeug im Inland führen zu dürfen.

b) In der Folge prüft das Landgericht zwar zutreffend, ob mit dem Führerschein vom 15.06.2010 die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis verbunden war. Die Feststellung, dass dies der Fall war, beruht jedoch auf einer lückenhaften Beweiswürdigung und ist damit nicht frei von Rechtsfehlern.

aa) Das Landgericht lässt nämlich außer Acht, dass nach seinen Feststellungen in dem Dokument vom 15.06.2010 als Tag des Erwerbs der Fahrerlaubnis Klasse B der 14.06.2006 genannt wird. Gerade aufgrund dieses Aspektes ergibt sich aus dem Führerscheindokument vom 15.06.2010 ein Anhaltspunkt dafür, dass der Erteilung des Führerscheins keine Eignungsprüfung vorausgegangen ist. Das Datum des Erwerbs der Fahrerlaubnis ist bei der Bewertung der Frage, ob der Führerschein eine Neuerteilung oder lediglich ein Ersatzdokument darstellt, zu berücksichtigen, auch wenn grundsätzlich keine Befugnis besteht, die Beachtung der Ausstellungsvoraussetzungen nachzuprüfen (vgl. OLG Bamberg a. a. O.).

Die Ausführungen des Landgerichts lassen besorgen, dass es sich der Bedeutung des Führerscheindokuments vom 15.06.2010 als eine vom Ausstellermitgliedstaat herrührende öffentliche Urkunde und der sich daraus ergebenden, gegen eine (Neu-) Erteilung sprechenden, gewichtigen Indizwirkung nicht bewusst war.

Soweit die Verteidigung unter Verweis auf die Europäische Führerscheinrichtlinie anführt, die Eintragung betreffe das Datum der Ersterteilung der Fahrerlaubnis unabhängig von einem etwaigen zwischenzeitlichen Entzug, ist dies unzutreffend. Im Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein heißt es, dass die Seite 2 unter Nr. 10 enthält: „das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung für jede Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut in dem Führerschein einzutragen)“.

Danach ist der von der Verteidigung geschilderte Fall der Neuerteilung nicht erfasst. Die (erneute) Eintragung des Datums der Fahrerlaubniserteilung bezieht sich vielmehr lediglich auf die Ersetzung des Führerscheins im selben Mitgliedsland und den Umtausch in einem anderen Mitgliedsland. Darüber hinaus wäre es nicht sinnvoll, das Erstausstellungsdatum der Fahrerlaubnis einzutragen, auch wenn zu einem späte-

ren Zeitpunkt eine neue Fahrerlaubnis erteilt wurde. Nur dieser Verwaltungsakt ist maßgeblich, um überprüfen zu können, ob die vorliegende Fahrerlaubnis auf einem wirksamen Verwaltungsakt beruht.

Allerdings ist das Wort „erste“ in der Bezeichnung „erste Fahrerlaubniserteilung“ überflüssig, da bei einer späteren Ersetzung oder einem späteren Umtausch keine neue Fahrerlaubnis erteilt wird. Diese unklare Ausdrucksweise beruht darauf, dass das europäische Recht begrifflich nicht präzise zwischen der Fahrerlaubnis und dem Führerschein als das die Erlaubnis ausweisende Dokument unterscheidet (BVerwG a. a. O. zitiert nach juris Absatz 20). Die Richtlinie stellt daher im Grunde ab auf die erste Ausstellung eines Führerscheins aufgrund der erteilten Fahrerlaubnis, die für alle folgenden Führerscheine maßgeblich war.

bb) Darüber hinaus hat das Landgericht im Rahmen der Beweiswürdigung nicht alle Umstände berücksichtigt, indem es angenommen hat, dass die am 14.06.2006 erteilte Fahrerlaubnis lediglich bis 16.12.2008 gültig, d. h. befristet war. Wie die Generalstaatsanwaltschaft zutreffend ausgeführt hat, hat das Landgericht nämlich nicht erörtert, ob die Eintragung im tschechischen Führerscheinregister über die Gültigkeit des Führerscheins vom 14.06.2006 bis 16.12.2008 lediglich darauf beruht, dass an diesem Tag ein neuer Führerschein ausgestellt wurde. Diese Möglichkeit liegt deshalb nahe, weil die Verwaltung üblicherweise verhindern will, dass mehrere Führerscheine mit demselben Inhalt, lediglich unterschieden durch das Ausstellungsdatum, gültig sind.

69. Zur Verhängung einer Freiheitsstrafe ohne Bewährung bei einer Trunkenheitsfahrt in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 26. August 2014 – 3 RVs 55/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Gütersloh hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren verurteilt, deren Vollstreckung zur Bewährung ausgesetzt und eine Maßregelentscheidung getroffen. Auf die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht Bielefeld das Urteil abgeändert und den Angeklagten wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr und neun Monaten verurteilt, deren Vollstreckung nicht zur Bewährung ausgesetzt und die Maßregelentscheidung aufgrund des Zeitablaufs abgeändert. Das Landgericht hat insgesamt neue Feststellung getroffen, weil es die Beschränkung der Berufung zutreffend als unwirksam angesehen hat.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt und diese mit der Rüge der Verletzung materiellen Rechts begründet. Die Revision hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

I. Nach den Feststellungen des Landgerichts befuhr der Angeklagte am 11. November 2012 kurz vor 6.00 Uhr morgens mit seinem Fahrzeug die L 806 von C über V in Richtung N, obschon er hierzu alkoholbedingt nicht in der Lage war und dies hätte erkennen können. Seine Blutalkoholkonzentration betrug um 5.54 Uhr mindestens 2,0 Promille. Zu diesem Zeitpunkt fuhr vor ihm auf der N-Straße kurz hinter der Zufahrt zur Hausnummer 390 der 48-jährige Herr M auf einem Fahrrad. Dieser war aufgrund professioneller Kleidung und einer eingeschalteten Rückleuchte für den Angeklagten auf eine Entfernung von 200-300 Metern gut sichtbar. Infolge der Alkoholintoxikation nahm der Angeklagte Herrn M nicht oder nicht richtig wahr, wiewohl ihm nicht aus, obschon ihm dies möglich war und kollidierte mit ihm mit einer Geschwindigkeit von mindestens 98 km/h. Der Angeklagte hätte Herrn M rechtzeitig wahrnehmen und sein Fahrverhalten hierauf einrichten können.

Herr M verstarb sehr kurz darauf infolge der Kollision. Er war verheiratet und Vater von drei Kindern.

Aufgrund des Alkoholrausches bei einer Blutalkoholkonzentration von maximal 2,69 Promille war nicht auszuschließen, dass die Fähigkeit des Angeklagten, entsprechend einer vorhandenen Unrechtseinsicht zu handeln, erheblich im Sinne des § 21 StGB vermindert war; sie war nicht vollständig aufgehoben. Der sozial integrierte Angeklagte ist strafrechtlich und verkehrsrechtlich zuvor nicht in Erscheinung getreten. Er war weitgehend geständig und bereit sein Fehlverhalten; er hat der Familie des Herrn M eine Beileidskarte zukommen lassen. Er wurde selbst verletzt und insbesondere die Folgen der Tat haben ihn psychisch stark beeinträchtigt. Er wurde deshalb etwa drei Wochen stationär und im Anschluss ambulant behandelt.

II. Die Rüge der Verletzung materiellen Rechts greift nicht durch.

Die vom Landgericht getroffenen Feststellungen tragen den Schuld- und den Rechtsfolgenausspruch. Insbesondere ist es aus Rechtsgründen auch nicht zu beanstanden, dass die Kammer besondere Umstände gemäß § 56 Abs. 2 StGB nicht, demgegenüber aber angenommen hat, dass die Verteidigung der Rechtsordnung die Vollstreckung der Freiheitsstrafe gebietet, § 56 Abs. 3 StGB.

Kurz vor der Kollision war der Angeklagte einem Zeugen durch besonders aggressive Fahrweise aufgefallen. Bei vorhandenen Handlungsalternativen – insbesondere wäre es ihm möglich gewesen, sich von einem Bruder abholen zu lassen – entschloss er sich dazu, sein Fahrzeug die 30 km lange Strecke zu seiner Wohnung zu führen. Er setzte sich dabei bedenkenlos ans Steuer, obschon die besonders hohe Alkoholisierung für ihn erkennbar war.

Deswegen haben die drei Kinder des Getöteten ihren Vater und die Ehefrau ihren Ehemann verloren.

Insbesondere im Hinblick auf diese herausragend schweren Folgen für den Getöteten und seine nahen Angehörigen, die das Maß der absoluten Fahruntüchtigkeit weit übersteigende Alkoholisierung des Angeklagten sowie die festgestellte aggressive Fahrweise in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Tat ist trotz der zahlreichen mildernden Umstände die genannte Wertung des Landgerichtes nicht nur aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Der Senat teilt diese Wertung.

70. 1. Die unterbliebene Belehrung des Betroffenen über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung führt nicht zur Unverwertbarkeit der Messung, da eine entsprechende Belehrungspflicht nicht besteht.

2. Nur bei konkreten Anhaltspunkten über ein Vorspiegeln der Mitwirkungspflicht oder das bewusste Ausnutzen eines Irrtums des Betroffenen über eine solche Pflicht seitens der Ermittlungsbehörde kommt eine Unverwertbarkeit der Messung in Betracht.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 30. Juli 2014
– 3 Ws (B) 356/14 - 122 Ss 106/14 –

Aus den Gründen:

Aus dem angefochtenen Urteil ergibt sich hinreichend deutlich, dass die Feststellungen zum Atemalkohol auf einem standardisierten Messverfahren beruhen. So teilt das Amtsgericht mit, dass das verwendete Atemalkoholmessgerät zum Zeitpunkt der Messung geeicht war und dass die Polizeibeamten den Betroffenen auf die nächste Gefangenensammelstelle mitnahmen, „um dort mit einem Dräger-Messgerät eine beweissichere [Hervorhebung durch den Senat] Messung durchführen zu lassen“. Dass das Amtsgericht das Fabrikat des Atemalkoholmessgeräts nicht mitteilt, ist deshalb unschädlich.

Die nicht erfolgte Belehrung des Betroffenen über die Freiwilligkeit der Atemalkoholmessung hat nicht deren Unverwertbarkeit zur Folge. Das OLG Brandenburg hat in einem Beschluss vom 16. April 2013 (VRS 124, 340 [= BA 2013, 246]) zutreffend darauf hingewiesen, dass keine entsprechende Pflicht zu einer Belehrung des Betroffenen besteht (vgl. auch Ciernak/Herb, NZV 2012, 409) und eine ohne Belehrung durchgeführte Atemalkoholmessung grundsätzlich beweiserwertbar ist. Konkrete Anhaltspunkte, dass die Ermittlungsbehörden dem Betroffenen vorliegend eine Mitwirkungspflicht vorgespiegelt oder einen Irrtum über eine solche Pflicht bewusst ausgenutzt haben, liegen nicht vor. Da dem Senat keine entgegenstehende Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte bekannt ist, war eine entsprechende Vorlage an den Gerichtshof nicht veranlasst.

71. *) Allein aus der Menge des getrunkenen Alkohols und der Höhe der Blutalkoholkonzentration darf nicht ohne Weiteres eine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung gefolgert werden. Denn es gibt keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit auch erkennt.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 3. März 2014
– (3) 161 Ss 41/14 (29/14) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die Angeklagte wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr angewiesen, an einem großen Verkehrserziehungskurs nach Weisung der Jugendgerichtshilfe teilzunehmen, sowie die Fahrerlaubnis entzogen. Die dagegen gerichtete Revision der Angeklagten, mit der die Verletzung sachlichen Rechts gerügt wird, hat (vorläufigen) Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft Berlin hat zu dem Rechtsmittel wie folgt Stellung genommen:

„Der statthaften Sprungrevision der Angeklagten, mit der sie die Verletzung materiellen Rechts rügt, kann der (vorläufige) Erfolg nicht versagt werden.

Zum einen tagen die Feststellungen des angefochtenen Urteils den Schuldspruch wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr nicht.

Allein aus der Menge des getrunkenen Alkohols und der Höhe der Blutalkoholkonzentration darf nicht ohne Weiteres eine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung gefolgert werden (vgl. KG Beschluss vom 26. November 1997 – (3) 1 Ss 272/97 (93/97) – in JURIS; Brandenburgisches OLG VRS 117, 195 [= BA 2010, 33]). Denn es gibt keinen Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahruntüchtigkeit auch erkennt. Zwar liegt bei einer die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit weit übersteigenden Alkoholisierung die Annahme nahe, der Täter habe die Auswirkungen seines Trinkens zumindest billigend in Kauf genommen. Allerdings verringert sich auch bei steigender Alkoholisierung die Kritik- und Erkenntnisfähigkeit. Deswegen kann die tatrichterliche Überzeugung von einer vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt nur auf eine Würdigung aller Umstände des Einzelfalles gestützt werden, insbesondere der Täterpersönlichkeit, des Trinkverlaufs, seinen Zusammenhang mit dem Fahrtantritt sowie das Verhalten des Täters während und nach der Fahrt (vgl. OLG Hamm VRS 107, 431, 433; BA 49, 164, 166; BA 44, 317, 318). Insofern lässt das Urteil hinreichende Feststellungen sowie eine Auseinandersetzung mit den insoweit für die Beurteilung der Schuld bedeutsamen Gesichtspunkten vermissen. Allein die Mitteilung des Alkoholgehalts und die pauschale Angabe, die Angeklagte habe gewusst, welche Mengen Alkohols sie zu sich genom-

men habe, genügen den Anforderungen nicht, wenn – wie hier – Angaben über den Zeitpunkt der Alkoholaufnahme und die Art und Menge der konsumierten alkoholischen Getränke fehlen. Auch aus der Einlassung der Angeklagten, sie sei ‚verwirrt‘ gewesen und es sei ihr ‚nicht gut gegangen‘, lassen sich keine ausreichend tragfähigen Feststellungen hinsichtlich der subjektiven Tatseite der Trunkenheitsfahrt ableiten. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, dass in einer erneuten Hauptverhandlung Feststellungen getroffen werden können, die eine Verurteilung wegen vorsätzlicher Begehung tragen.

Zum anderen hält auch der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils rechtlicher Nachprüfung nicht stand, da sich dieses nicht mit der Frage der verminderten Schuldfähigkeit der Angeklagten auseinandersetzt. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Nichterörterung des § 21 StGB einen sachlich-rechtlichen Fehler darstellt, wenn tatsächliche Umstände erkennbar geworden sind, die die Möglichkeit nahe legen, dass die Schuldfähigkeit des Täters vermindert war (vgl. KG Beschlüsse vom 7. März 2003 – (3) 1 Ss 39/03 (21/03) – und 3. Februar 1997 – (3) 1 Ss 329/96 (117/96) – in JURIS). Solche Umstände sind immer dann erkennbar, wenn die maximale Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit mindestens 2,0 Promille erreicht (vgl. KG a. a. O.). Diese Grenze ist hier deutlich überschritten, da die festgestellte Blutalkoholkonzentration 45 Minuten nach der Fahrt bereits bei 2,24 Promille lag. Es wird sich auch nicht zweifelsfrei ausschließen lassen, dass bei Annahme von verminderter Schuldfähigkeit das Gericht eine andere jugendstrafrechtliche Sanktion verhängt hätte.“

Diesen zutreffenden Ausführungen schließt sich der Senat an, hebt das angefochtene Urteil auf und verweist die Sache zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurück.

72. 1. Für die Erfüllung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG ist der Nachweis der berauschenden Substanz in einer Konzentration erforderlich, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in Satz 2 dieser Bestimmung aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt. Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. November 2002 angegebene Nachweisgrenzwert erreicht ist. Dieser beträgt für THC (Cannabis) 1,0 ng/ml und für Amphetamin 25 ng/ml.

2. Beim Fahren unter Betäubungsmittel einfluss handelt jedenfalls fahrlässig, wer vor Fahrtantritt Drogen konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeuges setzt, ohne sicherzustellen, dass der Rauschmittelstoff vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist. Unab-

hängig vom Zeitpunkt des Drogenkonsums muss sich ein Kraftfahrzeugführer daher hinreichend über die mögliche Wirkdauer der Droge erkundigen.

3. Feststellungen über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen sind auch bei nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeiten jedenfalls dann entbehrlich, wenn der Bußgeldrichter die Regeldeliktverhängung bereits im Fußgeldbescheid festgesetzt worden war und der anwaltlich vertretene Betroffene sich unter Berufung darauf, keine weiteren Angaben zur Sache machen zu wollen, von der Erscheinungspflicht entbinden lässt und auch sein vertretungsberechtigter Verteidiger nicht zur Hauptverhandlung erscheint.

Oberlandesgericht Koblenz,
Beschluss vom 13. Juni 2014 – 2 SsBs 30/14 –

Aus den Gründen:

Die Nachprüfung des angefochtenen Urteils aufgrund der nicht näher ausgeführten Sachrüge hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 349 Abs. 2 und 3 StPO).

1. Die Feststellungen des Amtsgerichts tragen den Schuldspruch wegen fahrlässig begangener Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG zur äußeren und inneren Tatseite.

Für die Erfüllung des Tatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG ist der Nachweis der berauschenden Substanz in einer Konzentration erforderlich, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in Satz 2 dieser Bestimmung aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt (BVerfG NJW 2005, 349). Das ist nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft jedenfalls dann der Fall, wenn zumindest der in der Empfehlung der Grenzwertkommission vom 20. November 2002 (BA 2005, 160) angegebene Nachweisgrenzwert erreicht ist. Dieser beträgt für THC (Cannabis) 1,0 ng/ml (BVerfG a. a. O.; ständige Rechtsprechung, z. B. OLG Koblenz, Beschlüsse 1 Ss 189/05 vom 14.07.2005 [= BA 2006, 488], 1 SsBs 45/10 vom 08.07.2010 und 2 Ss 46/12 vom 22.05.2012) und für Amphetamin 25 ng/ml (OLG Koblenz Beschlüsse 1 SsBs 19/08 vom 25.08.2008 und 2 Ss 46/12 vom 22.05.2012; OLG München StV 2006, 531 [= BA 2006, 239]; OLG Hamm Beschluss III-3 Rvs 19/11 vom 05.04.2011, juris [= BA 2011, 288]). Nach den tatrichterlichen Feststellungen wurden 1,2 ng/ml THC und 35 ng/ml Amphetamin im Blut des Betroffenen festgestellt. Die Grenzwerte waren demnach für beide Substanzen überschritten.

Daneben muss der Betroffene schuldhaft i. S. d. § 24a Abs. 2 und 3 StVG, also vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben. Das ist dann der Fall, wenn der Betroffene neben der Kenntnis von dem Drogenkonsum selbst die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des berauschenden Mittels im Tatzeitpunkt entweder erkannt hat oder diese zumindest hätte erkennen können.

Fahrlässig handelt danach jedenfalls, wer vor Fahrtantritt Drogen konsumiert hat und sich dennoch an das Steuer seines Fahrzeuges setzt, ohne sicherzustellen, dass der Rauschmittelstoff vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist (OLG Koblenz, Beschluss 1 SsBs 75/13 vom 27.01.2014; OLG Frankfurt/Main NStZ-RR 2013, 47 m. w. N. [= BA 2013, 28]; KG NZV 2009, 572 f. [= BA 2009, 415]; OLG Hamm, 3. Strafsenat, Beschluss 3 RVs 19/11 vom 05.04.2011, zit. n. juris [= BA 2011, 288]). Unabhängig vom Zeitpunkt des Drogenkonsums muss sich ein Kraftfahrzeugführer daher hinreichend über die mögliche Wirkdauer der Droge erkundigen (OLG Koblenz a. a. O.; OLG Frankfurt a. a. O.; OLG Hamm a. a. O.). Nur wer sich der Gefährlosigkeit der Fahrt gewiss sein kann, darf sich in den Straßenverkehr begeben; ansonsten handelt er fahrlässig. So wie ein Kraftfahrzeugführer, der legale Medikamente einnimmt, verpflichtet ist, die Gebrauchsanleitung des Medikaments zu beachten (vgl. OLG Hamm a. a. O.) – und – wenn er über keine verfügt – Erkundigungen einholen muss, so kann und muss sich ein Kraftfahrzeugführer, der verboteenerweise Drogen konsumiert hat, Kenntnis darüber verschaffen, wie lange deren Wirkung andauert. Denn noch weniger als beim Alkohol kann der Wirkverlauf von Drogen von dem Betroffenen selbst eingeschätzt werden (OLG Koblenz a. a. O.; OLG Frankfurt a. a. O.).

Ergibt sich aus einer entsprechenden durch Indizien gestützten Einlassung des Betroffenen, dass er bei einer solchen Fallgestaltung zuverlässige Erkundigungen eingeholt und sich an die erteilten Empfehlungen gehalten hat, ist der Tatrichter gehalten, sich angesichts der entgegenstehenden Messwerte mit der Möglichkeit eines solchen Tatverlaufs auseinanderzusetzen. Fehlt es aber diesbezüglich an realen Anhaltspunkten, so ist er dagegen nicht gehalten, einen solchen Sachverhalt zu Gunsten des Betroffenen zu unterstellen (OLG Frankfurt a. a. O. m. w. N.; vgl. Meyer-Goßner, StPO, 57. Auflage, § 261 Rn. 26 m. w. N.; BGH NStZ-RR 2005, 147).

Vorliegend hat die Hauptverhandlung insoweit lediglich ergeben, dass der Betroffene gegenüber den ihm in den frühen Abendstunden kontrollierenden Polizeibeamten angegeben hatte, zwei Tage vor der Tat Cannabis und am Vortag Amphetamin konsumiert zu haben. Nähere Angaben zum Zeitpunkt und Umfang des Drogenkonsums und Angaben zu Erkundigungen zum Wirkverlauf hat er nicht gemacht. Nachdem der Betroffene durch Verteidigerschriftsatz seine Fahrereigenschaft eingeräumt und mitgeteilt hatte, dass er keine weiteren Angaben zur Sache machen werde, war er antragsgemäß von der Pflicht zum Erscheinen in der Hauptverhandlung entbunden worden. Weder er noch sein vertretungsberechtigter Verteidiger erschienen zur Hauptverhandlung. Bei dieser Sachlage ist der Tatrichter zu Recht von fahrlässiger Tatbegehung ausgegangen.

2. Der Bußgeldrichter hat zwar den für Fahrlässigkeitstaten geltenden Bußgeldrahmen mit fünf Euro bis zu 3.000 Euro mitgeteilt. Tatsächlich beträgt der

Bußgeldrahmen nach § 24a Abs. 4 StVG i. V. m. § 17 Abs. 1 und 2 OWiG für die fahrlässige Tatbegehung indes fünf Euro bis zu 1.500 Euro. Der Senat kann aber ausschließen, dass die Bußgeldbemessung auf diesem Rechtsfehler beruht (§ 337 Abs. 1 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). Denn der Bußgeldrichter hat sich sowohl bei der Bußgeldbemessung als auch bei der Anordnung des Fahrverbots von den in der Bußgeldkatalogverordnung vorgesehenen Regelsanktionen leiten lassen und hat Gründe für eine Abweichung nicht gesehen. Dementsprechend hat er die bei Eintragung bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, §§ 316, 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a StGB nach Lfd. Nr. 242.1 BKat in den Fassungen vom 14. März 2013 und vom 16. April 2014 inhaltsgleich vorgesehene Regelgeldbuße von 1.000 Euro und das Regelfahrverbot von drei Monaten verhängt.

Die Bußgeldbemessung ist auch nicht deshalb rechtsfehlerhaft, weil der Bußgeldrichter eine nähere Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen unterlassen hat. Gemäß § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG sind bei nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeiten die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters bei der Bußgeldbemessung in Betracht zu ziehen. Nach ständiger Rechtsprechung beider Bußgeldsenate des Oberlandesgerichts Koblenz (z. B. Beschlüsse 2 SsBs 128/12 vom 26.08.2013, 2 SsBs 108/10 vom 24.09.2010, 1 SsBs 109/12 vom 19.11.2012, 1 Ss 289/06 vom 03.01.2007 m. w. N. – ZfSch 2007, 231 f., zit. n. juris Rn. 21) ist bei einer Ahndung mit Geldbuße von mehr als 250 Euro von einer nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeit auszugehen, die die Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen zur Bußgeldbemessung auch dann erfordert, wenn es sich um die Regelsanktion nach dem Bußgeldkatalog handelt. Demgegenüber ist der 3. Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgericht Hamm der Auffassung, dass bei der Verhängung der im Bußgeldkatalog vorgesehenen Regelgeldbußen unabhängig von der Höhe der Geldbuße grundsätzlich keine näheren Ausführungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen in den Urteilsgründen erforderlich sind und anderes nur dann gilt, wenn tatsächliche Anhaltspunkte dafür gegeben sind, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse außergewöhnlich gut oder schlecht sind (OLG Hamm, 3. Senat für Bußgeldsachen, DAR 2012, 400 [= BA 2012, 219]; Beschluss 3 RVs 35/12 vom 31.05.2012, zit. n. juris; NZV 1996, 246; s. a. OLG Hamm, 1. Senat für Bußgeldsachen, Beschluss 1 RBs 72/13 vom 13.06.2013, zit. n. juris Rn. 14 ff. m. ausfl. Begr., wonach bei Festsetzung der Regelgeldbuße jedenfalls dann keine Feststellungen zu den wirtschaftlichen Verhältnissen erforderlich sind, wenn der Betroffene dazu keine Angaben macht). Es kann hier offen bleiben, ob dem grundsätzlich zu folgen ist. Hier hat der Bußgeldrichter die Regelgeldbuße verhängt, die bereits im Bußgeldbescheid festgesetzt worden war. Wenn der – anwaltlich vertretene – Betroffene sich dann unter Berufung darauf, keine weiteren Angaben zur Sache machen zu wollen, von der Erscheinungspflicht entbinden lässt und auch sein vertretungs-

berechtigter Verteidiger nicht zur Hauptverhandlung erscheint, bringt er zum Ausdruck, dass der Frage einer fehlenden oder verminderten Leistungsfähigkeit nicht weiter nachgegangen werden muss, er also in der Lage ist, diese Geldbuße zu zahlen (vgl. OLG Koblenz, 1. Bußgeldsenat, Beschluss 1 SsBs 109/11 vom 15.12.2011).

73. Zu den Anforderungen an Aufklärungspflicht und Beweiswürdigung des Tatrichters, wenn dieser trotz Vorliegen eines Regelfalls in den Fällen des § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V. m. § 4 Abs. 3 BKatV von der Verhängung des Fahrverbots wegen drohenden Arbeitsplatzverlustes absehen will.

Oberlandesgericht Koblenz,

Beschluss vom 23. April 2014 – 2 SsBs 14/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Polizeipräsidium R. hat mit Bußgeldbescheid vom 9. Juli 2013 gegen den Betroffenen wegen Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit mehr als 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft ein Bußgeld von 500,00 Euro festgesetzt und ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Den hiergegen rechtzeitig eingelegten Einspruch hat der Betroffene in der Folge auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Er will in erster Linie vom Fahrverbot verschont werden.

Mit dem angegriffenen Urteil hat das Amtsgericht Trier – in Abwesenheit der Staatsanwaltschaft – gegen den Betroffenen wegen fahrlässiger Begehungsweise der im Bußgeldbescheid bezeichneten Ordnungswidrigkeit die Geldbuße auf 800,00 Euro erhöht. Nach den – infolge der wirksamen Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch in Rechtskraft erwachsenen – Feststellungen zur Tat befuhr der Betroffene am 30. Mai 2013 (Fronleichnam) mit seinem Pkw die H.-Straße in T. mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,26 mg/l. Von der Anordnung eines Fahrverbots hat das Amtsgericht abgesehen; ein solches werde, so die Auffassung des Amtsgerichts, die sofortige Kündigung des Betroffenen als Berufskraftfahrer bei der Firma W. nach sich ziehen. Zur Begründung bezieht sich das Amtsgericht auf eine Bescheinigung der Firma W. aus I., der es aus betriebsbedingten Gründen nicht möglich sein soll, dem Betroffenen innerhalb einer Frist von vier Monaten (§ 25 Abs. 2a StVG) vier Wochen Urlaub zu bewilligen. Hiergegen richtet sich die auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft. Sie rügt die Verletzung materiellen Rechts und ist der Auffassung, die Feststellungen des Amtsgerichts seien nicht ausreichend, um ein Absehen vom gesetzlichen Regelfahrverbot zu rechtfertigen.

Aus den Gründen:

In der Sache hat die Rechtsbeschwerde einen zumindest vorläufigen Erfolg. Der Rechtsfolgenaus-

spruch des angefochtenen Urteils kann keinen Bestand haben. Die Ausführungen im angefochtenen Urteil tragen ein Absehen vom gesetzlich vorgesehenen Regelfahrverbot nicht. Das Urteil verletzt insoweit § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V.m § 4 Abs. 3 BKatV.

1. Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen (§ 25 Abs. 1 S. 2 StVG). § 4 Abs. 3 BKatV bestimmt, dass die Dauer des Fahrverbots in der Regel den Vorschriften der BKatV zu entnehmen ist. Für die Fälle des § 24a Abs. 1 StVG sieht Nr. 241 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV ein Fahrverbot von 1 Monat vor.

Ist der Tatbestand eines Regelfalles nach § 4 Abs. 1 bis 3 BKatV erfüllt, so wird hierdurch die Erforderlichkeit des Fahrverbots zur Einwirkung auf den Betroffenen indiziert (OLG Hamburg 2 SsBs 82/11 v. 15.11.2012 – Blutalkohol 50, 89, zit. n. juris Rn. 14). Von der Anordnung des gesetzlich vorgesehenen Regelfahrverbots darf das Gericht nur in besonderen Ausnahmefällen absehen. Das ist der Fall, wenn die Tatumstände so sehr aus dem Rahmen der üblichen Begehungsweise fallen, dass die Vorschriften über das Regelfahrverbot offensichtlich darauf nicht zugeschnitten sind, oder wenn die Anordnung des Fahrverbotes eine Härte ganz außergewöhnlicher Art bedeuten würde (OLG Hamm 3 Ss OWi 183/03 v. 01.04.2003 – Blutalkohol 41, 177, zit. n. juris Rn. 25). Dabei besteht der Unterschied zwischen dem Regelfahrverbot in den Anwendungsfällen des § 24a StVG i. V.m. § 4 Abs. 3 BKatV einerseits und des § 24 StVG i. V.m. mit § 4 Abs. 1 und 2 BKatV andererseits darin, dass in den Fällen des § 24a StVG nur Härten ganz außergewöhnlicher Art oder sonstige, das äußere oder innere Tatbild beherrschende außergewöhnliche Umstände ein Absehen rechtfertigen, während in den Fällen des § 24 StVG i. V.m. § 4 Abs. 1 und 2 BKatV möglicherweise schon erhebliche Härten oder eine Vielzahl für sich genommen gewöhnlicher und durchschnittlicher Umstände ausreichen können, um eine Ausnahme zu begründen (vgl. BGH 4 StR 366/91 v. 28.11.1991 – BGHSt 38, 125, zit. n. juris Rn. 29; OLG Hamburg a. a. O.). Im Wortlaut der maßgeblichen Vorschriften kommt dies darin zum Ausdruck, dass bei den Katalogtaten nach § 4 Abs. 1 und 2 BKatV das Fahrverbot in der Regel in Betracht kommt, während bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG gemäß § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V.m. § 4 Abs. 3 BKatV das Fahrverbot in der Regel auch zu verhängen ist. Der Gesetzgeber hat Trunkenheitsfahrten nach § 24a StVG als besonders verantwortungslos klassifiziert und damit eine Bewertung hinsichtlich der Anordnung des Fahrverbots vorweggenommen (vgl. OLG Hamm 5 Ss OWi 205/08 v. 24.04.2008 – DAR 2008, 652, zit. n. juris Rn. 7). Angesichts des höheren Unrechtsgehalts und der Gefährlichkeit des alkoholisierten Fahrens versteht sich die grundsätzliche Angemessenheit eines Fahrverbots in diesen Fällen regelmäßig von selbst (vgl. BGH a. a. O. Rn. 15; OLG Bamberg 3 Ss OWi 1374/12 v. 29.10.2012 – Blutalkohol 50, 27, zit. n. juris Rn. 3).

Eine nach diesem Maßstab das Absehen vom Regelfahrverbot des § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V.m. § 4 Abs. 3 BKatV rechtfertigende außergewöhnliche Härte ist nicht schon dann gegeben, wenn das Fahrverbot nur zu beruflichen Nachteilen führt. Es gehört zum Wesen des Fahrverbots als Erziehungs- und Besinnungsmaßnahme, dem Betroffenen u. U. auch empfindliche berufliche und wirtschaftliche Nachteile zu bereiten (OLG Koblenz 1 Ss 151/03 v. 01.09.2003). Erst wenn ein Existenzverlust als unausweichliche Folge eines Fahrverbots droht, kann ausnahmsweise von der Anordnung des Fahrverbots abgesehen werden (OLG Koblenz 1 Ss 151/99 v. 17.08.1999; OLG Hamm 3 Ss OWi 183/03 v. 01.04.2003 – Blutalkohol 41, 177, zit. n. juris Rn. 26; 3 Ss OWi 58/04 v. 26.02.2004 – Blutalkohol 42, 166, zit. n. juris Rn. 7). Insbesondere ein drohender Arbeitsplatzverlust als Folge des Fahrverbots kann ein Absehen vom Regelfahrverbot ausnahmsweise rechtfertigen (OLG Hamm 4 Ss OWi 466/03 v. 19.08.2003 – Blutalkohol 41, 179, zit. n. juris Orientierungssatz 2).

In diesen Fällen muss der Amtsrichter in den Urteilsgründen jedoch eine besonders eingehende und ausschließlich auf Tatsachen gestützte Begründung liefern sowie im Einzelnen darlegen, welche besonderen Umstände in objektiver und subjektiver Hinsicht es konkret gerechtfertigt erscheinen lassen, von der Verhängung des Regelfahrverbots ausnahmsweise abzusehen (OLG Koblenz 1 Ss 107/04 v. 24.05.2004).

Daraus folgen auch besondere Anforderungen an die Aufklärungspflicht und die Beweiswürdigung des Gerichts. Wird der Verlust des Arbeitsplatzes behauptet, so darf der Tatrichter die Angaben des Betroffenen nicht ungeprüft hinnehmen und sich nicht auf eine unkritische Wiedergabe seiner Einlassung beschränken (OLG Hamm 4 Ss OWi 466/03 v. 19.08.2003 – Blutalkohol 41, 179, zit. n. juris Rn. 4). Er muss sich vielmehr vom sicheren Eintritt dieser erfahrungsgemäß kaum jemals wirklich eintretenden Folge überzeugen und dies im Einzelnen begründen können (OLG Koblenz 1 Ss 151/03 v. 01.09.2003). Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Dauer eines einmonatigen Fahrverbots in zumutbarer Weise durch eine entsprechende Planung des dem Betroffenen zustehenden Jahresurlaubs bzw. durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen überbrückt werden kann (OLG Koblenz 2 SsBs 24/11 v. 21.07.2011 m. w. N.). Vom Betroffenen vorgelegte „Bestätigungen“ seines Arbeitgebers, wonach es im Falle eines ein- oder mehrmonatigen Fahrverbots zum Arbeitsplatzverlust kommen werde, hat der Bußgeldrichter mit dem in solchen Fällen gebotenen Misstrauen zu begegnen, da solche Beweismittel erfahrungsgemäß oftmals aus bloßer Gefälligkeit für den Arbeitnehmer abgegeben werden. Zur Überprüfung wird deshalb im Regelfall die zeugenschaftliche Vernehmung des Arbeitgebers geboten sein (OLG Bamberg 3 Ss OWi 1610/08 v. 15.01.2009 – ZfSch 2009, 648, zit. n. juris Rn. 28 f.; OLG Hamm 4 Ss OWi 256/04 v. 29.04.2004 – Blutalkohol 42, 157, zit. n. juris Rn. 15). Weiter ist zu prüfen, ob eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses wegen des Fahrverbots für den Arbeitgeber überhaupt sinnvoll und arbeits-

rechtlich durchsetzbar wäre (OLG Koblenz a. a. O.; OLG Hamm a. a. O.). Zu erörtern ist auch, ob das Fahrverbot auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt werden kann (OLG Hamm 4 Ss OWi 466/03 v. 19.08.2003 – Blutalkohol 41, 179, zit. n. juris Rn. 4).

2. Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht. Die in den Urteilsgründen mitgeteilten Umstände tragen ein Absehen vom gesetzlichen Regelfahrverbot nach dem dargestellten strengen Maßstab nicht.

a) Zwar unterliegt es in erster Linie der tatrichterlichen Würdigung, ob Gründe vorliegen, die ausnahmsweise Anlass geben, von der Verhängung des gesetzlich vorgesehenen Regelfahrverbots abzusehen (BGH 4 StR 367/91 v. 17.03.1992 – BGHSt 38, 231, zit. n. juris Rn. 15; OLG Koblenz 1 Ss 107/04 v. 24.05.2004; 2 Ss 194/01 v. 05.07.2001; OLG Hamm 5 Ss OWi 205/08 v. 24.04.2008 – DAR 2008, 652, zit. n. juris Rn. 6). Auch bei Vorliegen eines Regelfalls kann der Tatrichter die Überzeugung gewinnen, dass die Verhängung eines Fahrverbots unangemessen ist und der notwendige Warneffekt schon durch eine angemessene Erhöhung der Regelgeldbuße gemäß § 4 Abs. 4 BKatV erreicht werden kann (BGH a. a. O.; OLG Koblenz 1 Ss 151/99 v. 17.08.1999). Bei der Prüfung der Voraussetzungen eines Ausnahmefalls kommt ihm sowohl ein Bewertungsspielraum als auch Rechtsfolgeermessen zu; die tatrichterliche Entscheidung kann vom Rechtsbeschwerdegericht nur auf Rechtsfehler hin überprüft werden und ist bis zur Grenze des rechtlich Vertretbaren hinzunehmen (OLG Karlsruhe 1 Ss 84/05 v. 05.09.2005 – NStZ-RR 2006, 282, zit. n. juris Rn. 2).

Dem Tatrichter steht dabei aber kein rechtlich ungebundenes, freies Ermessen zu, welches vom Rechtsbeschwerdegericht nur auf das Vorliegen von Ermessensfehlern hin überprüfbar wäre. Er hat sich grundsätzlich an die Vorgaben der BKatV zu halten (OLG Koblenz 1 Ss 151/03 v. 01.09.2003). Insbesondere bei Trunkenheitsfahrten nach § 24a Abs. 1 StVG ist die Entscheidung des Gesetzgebers zu respektieren, der solche Ordnungswidrigkeiten wegen der hohen Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss grundsätzlich mit einem Fahrverbot geahndet sehen will. § 4 BKatV konkretisiert im Sinne der Ermächtigungsnorm die Anordnungsvoraussetzungen eines Fahrverbots als Regelmaßnahme, gewährleistet damit die Gleichbehandlung der Betroffenen und erfüllt so auch ein Gebot der Gerechtigkeit (OLG Koblenz 1 Ss 107/04 v. 24.05.2004). Der Entscheidungsspielraum des Tatrichters wird deshalb durch die gesetzlich niedergelegten sowie von der höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung herausgearbeiteten Kriterien eingengt und unterliegt auch hinsichtlich der Angemessenheit der Rechtsfolgen der Kontrolle durch das Rechtsbeschwerdegericht (OLG Koblenz 1 Ss 107/04 v. 24.05.2004; 2 Ss 194/01 v. 05.07.2001). Die Frage, ob ein Regelfall vorliegt, der zur Verhängung des gesetzlichen Regelfahrverbots führt, ist dabei ebenso Gegenstand der Überprüfung wie die Frage, ob trotz Vorliegen eines Regelfalls von der Verhängung eines

Fahrverbots ausnahmsweise abgesehen werden kann (OLG Hamm 5 Ss OWi 205/08 v. 24.04.2008 – DAR 2008, 652, zit. n. juris Rn. 6).

b) Vorliegend hat das Amtsgericht zwar nicht verkannt, dass im Falle einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG nur ganz besondere Umstände oder außergewöhnliche Härten das Absehen vom gesetzlichen Regelfahrverbot rechtfertigen können. Es hat den drohenden Arbeitsplatzverlust jedoch lediglich auf eine vom Betroffenen vorgelegte Bescheinigung des Arbeitgebers gestützt, wonach es „aus betriebsbedingten Gründen“ nicht möglich sein soll, ihm Urlaub zu bewilligen, der die Zeit des Fahrverbots überbrückt. Welche konkreten Gründe dies sein sollen, hat das Amtsgericht nicht festgestellt; eine kritische Überprüfung wäre hier jedoch insbesondere im Hinblick auf die Verwendung der nichtssagenden Floskel „aus betriebsbedingten Gründen“ geboten gewesen, um auszuschließen, dass es sich um eine reine Gefälligkeits-erklärung handelte.

Weiter hat das Amtsgericht auch nicht erörtert, ob die vom Arbeitgeber in Aussicht gestellte Kündigung arbeitsrechtlich überhaupt durchsetzbar wäre. Dem Betroffenen stünde für den Fall, dass der Jahresurlaub aus betrieblichen Gründen nicht in einem Stück zusammenhängend in Anspruch genommen werden kann, aufgrund § 7 Abs. 2 Satz 2 BUrlG ein Anspruch auf Teilurlaub von mindestens 12 zusammenhängenden Werktagen zu. Die verbleibende Zeit der personenbedingten Verhinderung des Betroffenen von zwei Wochen vermag eine außerordentliche Kündigung des Arbeitsverhältnisses grundsätzlich nicht zu rechtfertigen (vgl. OLG Frankfurt 2 Ss OWi 86/06 v. 10.03.2006 – juris Rn. 15 m. w. N).

c) Die Ausführungen des Amtsgerichts, wonach auch eine Beschränkung des Fahrverbots auf bestimmte Fahrzeugarten hier nicht möglich sein soll, sind der Überprüfung durch den Senat nicht zugänglich und schon aus diesem Grund rechtsfehlerhaft. Das Urteil lässt nicht erkennen, worauf die Feststellung des Amtsgerichts gestützt wird, dass der Betroffene im Rahmen seines Arbeitsverhältnisses auch Pkws mit Anhänger zu fahren hat. Sollte sich der Betroffene selbst dahingehend eingelassen haben, hätte dies vom Amtsgericht kritisch überprüft und die Ergebnisse in den Urteilsgründen nachvollziehbar festgehalten werden müssen.

74. Zu den Anforderungen an die Feststellung fahrlässigen Handelns bei § 24a Abs. 2 StVG nach vorausgegangenem Cannabis-Konsum.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 10. Mai 2014

– 1 (3) Ss Bs 131/13, 1 (3) Ss Bs 131/13-AK 35/13 –

Zum Sachverhalt:

Mit dem angefochtenen Urteil vom 05.12.2012 hat das Amtsgericht B. den Betroffenen wegen fahrlässi-

gen Führens eines Fahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel zu einer Geldbuße von 500 € verurteilt und – unter Anwendung der Vier-Monats-Regelung – ein Fahrverbot von einem Monat festgesetzt.

Die hiergegen gerichtete form- und fristgerechte Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat mit der Sachrüge (vorläufigen) Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Nach den vom Amtsgericht getroffenen Feststellungen verbrachte der Betroffene das Wochenende vom 01. bis zum 03.06.2012 auf einem Musikfestival, wobei er in dieser Zeit Cannabis konsumierte. Auf der Rückfahrt wurde er am 04.06.2012 um 03.40 Uhr als Fahrer eines PKW einer Kontrolle unterzogen. Die Untersuchung einer dem Betroffenen am 04.06.2012 um 04.14 Uhr entnommenen Blutprobe ergab 1,5 Nanogramm Tetrahydrocannabinol (THC)/Milliliter Serum.

Im Rahmen der Beweiswürdigung ist das Amtsgericht zu der Überzeugung gelangt, dass der Betroffene während des Festivalsaufenthalts Cannabis konsumierte. Daraus hat es den Schluss gezogen, dass dem Betroffenen hätte klar sein müssen, dass der Konsum von Cannabis zu dem im Blut gemessenen THC-Wert führen würde.

2. Danach begegnet zwar der Schuldspruch zum objektiven Tatbestand keinen Bedenken. Jedoch tragen die Feststellungen die Annahme, der Betroffene habe fahrlässig gehandelt, nicht.

a) 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 THC gehört, im Blut nachgewiesen wird, und zwar in einer Konzentration, die mindestens den analytischen Grenzwert erreicht, der nach dem Votum der Grenzwertkommission (Blutalkohol 2007, 311) bei THC 1 ng/ml beträgt (vgl. dazu auch BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; OLG Karlsruhe Die Justiz 2007, 242 [= BA 2007, 101]; OLG Hamm NStZ 2005, 709 [= BA 2006, 232] und StraFo 2012, 287 [= BA 2012, 270]; Eisenmenger NZV 2006, 24). Der Betroffene hat nach den insoweit nicht zu beanstandenden Feststellungen des Amtsgerichts einen PKW im Straßenverkehr geführt und hierbei mit den analytischen Grenzwert überschreitenden 1,5 ng/ml THC im Serum unter der Wirkung von Cannabis gestanden.

b) In subjektiver Hinsicht setzt die fahrlässige Begehung (§ 24a Abs. 3 StVG), von der das Amtsgericht ausgegangen ist, voraus, dass der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist, außer Acht lässt und deshalb entweder die Tatbestandsverwirklichung nicht erkennt 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 (vgl. Göhler, OWiG, 16. Aufl. 2012, § 10 Rn. 6). Bezogen auf den Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG bedeutet dies, dass dem Betroffenen nachzuweisen ist, dass er die Möglichkeit fortdauernder Wirkung des Cannabis-Konsums entweder erkannt hat oder zumindest hätte erkennen können und müssen. Insoweit sind die amtsgerichtlichen Feststellungen jedoch lückenhaft und erlauben deshalb keine abschließende Beurteilung.

In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist anerkannt, dass bei einer nur geringen Überschreitung des analytischen Grenzwerts und einem längeren zeitlichen Abstand von etwa einem Tag zwischen dem Konsum des berauschenden Mittels und dem Fahrtantritt es an der Erkennbarkeit der fortbestehenden Wirkung fehlen kann (OLG Hamm a. a. O.; OLG Braunschweig Blutalkohol 2010, 298; OLG Frankfurt NStZ-RR 2009 und NZV 2010, 530; KG NZV 2009, 572 [= BA 2007, 341] und VRS 118, 205 [= BA 2010, 303]; OLG Celle NZV 2009, 89 [= BA 2009, 100]; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309 [= BA 2007, 176] und 1373 [= BA 2007, 258]; wohl auch OLG Stuttgart DAR 2011, 218; OLG Zweibrücken Verkehrsrecht aktuell 2006, 194; OLG Bremen NZV 2006, 276 [= BA 2007, 179]; dagegen OLG Hamm Blutalkohol 2011, 288; König DAR 2007, 626; NStZ 2009, 425 und in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Aufl. 2011, § 24a StVG Rn. 25b; ähnlich OLG Jena Blutalkohol 2010, 247; OLG Zweibrücken NZV 2001, 483 [= BA 2002, 129]). In einem solchen Fall bedarf es näherer Ausführungen dazu, aufgrund welcher Umstände sich der Betroffene hätte bewusst machen können, dass der Cannabiskonsum noch Auswirkungen bei Fahrtantritt haben konnte. Dies lässt sich dem angefochtenen Urteil, demzufolge die Aufnahme des berauschenden Mittels mehr als einen Tag vor Fahrtantritt gelegen haben kann, indes nicht entnehmen.

3. Da der zeitliche Abstand zwischen dem Rauschmittelkonsum und dem Fahrtantritt für die Beurteilung des Falles von entscheidender Bedeutung sein kann, das angefochtene Urteil aber keine Begründung dafür enthält, warum eine nähere zeitliche Eingrenzung des Zeitpunkts, zu dem der Betroffene Cannabis konsumiert hat, unterblieben ist, hebt der Senat das Urteil insgesamt auf, um zu ermöglichen, dass in einer neuen Hauptverhandlung unter Heranziehung eines rechtsmedizinischen Sachverständigen widerspruchsfreie Feststellungen getroffen werden können.

Der Senat weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nach den dazu vorliegenden naturwissenschaftlichen Erkenntnissen THC in der Regel schon nach wenigen Stunden soweit verstoffwechselt ist, dass der Gehalt im Serum unter der Nachweisgrenze liegt. Etwas anderes gilt nur bei Dauerkonsumenten, bei denen sich THC im Fettgewebe abgelagert, aus dem es bei Abstinenz wieder ausgeschieden wird (vgl. Skopp et al., Archiv für Kriminologie 212 (2003): 83-95; 228 (2011), 46-59; Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehrsrecht, 2007, S. 122 ff., 152 ff.). Ein über der Nachweisgrenze liegender Serumspiegel an

THC deutet danach entweder – bei Gelegenheitskonsum – auf einen zeitlich nur wenige Stunden zurückliegenden Konsum oder aber auf einen länger dauernden Cannabiskonsum hin, was, da sich auch der medizinische Laie das Wissen von den Auswirkungen verschaffen kann, in beiden Fällen den Fahrlässigkeitsvorwurf rechtfertigt. Auf der Grundlage der naturwissenschaftlichen Erkenntnisse ist der Tatrichter nach Auffassung des Senats ohne Vorliegen besonderer Anhaltspunkte nicht gehalten, nach dem Zweifelsgrundsatz davon auszugehen, dass der (einmalige) Konsum länger als 24 Stunden zurückliegt. Im vorliegenden Fall wird dabei auch das widersprüchliche Einlassungsverhalten des Betroffenen zu berücksichtigen sein.

75.1. Zu von den Beschränkungen des § 252 StPO ausgenommenen Spontanäußerungen können auch Mitteilungen im Rahmen von Notrufen zählen.

2. Der Übergang von der (bloßen) Entgegennahme spontaner Äußerungen zu einer Vernehmung (mit Pflicht zur Belehrung) bestimmt sich anhand objektiver und subjektiver Kriterien. Demnach muss neben dem Moment, in welchem der Beamte subjektiv von einem Anfangsverdacht ausgeht, auch berücksichtigt werden, wie sich das Verhalten des Beamten nach Außen in der Wahrnehmung des Befragten darstellt bzw. ob aus dem Verhalten des Beamten für den Befragten auf das Vorliegen eines Anfangsverdachts geschlossen werden kann (BGH NJW 1992, 1663, 1666).

Landgericht Stuttgart,
Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 7 Qs 52/14 –

Aus den Gründen:

1. Die zulässige Beschwerde gegen den Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 02.10.2014 hat in der Sache – auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens – keinen Erfolg.

a) Die Voraussetzungen des § 111a StPO liegen vor. Es liegt der dringende Tatverdacht, dass der Angeklagte zum Vorfallzeitpunkt das Kraftfahrzeug gesteuert hat, obwohl er infolge vorausgegangenen Alkoholkonsums – wie er bei zumutbarer und selbstkritischer Prüfung vor Fahrtritt hätte erkennen können und müssen – fahruntüchtig war, und damit auch einer Anlasstat nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB vor. Beim derzeitigen Ermittlungsstand ist auch davon auszugehen, dass das Gericht im Hauptverfahren dem Angeklagten mit hoher Wahrscheinlichkeit die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen wegen Ungeeignetheit entziehen und den Führerschein einziehen wird.

b) Hieran ändert sich auch nichts aufgrund des Umstands, dass die Ehefrau des Angeklagten als Zeugin mittlerweile von ihrem Zeugnisverweigerungsrecht nach § 52 Abs. 1 Nr. 2 StPO Gebrauch gemacht hat. Die von ihr im Rahmen des am 11.06.2014 gegen

20.15 Uhr getätigten Notrufs getätigten Angaben bleiben zumindest teilweise verwertbar.

(1) Zwar darf nach § 252 StPO die Aussage eines vor der Hauptverhandlung vernommenen Zeugen, der erst in der Hauptverhandlung von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch macht, nicht verlesen werden. Die Vorschrift ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung über ihren Wortlaut hinaus auch dahingehend auszulegen, dass jede andere Verwertung der bei einer nichttrichterlichen Vernehmung gemachten Angaben einer zeugnisverweigerungsberechtigten Person, insbesondere die Vernehmung nichttrichterlicher Verhörpersonen zum Inhalt der früheren Angaben unzulässig ist (BGHSt 2, 99; 46, 189).

Das Verwertungsverbot gilt aber nur für frühere Äußerungen eines Zeugen im Rahmen einer Vernehmung. Als „Vernehmung“ in diesem Sinne ist dabei nicht nur eine förmlich durchgeführte Vernehmung anzusehen. Der Begriff der Vernehmung ist vielmehr weit auszulegen und umfasst alle früheren Bekundungen auf Grund einer amtlichen Befragung, also auch Angaben bei einer informatorischen Befragung durch die Polizei. Entscheidend ist, dass die Auskunftsperson von einem Staatsorgan in amtlicher Eigenschaft zu dem den Gegenstand des Strafverfahrens bildenden Sachverhalt gehört worden ist (so OLG Saarbrücken, NJW 2008, 1396 m. w. N. [= BA 2008, 192]).

Von den Beschränkungen des § 252 StPO ausgenommen sind Äußerungen, die ein zur Zeugnisverweigerung berechtigter Zeuge unabhängig von einer Vernehmung gemacht hat. Verwertbar und einer Beweiserhebung zugänglich sind daher Bekundungen gegenüber Privatpersonen, aber auch Erklärungen gegenüber Amtspersonen, die ein Zeuge von sich aus außerhalb einer Vernehmung, etwa bei der Bitte um polizeiliche Hilfe, bei einer nicht mit einer Vernehmung verbundenen Strafanzeige oder sonst ungefragt, „spontan“ und „aus freien Stücken“ abgegeben hat (vgl. BGH NJW 1998, 2229 m. w. N.). Als spontane Bekundungen aus freien Stücken kommen demnach auch Mitteilungen im Rahmen von Notrufen in Betracht (BGH NStZ 1986, 232; OLG Hamm NStZ 2012, 53).

In diesem Zusammenhang sind Fallkonstellationen problematisch, in denen Erklärungen eines Zeugen – wie vorliegend durch Nachfragen – in eine förmliche Vernehmung übergehen oder mit einer Vernehmung in engem sachlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen. Maßgeblich ist in diesen Konstellationen, ab welchem Zeitpunkt eine informatorische Befragung oder die (bloße) Entgegennahme von spontanen Äußerungen einer Person zu einer Vernehmung wird. Die Tatsache, dass der Zeuge von sich aus Kontakt zu einer Behörde aufnimmt, reicht jedenfalls in den Fällen, in denen die statliche Stelle von Amts wegen tätig werden muss, für sich allein nicht ohne Weiteres aus, die Verwertbarkeit der entsprechenden Angaben zu begründen. Denn die Eigeninitiative des Zeugen kann lediglich Anlass und Grund für die Verfahrenseinleitung mit anschließender Vernehmung sein, die dann dem

Schutz des § 252 StPO unterliegt (BGH NJW 1998, 2229; Sander/Cirener in Löwe-Rosenberg, StPO, 26. Auflage 2009, § 252 Rn. 39). Bezüglich der Bestimmung des Zeitpunkts sind vielmehr objektive und subjektive Kriterien heranzuziehen. Demnach muss neben dem Moment, in welchem der Beamte subjektiv von einem Anfangsverdacht ausgeht, auch berücksichtigt werden, wie sich das Verhalten des Beamten nach Außen in der Wahrnehmung des Befragten darstellt bzw. ob aus dem Verhalten des Beamten für den Befragten auf das Vorliegen eines Anfangsverdachts geschlossen werden kann (BGH NJW 1992, 1663, 1666; siehe auch BGH NJW 2007, 2706, 2708 sowie OLG Stuttgart, Beschluss vom 28.04.2009 – Az. 2 Ss 747/08 – Rn. 14 – zitiert nach Juris). Würde man demgegenüber allein auf die Eigenschaft des Notrufs abstellen, bestünde die Gefahr, dass der Schutz der §§ 52, 252 StPO durch stetiges Nachfragen entwertet werden könnte.

(2) Gemessen hieran sind die Äußerungen der Ehefrau des Angeklagten jedenfalls teilweise verwertbar.

Die Zeugin hatte sich mit einem telefonischen Notruf am 11.06.2014 gegen 20.15 Uhr an das Führungs- und Lagezentrum des Polizeipräsidiums [Stadt] gewandt; die Dauer des aufgezeichneten Gesprächs beträgt insgesamt 3:54 Min. Nachdem sich die dortige Polizeibeamtin mit den Worten „Polizeinotruf [Stadt]“ gemeldet hatte, entwickelte sich folgendes Gespräch:

Zeugin: „Ja, guten Tag, ... [Nachname] hier. Und zwar ähm: Ich hab, ich war, wir ziehen gerade um und ich war in unserer neuen Wohnung und in der Zeit sollte mein Mann auf unser Baby aufpassen, ... Monate alt. Kam ich nach Hause – also er ist bekannt dafür, dass er trinkt – jetzt hat er während dessen er auf sie aufpassen sollte, wie er sagt, zwei Weißweinschorle getrunken – sah aber nicht danach aus. Und dann ist er jetzt gegangen, hat mir des den Schlüssel von meinem Auto – ist zwar auf ihn gemeldet, aber ist mein Auto – hat er mir genommen. Da ist der Kinderwagenaufsatz drin, alle meine Sachen und ist einfach abgeschwört ins Café, also sein Café.“

Polizei: „Ja, und um was geht es Ihnen jetzt?“

Zeugin: „Äh, mir geht's darum, das es erstens äh Beweis ist, weil wenn jetzt die Scheidung kommt, ich möchte nicht, dass er mit meiner Tochter ohne Aufsicht ist, weil jetzt hat man gesehen, er passt auf sie auf und trinkt. – So.“

Polizei: „Ja und wie wollen sie das jetzt nachweisen, dass er aufgepasst hat und getrunken hat. Weil sie jetzt hier angerufen haben, oder was? Oder wie jetzt – versteh jetzt net? Also, ist er jetzt betrunken mit dem Auto unterwegs oder was?“ (Min. 1:14) ...

Unter Zugrundelegung der oben genannten Grundsätze sind jedenfalls diese bis zu Min. 1:14 getätigten Aussagen der Zeugin verwertbar. Diese erfolgten außerhalb einer förmlichen Vernehmung oder informatorischen Befragung spontan und aus freien Stücken und unterliegen daher nicht dem Verwertungsverbot des § 252 StPO. Die Zeugin schilderte zunächst von sich aus und ungefragt den wesentlichen Sachver-

halt, ohne dass zu diesem Zeitpunkt ein Anfangsverdacht gegen ihren Ehemann bestanden hätte. Ein Anfangsverdacht und somit eine Pflicht zur Belehrung der Zeugin nach § 52 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 S. 1 StPO bestand frühestens nach diesen Angaben. Trotz Überschreiten der „Belehrungsschwelle“ wurde die Zeugin im weiteren Verlauf des Gesprächs unbelehrt gezielt bezüglich der Trunkenheitsfahrt befragt, weshalb die nachfolgenden Angaben nicht mehr verwertbar sind (so auch Sander/Cirener in Löwe-Rosenberg, StPO, 26. Auflage (2009), § 252 Rn. 39).

c) Nach alledem ist derzeit davon auszugehen, dass dem Angeklagten die angeklagte Trunkenheitsfahrt nachgewiesen werden kann. Die angeklagte Fahrt im alkoholisierten Zustand ergibt sich schon aufgrund der Angaben der Zeugin bis zu Min. 1:14 des Notrufs. Auch konnte aufgrund der insoweit verwertbaren Angaben der Zeugin – entgegen der Behauptung des Angeklagten vor Ort – der Autoschlüssel in dessen rechten Hosentasche aufgefunden werden. Darüber hinaus besteht eine Fernwirkung bezüglich der Beweismittel, deren Erlangung auf eine unverwertbare Aussage zurückzuführen ist, in der Regel nicht. Unabhängig davon wäre es für die Polizei bereits aufgrund der bis zu Min. 1:14 gemachten Angaben ohne Weiteres möglich gewesen, die Person des Angeklagten sowie dessen Aufenthalt zügig zu ermitteln. So werden etwa bei Eingabe der Wörter „[Nachname]“ „Café“ und „[Stadt]“ in die Internet-Suchmaschine Google auf Anrieb mehrere Ergebnisse angezeigt, die auf den Angeklagten sowie das „Café ...“ in [Adresse] in [Stadt] hinweisen.

Die nach Feststellung des Angeklagten bei diesem um 21.55 Uhr sowie um 22.25 Uhr entnommenen Blutproben ergaben im Mittelwert Blutalkoholkonzentrationen von 1,32 und 1,25 Promille.

76. Dass die Staatsanwaltschaft erst längere Zeit nach der Tatbegehung die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis beantragt, steht der Anordnung der Maßnahme grundsätzlich nicht entgegen. Hat jedoch im Zeitpunkt der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis die Anlasstat bereits acht Monate zurückgelegen, in denen der Betroffene beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat und sind fünf Monate lang keine weiteren sachaufklärenden Maßnahmen erfolgt, ist die vorläufige Maßnahme aufzuheben.

Landgericht Leipzig,

Beschluss vom 23. September 2014 – 1 Qs 329/14 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss des Amtsgerichts Leipzig vom 13.06.2014 wurde dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

In den Gründen wird ausgeführt, dass nach dem Ergebnis der bisherigen Ermittlungen der Beschuldigte dringend verdächtig sei, am 18.10.2013, um 22:35

Uhr, auf dem T. (Höhe Hausnummer 1) in S. ein Kraftfahrzeug geführt zu haben, obwohl er fahruntüchtig gewesen sei.

Eine am 19.10.2013 um 00:33 Uhr bei dem Beschuldigten entnommene Blutprobe habe eine Blutalkoholkonzentration von 1,89 Promille im Mittelwert und eine am 19.10.2013 um 01:03 Uhr beim Beschuldigten entnommene weitere Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 1,77 Promille im Mittelwert ergeben.

Seine Fahruntüchtigkeit habe zur Folge gehabt, dass der Beschuldigte beim Rückwärtseinparken gegen den Pkw gestoßen sei, wodurch dort Sachschaden in Höhe von 1.469,00 € entstanden sei, was der Beschuldigte zumindest hätte voraussehen können.

Damit seien dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird (§§ 69 Abs. 1, 2, 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB). Zur Sicherung gegen weitere Gefährdungen sei es erforderlich die Fahrerlaubnis vorläufig zu entziehen. In den Beschlussgründen wird ausgeführt, dass trotz des Zeitablaufes seit der dem Beschuldigten zur Last gelegten Tat unter Berücksichtigung der Höhe der Blutalkoholkonzentration die Entziehung verhältnismäßig und geboten sei.

Nachdem mit Verfügung der Staatsanwaltschaft Leipzig vom 27.06.2014 der Beschluss an die sachbearbeitende Polizeidienststelle zur Realisierung des Beschlusses weitergeleitet wurde, wurde der Führerschein am 26.07.2014 beschlagnahmt.

Gegen den Beschluss des Amtsgerichts Leipzig legte der Beschuldigte mit Verteidigerschriftsatz vom 25.08.2014 Beschwerde ein und beantragte, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben und ferner festzustellen, dass die Anordnung einer doppelten Blutentnahme durch die Staatsanwaltschaft Leipzig rechtswidrig gewesen sei.

Zur Begründung hinsichtlich der Beschwerde wird ausgeführt, dass der Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben sei, da die Beschleunigungsgrundsätze nicht beachtet worden seien und aufgrund der sachwidrigen Verzögerung des Verfahrens die weitere Aufrechterhaltung der Maßnahme unverhältnismäßig sei.

Zum Zeitpunkt der Entziehung der Fahrerlaubnis habe das in Rede stehende Ereignis bereits acht Monate zurückgelegen. Sofern der Beschuldigte in diesem Zeitraum am Straßenverkehr beanstandungsfrei teilgenommen habe, wachse mit zunehmenden Zeitablauf auch das Vertrauen in den Bestand der Fahrerlaubnis.

Besondere Berücksichtigung müsse finden, dass der Sachverhalt vom 18.10.2013 durch die Vernehmung der tatrelevanten Zeugen und dem Befundbericht der Universität Leipzig bereits am 22.10.2013 alle wesentlichen Tatsachen enthalten habe, um über eine vorläufige Maßnahme entscheiden zu können. Zwischen dem Abschlussbericht der Polizeidirektion L. vom 22.01.2014 und dem Antrag der Staatsanwaltschaft Leipzig auf Erlass eines Beschlusses nach § 111a StPO mit Verfügung vom 10.06.2014 seien keine weiteren sachaufklärenden Maßnahmen erfolgt.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Leipzig vom 01.09.2014 wurde der Beschwerde nicht abgeholfen und die Akten dem Landgericht Leipzig zur Entscheidung vorgelegt. Des Weiteren wurde in dem Beschluss festgestellt, dass die von der Staatsanwaltschaft Leipzig am 18.10.2013 angeordnete doppelte Blutentnahme rechtmäßig erfolgt sei.

Die Staatsanwaltschaft Leipzig leitete die Beschwerde mit Verfügung vom 12.09.2014 dem Landgericht Leipzig zur Entscheidung zu, wobei darauf hingewiesen wird, dass unmittelbar nach Rücksendung der Akten der Verfahrensabschluss vorgesehen sei und in der Sache die besondere Eilbedürftigkeit wegen weiterer anhängiger Verfahren übersehen worden sei.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat – zumindest vorläufig – Erfolg.

Zwar liegen nach Aktenlage dringende Gründe für die Annahme vor, dass dem Beschuldigten in einer das Verfahren abschließenden Entscheidung die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werden wird.

Insofern ist in Anbetracht der sich aus dem Befundbericht der Universität L. vom 22.10.2013 gemessenen Promille-Werte und den Aussagen der Zeugen S. und B. sowie dem polizeilichen Sachstandsbericht vom 22.10.2013 und den Lichtbildern davon auszugehen, dass sich der erhobene Tatvorwurf des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB bestätigen könnte.

Dass die Staatsanwaltschaft erst längere Zeit nach der Tatbegehung die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis beantragt, steht der Anordnung der Maßnahme auch grundsätzlich nicht entgegen. Insoweit kann auch noch ein Jahr nach der Tat die Anordnung des

§ 111a StPO gerechtfertigt sein, sofern noch weitergehende Ermittlungen zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich gewesen wären.

Im vorliegenden Fall muss jedoch Berücksichtigung finden, dass die wesentlichen Ermittlungen bereits mit Eingang des Befundberichtes am 22.10.2013 und der Vernehmung der benannten Zeugen, die ebenfalls noch im Oktober 2013 vorgenommen wurde, bereits ausreichende Anhaltspunkte dafür bieten, dass dringende Gründe für die Annahme einer Anordnung nach § 111a StPO vorgelegen haben.

Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass zwischen dem polizeilichen Schlussbericht mit Datum vom 22.01.2014 und dem Antrag auf Erlass eines § 111a-StPO-Beschlusses mit Verfügung vom 10.06.2014 viereinhalb Monate vergangen sind, in denen keine weitergehenden Ermittlungen zur Aufklärung des Sachverhaltes vorgenommen wurden.

Auch unter Berücksichtigung des dringenden Tatverdacht und des Umstandes – auf den das Amtsgericht Leipzig zu Recht hinweist – dass bei der Bestätigung einer Alkoholkonzentration in dieser Höhe die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen sein wird, hat der Beschwerdeführer – jedoch lediglich im vorläufigen Verfahren – derzeit – wohl kurzfristigen – Erfolg.

77. Allein die Frage, ob ausnahmsweise von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen werden kann, hängt nicht von einem persönlichen Eindruck des Gerichts von einem Betroffenen in der Hauptverhandlung ab, so dass dieser Gesichtspunkt einer Entbindung von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen nicht entgegensteht.

Landgericht Wuppertal,
Beschluss vom 25. August 2014 – 26 Qs 42/14 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hatte Termin zur Hauptverhandlung über den Einspruch auf den 23.05.2014 anberaumt. Die Betroffene erschien zum Termin nicht. Der Verteidiger beantragte, die Betroffene von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen zu entbinden und gab für die Betroffene eine Einlassung zur Sache und zur Person ab.

Das Amtsgericht gab dem Antrag nicht statt und verwarf den Einspruch mit Urteil vom 23.05.2014.

Den Wiedereinsetzungsantrag der Betroffenen hat das Amtsgericht mit Beschluss vom 24.06.2014 als unbegründet verworfen, da die Fristversäumnis nicht unverschuldet gewesen sei.

Gegen diesen Beschluss hat die Betroffene form- und fristgerecht sofortige Beschwerde eingelegt. Nach ihrer Auffassung war ihr Nichterscheinen entschuldigt, weil sie einerseits auf einen Ratschlag ihres Verteidiger vertraut hätte, dass das Gericht sie von der Pflicht zum Erscheinen auf seinen Antrag hin zu entbinden werde, und im Übrigen die Voraussetzungen für eine Entbindung vorgelegen hätten.

Aus den Gründen:

Die zulässige sofortige Beschwerde ist begründet.

Das Amtsgericht hätte die Betroffene auf den Antrag ihres Verteidigers hin von der Verpflichtung zum persönlichen Erscheinen entbinden müssen mit der Folge, dass die Betroffene den Termin nicht schuldhaft versäumt hat. Gem. § 73 Abs. 2 OWiG ist das Gericht verpflichtet, ohne dass insoweit ein Ermessensspielraum besteht, einen Betroffenen von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen auf seinen Antrag hin zu entbinden, wenn er sich zu Sache geäußert oder erklärt hat, sich in der Hauptverhandlung nicht weiter einzulassen, und seine Anwesenheit zur Aufklärung wesentlicher Gesichtspunkte des Sachverhalts nicht erforderlich ist. Diese Voraussetzungen waren hier erfüllt, nachdem der Verteidiger in befugter Vertretung der Betroffenen eine – wenn auch knappe – Einlassung zur Sache abgegeben und im Übrigen zum Ausdruck gebracht hatte, dass eine weitergehende Einlassung nicht erfolgen werde.

Soweit das Amtsgericht bei seiner Entscheidung darauf abgestellt hat, dass, da es um die Frage des Fahrverbots gegangen sei, insoweit noch weiterer Aufklärungsbedarf bestanden habe, stand dies einer Entpflichtung nicht entgegen. Aufgrund der Erklärung des Verteidigers war klar, dass von der Betroffenen, auch

wenn sie sich teilweise zum Tatvorwurf geäußert hatte, in der Hauptverhandlung keine weitere Sachaufklärung zu erwarten war, zumal da weitergehende Fragen auch durch den bevollmächtigten Verteidiger gemäß § 73 Abs. 3 OWiG hätten beantwortet werden können, ohne dass die Anwesenheit der Betroffenen erforderlich war. Allein die Frage, ob ausnahmsweise von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen werden kann, hängt nicht von einem persönlichen Eindruck des Gerichts von der Betroffenen in der Hauptverhandlung ab, so dass dieser Gesichtspunkt einer Entbindung von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen nicht entgegenstand (vgl. OLG Hamm, Beschluss v. 01.07.2008, 5 Ss OWi 415/09).

78. Von einer Fahrverbotsanordnung können Fahrzeuge der Fahrerlaubnisklassen D1, D, D 1 E, DE ausgenommen werden, wenn der Betroffene als Busfahrer die Anlasstat mit einem Privat-Pkw begangen hat.

Amtsgericht Lüdinghausen,
Urteil vom 13. Oktober 2014
– 19 OWi-89 Js 1350/14-125/14 –

Aus den Gründen:

Am 1. Juni 2014 kam der Betroffene von einer mehrtätigen Busreise, die er als Fahrer geleitet hatte, zurück zum Betriebsgelände. Dort trank er zunächst alleine eine Flasche Bier während er den Bus reinigte. Als er den Betrieb verlassen wollte, kam ein weiterer Busfahrer auf das Betriebsgelände gefahren. Es handelte sich hierbei um einen Fahrer, der seine erste erfolgreiche Fahrt hinter sich gebracht hatte. Gemeinsam tranken beide weiteres Bier. Später entschloss sich dann der Betroffene mit seinem privaten Pkw nach Hause zu fahren. So befuhr er am 01.06.2014 um 23:25 Uhr in L. die Straße V. in Fahrtrichtung stadtauswärts als Pkw-Fahrer eines Audi. Hier wurde er von der Polizei in L. kontrolliert. Ein Atemalkoholtest ergab eine Atemalkoholkonzentration von 0,42 mg/l.

Diese Feststellungen beruhen zum einen auf dem durch Beschränkung des Einspruchs auf die Rechtsfolge bindend gewordenen Bußgeldbescheid des Kreises C. vom 12.06.2014. Zum anderen hat der Betroffene sich geständig eingelassen und die Ursache seiner Alkoholisierung am Tattage glaubhaft dargestellt.

Der Betroffene war so wegen Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr gemäß § 24a Abs. 1 StVG zu verurteilen.

Im Bußgeldkatalog ist für einen derartigen Verstoß ein Regelfahrverbot von einem Monat und eine Geldbuße von 500 Euro vorgesehen. Dem Gericht erschien es erzieherisch ausreichend, das Fahrverbot so zu beschränken, dass die beruflich genutzten Busfahrten von dem Fahrverbot ausgenommen sind. Es hat dem-

entsprechend die Fahrerlaubnis-Klassen D1, D, D 1 E und DE von dem Fahrverbot ausgenommen. Dies war möglich, weil die in Rede stehende Fahrt mit einem privaten Fahrzeug stattfand und nicht mit einem Bus. Es war jedoch auch zu berücksichtigen, dass der Anlass der Alkoholisierung in jedenfalls mittelbarem Zusammenhang mit der Arbeitstätigkeit des Betroffenen stand, so dass sich das Gericht gehindert sah, ohne gleichzeitige Erhöhung der Geldbuße eine Fahrverbotsbeschränkung vorzunehmen. Das Gericht hat jedoch eine milde Erhöhung von 100 Euro für ausreichend erachtet, da der Betroffene einerseits straßenverkehrsrechtlich unbelastet ist und andererseits infolge des Fahrverbotes bei einem Monatsnetto von 1.500 Euro für die Fahrverbotsdauer deutlich erhöhte Kosten haben wird, um täglich zu seinem Arbeitsplatz zu kommen.

Es war zudem eine sogenannte Schonfrist von 4 Monaten nach § 25 Abs. 2a StVG zu tenorieren.

(Mitgeteilt von Richter am Amtsgericht Carsten Krumm, Lüdinghausen)

79. Zur Ausnahme der Fahrerlaubnis der Führerscheinklassen C und C 1 von der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis.

Amtsgericht Landstuhl,
Beschluss vom 1. Oktober 2014 – 1 Gs 1043/14 –

Aus den Gründen:

Die dem Beschuldigten zur Last gelegte Trunkenheitsfahrt geschah im Rahmen einer privaten Fahrt zur Nachtzeit mit einer Blutalkoholkonzentration, die nur knapp über der Grenze zur absoluten Fahrunfähigkeit lag. Die Polizeikontrolle erfolgte aus dem fließenden Verkehr heraus, ohne dass eine Fahrsicherheit oder ein Fahrfehler des Beschuldigten aufgefallen waren. Das Blutentnahmeprotokoll ergibt Hinweise auf bei der Promillezahl zu erwartende Beeinträchtigungen, die durchaus bei nicht regelmäßigem Konsum von Alkohol entstehen. Der Beschuldigte ist bislang nicht einschlägig in Erscheinung getreten.

Bei Abwägung der aufgeführten Kriterien erscheint die Gefahr für die allgemeine Verkehrssicherheit bei einer Ausnahme für Fahrten mit einem Lkw im Rahmen der Berufstätigkeit nicht sehr hoch zu sein. Dem steht der drohende Arbeitsplatzverlust gegenüber, der den Beschuldigten erheblich belasten würde.

80. *) Bei Verkehrsteilnehmern, die mit einer Blutalkoholkonzentration von bis zu 1,8 Promille und erstmals einschlägig auffällig geworden sind, wird die erfolgreiche Teilnahme an einem geeigneten Nachschulungskurs regelmäßig zu einer Verkürzung der Sperrfrist (§ 69a Abs. 7 StGB) führen,

soweit nicht im Einzelfall besondere Umstände gegen eine solche Entscheidung sprechen.

Amtsgericht Dresden,
Beschluss vom 11. August 2014
– 215 Cs 701 Js 18067/14 –

Zum Sachverhalt:

Mit Strafbefehl des Amtsgerichtes Dresden vom 13.05.2014 wurde der Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Tatzeit: 30.03.2014) verurteilt. Ihm wurde die Fahrerlaubnis entzogen, der Führerschein eingezogen. Die Verwaltungsbehörde wurde angewiesen, dem Verurteilten für die Dauer von sechs Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Dieser Strafbefehl wurde (außer der Tagessatzhöhe) am 26.05.2014 rechtskräftig.

Mit Schriftsatz vom 28.07.2014 beantragte der Verurteilte, die noch bis 13.11.2014 dauernde Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 7 StGB aufzuheben. Die Staatsanwaltschaft Dresden hat am 29.07.2014 beantragt, den Antrag des Verurteilten auf vorzeitige Aufhebung der Fahrerlaubnis-sperre als unbegründet abzuweisen.

Aus den Gründen:

Die Sperre war gemäß § 69a Abs. 7 StGB vorzeitig aufzuheben, da [der Verurteilte] inzwischen zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Gemäß § 69a Abs. 7 Satz 2 StGB war die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis erst nach Ablauf der dreimonatigen Mindestsperrfrist aufzuheben.

[Der Verurteilte] ist nicht einschlägig vorbestraft. Seine Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit betrug 1,14 Promille im Mittelwert. Über seinen Verteidiger hat er ein Teilnahmezertifikat über ein besonderes Aufbau-seminar vorgelegt. Darin wird bestätigt, dass er in der Zeit vom 05.07.2014 bis 09.07.2014 an einem besonderen Aufbau-seminar (Modell NAFAPlus) teilgenommen hat. Durch die leitende Diplompsychologin wird ihm in diesem Zertifikat betätigt, dass er engagiert an den Kurssitzungen teilgenommen und die Gruppengespräche für eine selbstkritische Diskussion seiner Vorgeschichte genutzt hatte. Der Verurteilte hat die auslösenden Bedingungen für die alkoholbeeinflusste Verkehrsteilnahme mit Hilfe der Gruppe und des Kursleiters reflektiert und Wissen im Bereich der Zusammenhänge zwischen Alkoholkonsum und alkoholierter Verkehrsteilnahme erworben. Er hat sich Informationen zu Alkoholkonsum und dessen Auswirkung auf die psychische und physische Leistungsfähigkeit und damit auf die Verkehrssicherheit erarbeitet und konnte eine Motivation zur konsequenten Trennung von Alkoholkonsum und Straßenverkehrsteilnahme aufbauen und bestärken. Es wurde empfohlen, die Sperrfrist nach § 69a Abs. 7 StGB vorzeitig aufzuheben.

Bei Verkehrsteilnehmern, die mit einer Blutalkoholkonzentration von bis zu 1,8 Promille und erstmals einschlägig auffällig geworden sind, wird die erfolgreiche Teilnahme an einem geeigneten Nachschulungskurs regelmäßig zu einer Verkürzung der Sperr-

frist führen, soweit nicht im Einzelfall besondere Umstände gegen eine solche Entscheidung sprechen (vgl. LG Hildesheim DAR 2004, 110 [= BA 2004, 81]). Aus dem Nachschulungszertifikat ist auch ersichtlich, dass diese durch einen amtlich anerkannten Seminarleiter nach § 38 Abs. 6 FeV durchgeführt wurde.

Dadurch besteht Grund zu der Annahme, dass der Verurteilte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Die Sperrfrist war daher aufzuheben, jedoch nicht vor Ablauf der Mindestsperrfrist von drei Monaten, diese endet am 12.08.2014.

81. Zur Frage der Berücksichtigung der langen Verfahrensdauer bei der Frage des Absehens vom Fahrverbot, wenn die lange Verfahrensdauer auch durch ein Rechtsmittel des Betroffenen verursacht worden ist.

Amtsgericht Schwerte,
Urteil vom 5. Juni 2014 – 10 Owi 573 Js 42/13 –

Aus den Gründen:

Am 25.09.2011[2] befuh der Betroffene mit dem PKW die BAB 1 im Bereich S. in Fahrtrichtung B. mit einer Geschwindigkeit von 149 km/h, obwohl dort aufgrund einer Baustelle, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt war. [wird ausgeführt]

Wegen der Ordnungswidrigkeit war gegen den Betroffenen eine Geldbuße festzusetzen. Der Bußgeldkatalog sieht gemäß Nr. 11.3.9 für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 69 km/h eine Regelgeldbuße von 440 € sowie ein Fahrverbot von zwei Monaten vor. ...

Es konnte auch nicht ausnahmsweise gemäß § 4 IV BKatV von der Anordnung des Regelfahrverbots abgesehen werden.

Zwar liegt der fragliche Verkehrsverstoß bereits ca. 1½ Jahre zurück, sodass fraglich sein könnte, ob die Anordnung des Fahrverbots aus spezialpräventiven Gründen noch erforderlich ist. Ein Fahrverbot kann seine Funktion als sog. Denkzettel für nachlässige und leichtsinnige Fahrzeugführer nur dann erfüllen, wenn es sich in einem angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter auswirkt (OLG Hamm Beschl. v. 23.07.2013 – 5 RVs 52/13).

Ein Zeitablauf von fast zwei Jahren hat andererseits aber nicht zwingend zur Folge, dass von einem Fahrverbot abzusehen ist. Der Zeitraum von zwei Jahren ist lediglich ein Anhaltspunkt dafür, dass eine tatrichterliche Prüfung, ob das Fahrverbot seinen erzieherischen Zweck noch erfüllen kann, nahe liegt (BayObLG NZV 2004, 210).

Vorliegend hält das Gericht die Anordnung des Fahrverbots trotz der langen Verfahrensdauer aus erzieherischen Gründen für geboten.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auf welchen Umständen die lange Verfahrensdauer beruht. Zwar waren Terminsverlegungen z.T. auch durch

Verhinderung von Zeugen notwendig, Verzögerungen sind aber schließlich auch durch die Einlegung des Rechtsmittels eingetreten. Zwar muss es dem Betroffenen unbenommen bleiben, sich aller zu seiner Verteidigung für notwendig erachteten zulässigen prozessualen Mittel zu bedienen, andererseits würde es aber dem Zweck der BKatV zuwiderlaufen, wenn ein Betroffener durch sein Prozessverhalten die vom Verordnungsgeber bei bestimmten schwerwiegenden Verkehrsordnungswidrigkeiten für notwendig erachtete Nebenfolge des Fahrverbots dadurch unterlaufen könnte, dass er gezielt zu einer möglichst späten Entscheidung über seinen Einspruch beiträgt, um sich sodann darauf zu berufen, das Fahrverbot sei infolge lange zurückliegender Tat nicht mehr gerechtfertigt (OLG Köln NZV 2000, 217).

82. Ob die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei einem gelegentlichen Cannabis-Konsumen bereits ohne Weiteres gerechtfertigt ist, wenn er mit einer THC-Konzentration unter 1,0 ng/ml THC ein Fahrzeug geführt hat, bleibt offen (a.A. BayVGH). Sie kann jedenfalls dann angeordnet werden, wenn zusätzliche tatsächliche Anhaltspunkte für eine Drogenbeeinflussung vorliegen.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 2. Oktober 2014 – 10 S 1586/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist gemäß §§ 146, 147 VwGO zulässig, aber nicht begründet.

Wie bereits das Verwaltungsgericht ausführlich mit zutreffender Begründung dargelegt hat, war die Fahrerlaubnisbehörde zur Abklärung von Eignungszweifeln zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung berechtigt und durfte aufgrund der unterbliebenen Vorlage des Gutachtens auf die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen.

Wie das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat, findet die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 11.02.2014 ihre Rechtsgrundlage in § 14 Absatz 1 Satz 3 FeV. Danach kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen. Zu Recht hat das Verwaltungsgericht angenommen, dass bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes allein gebotenen summarischen Sachverhaltsprüfung nicht nur von jedenfalls gelegentlichem Cannabiskonsum des Antragstellers auszugehen ist (dazu 1.), sondern entgegen dem Beschwerdevorbringen auch weitere Tatsachen Eignungszweifel begründen (dazu 2.).

1. Dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert, steht nach Aktenlage fest. Gelegentlicher Konsum liegt nach der ständigen Rechtsprechung des

Senats bereits dann vor, wenn der Betroffene mehr als einmal Cannabis konsumiert hat, wenn es mithin zumindest zu zwei unabhängigen Konsumvorgängen gekommen ist (vgl. hierzu Senatsbeschluss vom 29.09.2003 – 10 S 1294/03 –, VBIBW 2004, 32 [= BA 2004, 185]; Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, VBIBW 2013, 391). Dies stellt der Antragsteller selbst nicht in Frage, sondern räumt gelegentlichen Cannabiskonsum ein, so etwa für den 24.12. und den 27.12.2013, also auch im nahen zeitlichen Vorfeld der Polizeikontrolle vom 29.12.2013.

2. Für die Frage, ob Zusatztatsachen zu dem gelegentlichen Cannabiskonsum klärungsbedürftige Eignungszweifel begründen, ist vor allem an die Regelung in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung anzuknüpfen. Nach dieser Vorschrift führt eine gelegentliche Einnahme von Cannabis nur dann nicht zum Ausschluss der Fahreignung, wenn eine Trennung von Konsum und Fahren erfolgt, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt und keine Störung der Persönlichkeit sowie kein Kontrollverlust besteht. Hier bestehen weiterer Klärung bedürftige Anhaltspunkte für mangelndes Trennungsvermögen.

Das Zusatzmerkmal des fehlenden Trennungsvermögens zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung wird zwar nicht bereits dadurch belegt, dass der Antragsteller am Abend des 29.12.2013 um 21.00 Uhr unstrittig von der Polizei als Fahrer eines Pkw angehalten wurde und die forensisch-toxikologische Untersuchung einer um 23.46 Uhr entnommenen Blutprobe Werte von < 1,0 ng/ml THC und 11 ng/ml THC-COOH ergeben hat. Denn ein Verstoß gegen das Trennungsgebot ist nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ohne Weiteres erst – aber auch schon – bei der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss einer THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blut anzunehmen, da ab dieser Wirkstoffkonzentration nach naturwissenschaftlich-medizinischer Erkenntnis davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch negative Auswirkungen des Konsums auf den Betroffenen signifikant erhöht (vgl. Senatsurteile vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – a. a. O., und vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – a. a. O., unter ausführlicher Auseinandersetzung mit naturwissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen). Dies bedeutet aber entgegen dem Beschwerdevorbringen nicht, dass bei Feststellung eines unter 1,0 ng/ml THC liegenden Blutwertes im Zusammenhang mit dem Führen eines Kfz ohne Weiteres das erforderliche Trennungsvermögen nachgewiesen wäre. Vielmehr ist dann zu prüfen, ob weitere Umstände vorliegen, die die Annahme des Fehlens des Trennungsvermögens rechtfertigen, oder ob es zur Beurteilung der Kraftfahreignung der Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bedarf (vgl. Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/10 – a. a. O. juris Rn. 30, 32; OVG SH, Urteil vom 17.02.2009 – 4 LB 61/08 – juris; OVG NRW, Beschluss vom 09.07.2007 – 16 B 907/07 – juris [= BA 2007, 336]).

Nach Auffassung des Senats spricht einiges dafür, dass bei Feststellung eines Fahrer-Blutserumwertes von < 1,0 ng/ml THC die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV gerechtfertigt ist (ebenso Zwerger, DAR 2005, 431, 436; ders., ZFS 2007, 551, 554 f. und VGT 2006, 96, 102; Hartung, VBIBW 2005, 369, 376; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., § 2 StVG Rn. 59; a. A. BayVGH, Beschluss vom 27.09.2010 – 11 Cs 10/1104 – juris Rn. 41; Koehl, DAR 2012, 185, 187). Dies erscheint deshalb nahegelegt, weil der Konsument den Wirkungsverlauf des eingenommenen Cannabis nicht zuverlässig einschätzen kann und der Nachweis von THC in der Blutprobe somit zugleich das Eingehen des Risikos einer psychoaktiven Beeinträchtigung des Fahrvermögens indiziert, d. h. der von unzureichender Trennung zwischen Konsum und Fahren ausgehenden Gefahren. Im vorliegenden Fall bedarf die Frage, ob allein die nicht exakt quantifizierte Feststellung von THC im Blut eines Kraftfahrzeugführers eine Gutachtenanordnung trägt, indes keiner abschließenden Beantwortung. Denn der hier zu beurteilende Sachverhalt ist durch weitere aktenkundige, nötigenfalls im Hauptsacheverfahren ergänzend zu verifizierende Umstände gekennzeichnet, die bei einer Gesamtschau jedenfalls das Bestehen hinreichender Anhaltspunkte für Eignungszweifel i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV belegen.

Auszugehen ist davon, dass nach dem Vortrag des Antragstellers zwischen der letzten von ihm angegebenen Einnahme von Cannabis (27.12.2013) und der Blutentnahme um 23.46 Uhr des 29.12.2013 volle zwei Tage lagen sowie zwischen der Polizeikontrolle um 21.00 Uhr und der Blutentnahme nicht weniger als 2 Stunden 46 Minuten. Nach gesicherter naturwissenschaftlicher Erkenntnis wird der psychoaktive Wirkstoff Tetrahydrocannabinol (THC) nach inhalativem Konsum im Blut aber sehr schnell abgebaut. Nach der Aufnahme einer „normalen“ Einzelwirkdosis ist THC nur vier bis sechs Stunden im Blut nachweisbar. Auch nach dem Konsum höherer Dosierungen sinkt die THC-Konzentration im Blut bei Gelegenheitskonsumenten innerhalb von ca. sechs Stunden nach Rauchende auf einen Wert von ca. 1 ng/ml ab. Etwa nach zwölf Stunden ist THC nicht mehr bzw. nur noch mit Werten unter 0,7 ng/ml nachweisbar (vgl. zum Ganzen: Schubert/ Schneider/ Eisenmenger/ Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, 2. Aufl. 2005, Kap. 3.12.1 Ziff. 3.1; Peter Iten, Fahren unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss, 2001, S. 105, 114; Möller u. a., Blutalkohol Vol. 43, 2006, S. 361 f.; vgl. auch Senatsurteile vom 22.11.2012 – 10 S 1783/10 – und – 10 S 3174/11 –, VBIBW 2013, 391; Senatsbeschlüsse vom 28.02.2012 – 10 S 3390/11 – NJW 2012, 2744 und vom 28.04.2014 – 10 S 355/14; BayVGH, Beschlüsse vom 19.07.2010 – 11 CS 10.540 – juris; sowie vom 20.09.2007 – 11 CS 07.1589 – juris – jeweils mit Nachweisen aus dem medizinisch-naturwissenschaftlichen Originalschrifttum). Ungeachtet dessen, dass die Nachweisbarkeit von THC im Blut in gewissem Maße auch von den Umständen des Einzelfalles abhängt, kann deshalb

nach gesicherter naturwissenschaftlicher Erkenntnis aber davon ausgegangen werden, dass der THC-Nachweis im Blutserum nach der Blutentnahme am späten Abend des 29. 12. 2013 schwerlich durch die vom Antragsteller gegenüber der Polizei angegebenen Konsumvorgänge am 27. 12. 2013 bzw. 24. 12. 2013 erklärt werden kann. Vielmehr liegt es nahe, dass es zu einem weiteren Konsumvorgang am 29. 12. 2013 in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt gekommen ist. Sollte der letzte Konsum vor Fahrtantritt aber tatsächlich länger als 24 Stunden zurückgelegen haben, so würde daraus nach wissenschaftlicher Erkenntnis zumindest zu folgern sein, dass es zuvor zu einer erheblichen Akkumulation von Cannabinoiden im Körper gekommen ist; eine solche Akkumulation ist aber nur bei erhöhter Konsumfrequenz und geeigneter Dosierung zu erwarten (vgl. Senatsurteil vom 22. 11. 2012 – 10 S 3174/11 – a. a. O.). Gegebenenfalls käme eine Konsumhäufigkeit in Betracht, die im Übergangsbereich zum – nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ohne Weiteres die Fahreignung ausschließenden – regelmäßigen Konsum läge und entsprechende Abgrenzungsfragen aufwerfen könnte.

Dies bedarf hier aber keiner Vertiefung. Vor dem dargelegten naturwissenschaftlichen Hintergrund und der mit diesem kaum vereinbaren Vortrag des Antragstellers zu Konsumvorgängen vor der Polizeikontrolle fällt zusätzlich ins Gewicht, dass der Antragsteller nach den im Polizeibericht festgehaltenen, bei der Kontrolle getroffenen Feststellungen Anzeichen einer akuten Drogenbeeinflussung zeigte in Gestalt fehlender Pupillenreaktion beim Lichtreiztest und deutlichen Lidflatterns. Auch bei der 2¼ Stunden später durchgeführten Blutentnahme sind ausweislich des ärztlichen Blutentnahmeprotokolls noch entsprechende Anzeichen („Finger-F.-Probe unsicher“, „Händezittern“) festgestellt worden mit der abschließenden Bemerkung, dass der Untersuchte äußerlich unter Drogeneinfluss zu stehen scheine. Der pauschale Einwand des Antragstellers, die Polizeibeamten seien ihm gegenüber voreingenommen gewesen, verfährt demgegenüber nicht. Abgesehen davon, dass Anzeichen für Drogenbeeinflussung auch vom Arzt bei der späteren Blutentnahme noch erkannt wurden, dürfte das vom Antragsteller ins Feld geführte rigide Vorgehen der Polizeibeamten bei der Kontrolle („Schließen“ des Antragstellers und seines Beifahrers) durch den im Polizeibericht vom 08. 01. 2014 angesprochenen Fahndungshintergrund zu erklären sein und lässt nicht den Rückschluss auf – ggf. dienstpflichtwidrige, disziplinarrechtlich zu ahndende – Falschangaben der Polizeibeamten zu. Hinzu kommt, dass die Polizeibeamten deutlichen Marihuanageruch im kontrollierten Fahrzeug wahrgenommen und unstrittig auch eine Tüte mit Marihuana-Inhalt unter dem Beifahrersitz gefunden haben. Dies alles deutet darauf hin, dass der letzte Konsum des Antragstellers noch nicht so lange wie von ihm angegeben zurücklag, dass die psychoaktive Wirkung des THC ungeachtet der Unterschreitung des Grenzwerts von 1,0 ng/ml im Zeitpunkt der Blutentnahme noch vorhanden war und für den Zeitpunkt der

Polizeikontrolle ein höherer THC-Wert als der später gemessene anzunehmen ist. Dass die Reduzierung der THC-Konzentration im Blut, im Unterschied zu Alkohol, nicht linear erfolgt, steht dem entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht entgegen (vgl. dazu Senatsbeschluss vom 17. 02. 2006 – 10 S 2519/05 – NJW 2006, 2135 [= BA 2006, 412]; Senatsurteil vom 12. 11. 2012 – 10 S 3174/10 – a. a. O. Rn. 35, 50 m. w. N.).

Ohne Erfolg beruft der Antragsteller sich auch darauf, dass nach der Senatsrechtsprechung der gemessene THC-Wert maßgeblich sei. Dabei verkennt er, dass der Senat im Zusammenhang mit der Problematik von Messungenauigkeiten und aus diesen etwa abzuleitender Korrekturbedürfnisse ausgesprochen hat, dass insoweit Abzüge nicht geboten sind, wenn die Messung nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie durchgeführt wurde (vgl. Senatsurteil vom 12. 11. 2012, a. a. O. juris Rn. 36 ff.). Für die Frage des Vorliegens weiterer Eignungszweifel begründender Tatsachen i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV ergibt sich aus diesen Ausführungen im vorliegenden Fall nichts zugunsten des Antragstellers.

Soweit der Antragsteller die Unterschreitung des für eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG geltenden Grenzwerts von 1,0 ng/ml ins Feld führt, ist dies im vorliegenden präventivpolizeilichen Zusammenhang rechtlich unerheblich, wie bereits das Verwaltungsgericht dargelegt hat.

Auch seine Einlassung, er sei der Behörde und den örtlichen Polizeibeamten seit 2008 als gelegentlicher Cannabiskonsument bekannt, ohne dass er seither in diesem Zusammenhang verkehrsrechtlich auffällig geworden sei, führt schon wegen der hohen Dunkelziffer unentdeckter Verstöße und wegen der – auf Grund der Feststellungen am 29. 12. 2013 auch im Raum stehenden – Möglichkeit einer negativen Änderung des Drogenkonsumverhaltens in Bezug auf die Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu seinen Gunsten weiter.

Soweit der Antragsteller darauf abhebt, man wisse nicht, wem das im Fahrzeug gefundene Cannabis gehört habe und selbst bei Annahme seines Eigentums belege dies keinen Konsum, ist ihm zuzugestehen, dass der Besitz von Cannabis bei isolierter Betrachtung keine Rückschlüsse auf das Fehlen eines Trennungsvermögens zwischen Fahren und Cannabiskonsum rechtfertigt. Eine solche isolierte Betrachtung ist hier mit Blick auf die sonstigen Umstände, insbesondere die Ermittlung von THC im Blutserum und die festgestellten Anzeichen für Drogenbeeinflussung, aber nicht angezeigt. Der vom Antragsteller nicht substantiiert bestrittene Cannabisbesitz passt vielmehr zum Gesamtbild zeitnahen Cannabiskonsums.

Nach allem sind die zur Debatte stehenden Umstände des Cannabiskonsums durch einen Verkehrsbezug gekennzeichnet, der auch im Lichte der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts jedenfalls die Anordnung der medizinisch-psychologischen Untersuchung zu rechtfertigen vermag (vgl. BVerfG, Beschluss vom 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378, juris Rn. 54 [= BA 2002, 362]).

Auch die Anordnung der sofortigen Vollziehung verstößt nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Der Senat räumt mit dem Verwaltungsgericht dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Entziehungsverfügung den Vorrang vor dem privaten Interesse des Antragstellers ein, einstweilen weiter am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Liegen 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 erheblichen Gefahren für hochrangige Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer ein dringendes öffentliches Interesse an der sofortigen Unterbindung ihrer weiteren Teilnahme am Straßenverkehr. Die mit dieser Entscheidung für den Antragsteller verbundenen Nachteile für seine private Lebensführung und Berufstätigkeit müssen von ihm im Hinblick auf die besondere Bedeutung der Verkehrssicherheit und der hier in Rede stehenden hochrangigen Rechtsgüter hingenommen werden.

83. 1. Die in einem anderen EU-Mitgliedstaat im Wege des Umtauschs einer entzogenen deutschen Fahrerlaubnis erlangte Fahrerlaubnis vermittelt keine Fahrberechtigung im Bundesgebiet (Fortführung der Senatsrechtsprechung, vgl. Beschluss vom 21.06.2012 – 10 S 230/11 – DAR 2012, 657). Welche rechtliche Wirkungen dem Umtausch einer gültigen deutschen Fahrerlaubnis beizumessen sind, bleibt offen (Abgrenzung zu BVerwG, Urteil vom 27.09.2012 – 3 C 34.11 – BVerwGE 144, 220 [= BA 2013, 102]).

2. Auch beim Umtausch einer Fahrerlaubnis ist das unionsrechtliche Wohnsitzerfordernis zu beachten.

3. Eine Mitteilung der britischen Fahrerlaubnisbehörde Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) über die Entziehung einer britischen Fahrerlaubnis ist eine vom Ausstellungsstaat herrührende unbestreitbare Information, die bei der Beurteilung der Inlandsgültigkeit der Fahrerlaubnis im Bundesgebiet zu berücksichtigen ist.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 11. September 2014 – 10 S 817/14 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist zulässig, aber nicht begründet.

Auf der Grundlage der in der Beschwerdebegründung dargelegten Gründe, auf deren Prüfung das Beschwerdegericht nach § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, hat die Beschwerde keinen Erfolg. Die vorgetragenen Gründe führen nicht dazu, dass die vom Gericht im Rahmen des § 80 Abs. 5 Satz 1 2. Alt. VwGO vorzunehmende Abwägung zu Gunsten des Interesses des Antragstellers ausfällt, vom Vollzug der Verfügung des Antragsgegners vom 14. 10. 2013 bis zu

einer endgültigen Entscheidung über deren Rechtmäßigkeit verschont zu bleiben. Mit dieser Verfügung hat die Fahrerlaubnisbehörde unter Anordnung der sofortigen Vollziehung festgestellt, dass die dem Antragsteller von der britischen Fahrerlaubnisbehörde (Driver and Vehicle Licensing Agency – DVLA) am 17.03.2009 mit einer Geltungsdauer bis 16.03.2019 erteilte Fahrerlaubnis der Klassen B, B1 ihn nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigt. Nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage werden der Widerspruch des Antragstellers und eine eventuell nachfolgende Anfechtungsklage voraussichtlich ohne Erfolg bleiben (1.) Im Übrigen überwiegt auch bei einer von den Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens unabhängigen Interessenabwägung das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung das Suspensivinteresse des Antragstellers (2.).

1. Der Antragsteller beruft sich für seine Auffassung, dass der von der britischen Fahrerlaubnisbehörde im Wege des Umtauschs am 17.03.2009 ausgestellte Führerschein der unionsrechtlichen Anerkennungspflicht unterliege, auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.09.2012 (3 C 34.11 – BVerwGE 144, 220) und rügt, dass das Verwaltungsgericht sich mit dieser Entscheidung nicht auseinandergesetzt habe. Damit dringt er nicht durch.

1.1 Es trifft zwar zu, dass das Bundesverwaltungsgericht in den Gründen des genannten Urteils Ausführungen zur rechtlichen Qualifizierung eines Umtauschs einer deutschen Fahrerlaubnis bzw. eines deutschen Führerscheins in einem anderen EU-Mitgliedstaat gemacht und überwiegende Gründe dafür gesehen hat, dass der Betroffene mit dem Umtausch eine neue ausländische Fahrerlaubnis erwirbt. Indes liegt dieser Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ein anderer Ausgangssachverhalt zugrunde insofern, als es in jenem Verfahren um die rechtliche Beurteilung des Umtauschs einer gültigen deutschen Fahrerlaubnis ging, während im Falle des Antragstellers eine ungültige, weil strafgerichtlich entzogene Fahrerlaubnis bzw. der entsprechende Führerschein umgetauscht wurde; Letzteres ergibt sich, wie bereits das Verwaltungsgericht zutreffend festgehalten hat, aus der vom Antragsteller vorgelegten Kopie seines britischen Führerscheins mit den Eintragungen „70D“ in Spalte 12 und dem Erteilungsdatum „17-05-01“ der zum Umtausch unterbreiteten – entzogenen – deutschen Fahrerlaubnis in Spalte 10. Dies ist gerade nach Maßgabe des vom Antragsteller ins Feld geführten Unionsrechts ein wesentlicher, rechtserheblicher Unterschied. Denn Art. 11 Abs. 1 der hier einschlägigen Richtlinie 2006/126/EG (3. Führerscheinrichtlinie – insoweit inhaltlich übereinstimmend mit Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 91/439/EWG, 2. Führerscheinrichtlinie) setzt u. a. die Gültigkeit des zum Umtausch gestellten Führerscheins (nach deutschem Verständnis: der Fahrerlaubnis) voraus. Der Geltungsanspruch der im Wege des Umtauschs erlangten Fahrerlaubnis knüpft mithin an die Gültigkeit der umzutauschenden

Fahrerlaubnis an und setzt auf dieser auf. Dem entspricht auch die Regelung in Art. 11 Abs. 1 Satz 2 RL 2006/126/EG, wonach es Sache des umtauschenden Mitgliedstaats ist zu prüfen, für welche Fahrzeugklasse der vorgelegte Führerschein tatsächlich noch gültig ist; Prämisse dieser (nur) auf einzelne Fahrerlaubnisklassen abhebenden Vorschrift ist die Gültigkeit der zugrunde liegenden Fahrerlaubnis dem Grunde nach.

Darauf, dass auch das Bundesverwaltungsgericht die Fälle des Umtauschs einer gültigen EU-Fahrerlaubnis einerseits und der Ausstellung eines an eine gar nicht (mehr) existente Fahrerlaubnis anknüpfenden Führerscheins andererseits unterschiedlich behandelt wissen will, deutet nicht zuletzt der Umstand hin, dass das Bundesverwaltungsgericht in der vom Antragsteller herangezogenen Entscheidung vom 27.09.2012 (a. a. O.) sich – was ansonsten nahe gelegen hätte – mit dem die genannte zweite Fallgruppe betreffenden Urteil vom 29.01.2009 (3 C 31.07 – NJW 2009, 1687 [= BA 2009, 348]) nicht auseinandersetzt und im Urteil vom 13.02.2014 (3 C 1.13 – juris [= BA 2014, 233 mit Anm. Halecker]) ausdrücklich an die einschlägige Passage im Urteil vom 29.01.2009 (a. a. O.) anknüpft, ohne die Entscheidung vom 27.09.2012 auch nur zu erwähnen. Jedenfalls kann hier mangels vergleichbaren Sachverhalts und damit mangels Entscheidungserheblichkeit dahinstehen, ob der vom Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 27.09.2012 (a. a. O.) – nicht entscheidungstragend – vertretenen Auffassung zu den (insbesondere unionsrechtlichen) Wirkungen des Umtauschs einer Fahrerlaubnis i. S. d. Art. 8 Abs. 1 RL 91/439/EWG bzw. des Art. 11 Abs. 1 RL 2006/126/EG zu folgen ist (a. A. VG München, Beschluss vom 20.09.2013 – M 1 S 13.3840 – juris; Geiger, DAR 2014, 121 und DAR 2012, 381 f.).

Die vorliegende Fallgestaltung ist auch nicht vergleichbar mit der Erteilung einer neuen originären Fahrerlaubnis im Ausstellerstaat, die nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union nur bei einem Wohnsitzverstoß oder bei Erteilung während einer im Aufnahmestaat geltenden Sperrfrist inlandsungültig, ansonsten aber anzuerkennen ist. Der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und der des Bundesverwaltungsgerichts ist vielmehr zu entnehmen, dass in Fällen wie dem hier zu beurteilenden der Betroffene auch nach Ablauf einer im Aufnahmestaat angeordneten Sperrfrist von seiner ausländischen Fahrerlaubnis erst dann wieder Gebrauch machen darf, wenn er den Nachweis der Wiedererlangung seiner Fahreignung geführt hat. So hat der Europäische Gerichtshof insbesondere im Urteil vom 19.02.2009 (C-321/07 – Schwarz [BA 2009, 206]) die Nichtanerkennung einer ausländischen Fahrerlaubnis für gerechtfertigt gehalten, weil der Betroffene – anders als in den Rechtssachen Halbritter und Kremer – nach der Entziehung seiner deutschen Fahrerlaubnis keiner von den Behörden eines anderen Mitgliedstaats angeordneten Überprüfung seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen unterzogen worden sei. Folglich sei kein Beweis erbracht worden, dass der

Betroffene entsprechend den Anforderungen an die Eignung aus der Richtlinie 91/439/EWG zum Führen von Kraftfahrzeugen und zur Teilnahme am Straßenverkehr geeignet sei (a. a. O., Rn. 95). Könnte – so der Europäische Gerichtshof weiter – eine nationale Maßnahme des Entzugs dadurch umgangen werden, dass man von einem Führerschein Gebrauch machen könnte, der vor Erteilung der wegen Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogenen Fahrerlaubnis ausgestellt wurde, ohne dass der Beweis erbracht wird, dass derjenige, der diesen alten Führerschein vorlegt, zu dem Zeitpunkt, zu dem er von ihm Gebrauch macht, gemäß der Richtlinie 91/439/EWG zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, würde dies die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden (a. a. O., Rn. 96). Diese Erwägungen des Gerichtshofs gelten für den vorliegenden Fall entsprechend, der ebenfalls dadurch gekennzeichnet ist, dass dem Umtausch keine Eignungsprüfung vorausgegangen ist; Letzteres ergibt sich wiederum aus den Eintragungen in Spalte 10 und Spalte 12 des britischen Führerscheins, zumal Gegen teiliges vom Antragsteller selbst nicht behauptet wird. Dieser Fall ist mithin im Ergebnis ebenso zu behandeln wie die Fälle der bloßen Ersetzung eines die (bisherige) Fahrerlaubnis ausweisenden Dokuments bzw. der Ausstellung eines Ersatzführerscheins für eine – entzogene – Fahrerlaubnis (vgl. BVerwG, Urteile vom 13.02.2014 und vom 29.01.2009, jeweils a. a. O.; Senatsbeschluss vom 21.06.2012 – 10 S 230/11 – DAR 2012, 657; OVG Niedersachsen, Beschluss vom 08.05.2009 – 12 ME 47/09 – DAR 2009, 408).

1.2 Davon abgesehen kommt hier sehr wohl auch ein Wohnsitzverstoß in Betracht, dessen rechtliche Relevanz bei einem Umtausch entgegen der unsubstantiierten Einlassung des Antragstellers sich ohne Weiteres aus Art. 11 Abs. 1 RL 2006/126/EG (ebenso bereits aus Art. 8 Abs. 1 RL 91/439/EWG) ergibt (vgl. dazu nur BVerwG, Urteil vom 27.09.2012, a. a. O.). Immerhin liegen nach Aktenlage hinreichende Indizien für einen Anfangsverdacht vor, der nötigenfalls Anlass zu weiteren Ermittlungen im Hauptsacheverfahren gibt.

1.3 Dies bedarf hier jedoch keiner Vertiefung. Denn zum für die Beschwerdeentscheidung maßgeblichen Zeitpunkt dieses Beschlusses ist zu Lasten des Antragstellers weiter zu berücksichtigen, dass ihm nach der vom Antragsgegner übermittelten Auskunft der britischen Fahrerlaubnisbehörde (DVLA) vom 01.09.2014 die fragliche britische Fahrerlaubnis bereits am 03.12.2012 wieder entzogen worden ist („revoked“). Aufgrund dieser unbestreitbaren und vom Antragsteller auch nicht bestrittenen Information seitens der zuständigen Behörde des Ausstellerstaates ist von der Ungültigkeit dieser Fahrerlaubnis (auch) im Bundesgebiet auszugehen. Wenn schon ein nach unbestreitbaren Informationen aus dem Ausstellerstaat anzunehmender Wohnsitzverstoß bei der Erteilung einer (originären) Fahrerlaubnis zur Nichtanerkennung berechtigt, so gilt dies erst recht bei einer Auskunft der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde des Ausstellerstaates, dass eine dort zunächst erteilte Fahrerlaubnis ent-

zogen worden ist. Der Antragsteller ist nach Aktenlage mithin schon nicht (mehr) im Sinne des § 28 Abs. 1 FeV als Inhaber der EU-Fahrerlaubnis anzusehen, derer er sich berühmt. Dem vom Antragsteller nach der Entziehung rechtswidrig weiter benutzten britischen Führerschein kommt nicht mehr als ein falscher Rechtsschein zu.

Nach allem dürfte die in der angefochtenen Verfügung entsprechend § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV getroffene Feststellung rechtlich nicht zu beanstanden sein, dass der Antragsteller auf Grund der fraglichen britischen Fahrerlaubnis keine Fahrberechtigung im Bundesgebiet besitzt.

2. Schließlich fällt selbst bei Unterstellung einer offenen Erfolgsaussicht des Rechtsbehelfs im Hauptsacheverfahren eine Interessenabwägung im engeren Sinne zu Ungunsten des Antragstellers aus. Den diesbezüglichen Ausführungen des Verwaltungsgerichts, die zu Recht auf den Verlust der deutschen Fahrerlaubnis infolge Alkoholfahrten sowie auf weitere aktuelle Verkehrsverstöße, u.a. unter Alkoholeinfluss, und eine strafgerichtliche Verurteilung im Jahre 2012 wegen fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr abheben, hat der Antragsteller im Beschwerdeverfahren nichts entgegengesetzt.

3. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung verstößt auch nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Der Senat räumt mit dem Verwaltungsgericht dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung den Vorrang ein vor dem privaten Interesse des Antragstellers, einstweilen weiter am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Liegen erhebliche, derzeit nicht ausgeräumte Zweifel an der Eignung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr vor, besteht ein dringendes Interesse an der sofortigen Unterbindung seiner weiteren Teilnahme am Straßenverkehr. Die mit dieser Entscheidung für den Antragsteller verbundenen Nachteile in Bezug auf seine private Lebensführung und seine Berufstätigkeit müssen von ihm im Hinblick auf den hohen Rang der gefährdeten Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit und das entsprechende öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit hingenommen werden.

84. Aus einer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren vom Ausstellermitgliedstaat eingeholten Meldebescheinigung können sich unbestreitbare Informationen darüber ergeben, dass der Inhaber einer EU-Fahrerlaubnis dort zum Zeitpunkt der Erteilung nicht seinen ordentlichen Wohnsitz hatte.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Urteil vom 17. Januar 2014 – 16 A 1292/10 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger, ein deutscher Staatsangehöriger, erwarb 1992 eine Fahrerlaubnis der früheren Klasse 3, die ihm 1999 wegen einer Trunkenheitsfahrt (BAK

1,83 Promille) entzogen wurde. Ein erster Neuerteilungsantrag wurde 2001 nach einer negativen medizinisch-psychologischen Begutachtung abgelehnt; ein zweiter scheiterte 2003, weil der Kläger eine weitere Untersuchung verweigerte. Anfang 2006 erhielt der Kläger eine tschechische Fahrerlaubnis der Klasse B, die ihm Mitte 2007 durch Strafurteil entzogen wurde, nachdem er im Januar 2007 erneut ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss (BAK 1,31 Promille) geführt hatte. Am 27.08.2009 erwarb der Kläger sodann eine polnische Fahrerlaubnis der Klasse B. In dem am selben Tag ausgestellten Führerschein ist als Wohnsitz die polnische Gemeinde Słubice eingetragen. Gegenüber der deutschen Meldebehörde hatte sich der Kläger zum 16.06.2009 nach Słubice ab und zum 01.09.2009 wieder in Deutschland angemeldet. Als der Beklagte von dem Fahrerlaubniserwerb durch eine Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamts Kenntnis erlangt hatte, stellte er mit Verfügung vom Januar 2010 fest, dass die polnische Fahrerlaubnis des Klägers in der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit habe. Die dagegen gerichtete Klage wies das VG ab. Die anschließend eingelegte Berufung blieb ohne Erfolg, nachdem das OVG eine Auskunft der polnischen Meldebehörde eingeholt hatte. Danach war der Kläger in Słubice mit befristeten Aufenthalten vom 31.01. bis zum 21.08.2008 und vom 16.06. bis zum 14.09.2009 gemeldet.

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache keinen Erfolg.

Die Feststellung, dass die dem Kläger am 27.08.2009 erteilte polnische Fahrerlaubnis der Klasse B in der Bundesrepublik Deutschland keine Gültigkeit besitzt, kann zwar nicht – wie in der Ordnungsverfügung angenommen – auf § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV gestützt werden. Diese Vorschrift ist nach der Rechtsprechung des EuGH auch unter Geltung der vorliegend maßgeblichen Richtlinie 2006/126/EG (sog. 3. EU-Führerscheinrichtlinie) nur auf Fälle anwendbar, in denen die EU- oder EWR-Fahrerlaubnis – anders als hier – während einer noch laufenden Sperrfrist erteilt worden ist, und verstößt ansonsten gegen den unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatz (vgl. EuGH, Urteil vom 26.04.2012 – C-419/10 <Hofmann> –, juris, Rdnr. 50 f., 65 und 85 = NJW 2012, 1935 [= BA 2012, 256]).

Sie findet ihre Rechtsgrundlage jedoch in § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 Satz 2 FeV in der hier maßgeblichen Fassung durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 07.01.2009 (BGBl I S. 29). Nach § 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, grundsätzlich im Umfang ihrer Berechtigung Kraftfahrzeuge im Inland führen. Gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV gilt dies aber nicht für solche Inhaber einer EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, die ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat

herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung ihren ordentlichen Wohnsitz im Inland hatten, es sei denn, dass sie – was auf den Kläger nicht zutrifft – als Studierende oder Schüler im Sinne des § 7 Abs. 2 die Fahrerlaubnis während eines mindestens sechsmonatigen Aufenthalts erworben haben. In den Fällen des Satzes 1 Nr. 2 und 3 kann die Behörde nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung erlassen. Der Erlass des feststellenden Verwaltungsakts liegt im Ermessen der Behörde, das allerdings intendiert ist, wenn ein Feststellungsinteresse gegeben ist, weil – wie hier – Zweifel am Vorliegen der Tatbestandsmerkmale des § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und/oder 3 FeV bestehen. Insoweit bedarf ein feststellender Verwaltungsakt keiner Ermessensbegründung. Zudem kann die Begründung für das Fehlen einer Fahrberechtigung in Deutschland ausgewechselt werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 11.11.2013 – 11 B 12.1326 –, juris, Rdnr. 19; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 28 FeV Rdnr. 56).

§ 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV ist mit Unionsrecht vereinbar. Nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG werden die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine (Fahrerlaubnisse) gegenseitig anerkannt. Dabei regelt das Unionsrecht selbst die Mindestvoraussetzungen, die für die Ausstellung eines Führerscheins bzw. die Erteilung einer Fahrerlaubnis erfüllt sein müssen. Insoweit muss nach Art. 7 Abs. 1 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG die Fahreignung durch das Bestehen einer Prüfung nachgewiesen werden; darüber hinaus hängt die Ausstellung des Führerscheins vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes oder dem Nachweis eines mindestens sechsmonatigen Studienaufenthalts im Ausstellermitgliedstaat ab (vgl. Art. 7 Abs. 1 Buchst. e). Als ordentlicher Wohnsitz im Sinne der Richtlinie gilt nach Art. 12 der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt. Entsprechendes ergibt sich aus Art. 1 Abs. 2, Art. 7 Abs. 1 und Art. 9 der Richtlinie 91/439/EWG (sog. 2. EU-Führerscheinrichtlinie).

In der vom EuGH zunächst für die 2. EU-Führerscheinrichtlinie entwickelten und später auf die 3. EU-Führerscheinrichtlinie übertragenen Auslegung des unionsrechtlichen Anerkennungsgrundsatzes sehen sowohl Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG als auch Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine (Fahrerlaubnisse) ohne jede Formalität vor. Es ist Aufgabe des Ausstellermitgliedstaats zu prüfen, ob die im Unionsrecht aufgestellten Mindestvoraussetzungen, namentlich diejenigen hinsichtlich des Wohnsitzes und der Fahreignung, erfüllt sind. Haben die Behörden eines Mitgliedstaats einen Führerschein ausgestellt, sind die an-

deren Mitgliedstaaten nicht befugt, die Beachtung der unionsrechtlichen Ausstellungsveroraussetzungen in eigener Kompetenz nachzuprüfen. Der Besitz eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins ist als Beweis dafür anzusehen, dass sein Inhaber am Tag der Ausstellung die dafür maßgeblichen Voraussetzungen erfüllte. Umgekehrt ist es einem Mitgliedstaat durch Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG bzw. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG allerdings nicht verwehrt, in seinem Hoheitsgebiet die Anerkennung eines in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins abzulehnen, wenn aufgrund von Angaben im Führerschein selbst oder anderen vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden unbestreitbaren Informationen feststeht, dass zum Zeitpunkt der Ausstellung sein Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte (st. Rspr., vgl. EuGH, Urteil vom 26.04.2012 – C-419/10 <Hofmann> –, a. a. O. Rdnr. 43 bis 51, 65 und 85, mit weiteren Nachweisen betreffend die 2. EU-Führerscheinrichtlinie).

Die danach gegebenenfalls erforderliche Prüfung, ob bestimmte Informationen als aus dem Ausstellermitgliedstaat herrührend eingestuft werden können, ist nach der Rechtsprechung des EuGH Sache der nationalen Gerichte. Diese müssen die ihnen vorliegenden Informationen bei Bedarf auch dahin bewerten und beurteilen, ob es sich um unbestreitbare Informationen handelt, die beweisen, dass der Inhaber des Führerscheins zu dem Zeitpunkt, als er ihn erhielt, seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte. Im Rahmen dieser Beurteilung können die nationalen Gerichte alle Umstände des bei ihnen anhängigen Verfahrens berücksichtigen. Sie können dabei insbesondere etwaige Informationen berücksichtigen, die darauf hinweisen, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet des Ausstellermitgliedstaats nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgegen (vgl. EuGH, Urteil vom 01.03.2012 – C-467/10 <Akyüz> –, juris, Rdnr. 73 ff. = NJW 2012, 1341 [= BA 2012, 154] mit Anm. Dauer).

Darüber hinaus ist geklärt, dass unionsrechtlich allein eine nach den vorstehend beschriebenen Grundsätzen feststehende Verletzung des Wohnsitzerfordernisses genügt, um die Befugnis des sog. Aufnahme-mitgliedstaats zur Nichtanerkennung der EU-/EWR-Fahrerlaubnis auszulösen (vgl. EuGH, Urteile vom 19.05.2011 – C-184/10 <Grasser> –, juris, Rdnr. 24 und 32 = NJW 2011, 3635 [= BA 2011, 236], vom 01.03.2012 – C-467/10 <Akyüz> –, a. a. O. Rdnr. 62 ff., und vom 26.04.2012 – C-419/10 <Hofmann> –, a. a. O. Rdnr. 48, 65 und 85; BVerwG, Urteil vom 27.09.2012 – 3 C 34.11 –, juris, Rdnr. 12 = BVerwGE 144, 220 [= BA 2013, 102]).

Davon ausgehend bleibt der polnische Fahrerlaubnis des Klägers die Anerkennung in der Bundesrepublik Deutschland nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV

versagt. Im Hinblick auf die vom Senat eingeholte Auskunft der Gemeinde Stubice liegen vom Ausstellermittgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen vor, die die Nichteinhaltung des Wohnsitzerfordernisses zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis am 27.08.2009 belegen. Danach war der Kläger in Stubice mit befristeten Aufenthalten vom 31.01. bis zum 21.08.2008 und vom 16.06. bis zum 14.09.2009 gemeldet. Aus dieser Mitteilung folgt, würdigt man sie unter Berücksichtigung der sonstigen Umstände des Verfahrens, dass der Kläger jedenfalls 2009, dem Jahr der Fahrerlaubniserteilung, seinen ordentlichen Wohnsitz entgegen der im Führerschein vorgenommenen Eintragung nicht in Polen, sondern in Deutschland hatte. Die für 2009 dokumentierte Aufenthaltsdauer von lediglich 91 Tagen reicht für die Annahme eines ordentlichen Wohnsitzes im Sinne des Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG nicht aus. Dass der Kläger 2008 schon einmal für 204 Tage in Stubice gemeldet war, ist unerheblich. Ein in diesem Zusammenhang möglicherweise begründeter ordentlicher Wohnsitz in Polen bestand zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs 2009 jedenfalls nicht mehr fort, nachdem sich der Kläger im August 2008 zunächst wieder aus Stubice abgemeldet hatte. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass sich der Kläger, ohne gemeldet gewesen zu sein, 2009 tatsächlich deutlich länger als 91 Tage länger in Polen aufgehalten hat, sind weder dargetan noch sonst ersichtlich. Allein die theoretische Möglichkeit eines weiteren, trotz bestehender Meldepflicht nicht angemeldeten Aufenthalts in Polen genügt nicht, um die von der Meldebescheinigung ausgehende Beweiskraft in Bezug auf die Aufenthaltsdauer in Zweifel zu ziehen. Denn es muss grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der betreffende Fahrerlaubnisinhaber seinen melderechtlichen Verpflichtungen, soweit solche – wie hier – im Ausstellermittgliedstaat bestehen, nachkommt und dass insofern eine von den Behörden des Ausstellermittgliedstaates auf dieser Grundlage erteilte Meldebescheinigung seinen Aufenthaltsstatus zutreffend wiedergibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18.12 –, juris, Rdnr. 28 f. = ZfSch 2013, 534 [= BA 2013, 312], unter Hinweis auf EuGH, Beschluss vom 09.07.2009 – C-445/08 <Wierer> –, NJW 2010, 217, Rdnr. 61 [= BA 2007, 408]; in diesem Sinne auch bereits OVG NRW, Urteil vom 22.02.2012 – 16 A 2527/07 –, juris, Rdnr. 47 = VRS 123 <2012>, 247), und – 16 A 1456/08 –, juris, Rdnr. 58 = VRS 123 <2012>, 123).

Beharrt der Fahrerlaubnisinhaber trotz der das Gegenteil ausweisenden Bescheinigung des Ausstellermittgliedstaats darauf, das unionsrechtliche Wohnsitzerfordernis eingehalten zu haben, obliegt es ihm, substantiierte und verifizierbare Angaben zu Beginn und Ende seines Aufenthalts im Ausstellermittgliedstaat im Zusammenhang mit der Fahrerlaubniserteilung sowie zu den persönlichen und beruflichen Bindungen zu machen, die im maßgeblichen Zeitraum zu dem im Führerschein angegebenen Wohnort bestanden. Denn in einem solchen Fall kann allein damit, dass der Betroffene einen Führerschein unter Eintra-

gung eines Wohnsitzes im Ausstellermittgliedstaat erhalten hat, nicht mehr der Nachweis geführt werden, dass das Wohnsitzerfordernis erfüllt war (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2013 – 3 C 18.12 –, a.a.O. Rdnr. 30; BayVG, Urteil vom 11.11.2013 – 11 B 12.1326 –, a.a.O. Rdnr. 25, und Beschluss vom 03.06.2013 – 11 CE 13.738 –, juris, Rdnr. 10 und 12 f.).

Der Kläger hat indes weder im Verwaltungsverfahren noch im gerichtlichen Verfahren nähere Angaben zu seinem Aufenthalt in Polen 2009 gemacht, sodass in Ansehung der Mitteilung der Gemeinde Stubice davon ausgegangen werden kann und muss, dass die Wohnsitzvoraussetzung im Zeitpunkt der Erteilung der polnischen Fahrerlaubnis nicht eingehalten war.

Dass die Auskunft aus Stubice erst im Berufungsverfahren vom Senat eingeholt worden ist, hindert schließlich nicht ihre Verwertung. Sowohl unionsrechtlich als auch nach innerstaatlichem Recht sind Nachforschungen der Fahrerlaubnisbehörden oder der Verwaltungsgerichte zum ordentlichen Wohnsitz des Betroffenen zum Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung bei den Behörden des Ausstellermittgliedstaats zulässig, sofern ernstliche Zweifel daran bestehen, dass der Erwerber der Fahrerlaubnis bei deren Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Ausstellermittgliedstaat hatte (vgl. EuGH, Beschluss vom 09.07.2009 – C-445/08 <Wierer> –, a.a.O., Rdnr. 58; BVerwG, Urteil vom 25.02.2010 – 3 C 15.09 –, juris, Rdnr. 19 ff. = BVerwGE 136, 149 [= BA 2010, 251]).

Derartige ernstliche Zweifel waren vorliegend schon deshalb gegeben, weil der Kläger sich gegenüber der deutschen Meldebehörde nur für den Zeitraum vom 16.06. bis zum 31.08.2009 nach Polen abgemeldet hatte.

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

85. 1. In Fällen des § 20 Abs. 2 FeV und § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV genügt bei einer fahrerlaubnislosen Zeit von 10 Jahren und mehr allein diese Tatsache, die Fahrerlaubnisbehörde zur Anordnung der Prüfung zu veranlassen, wenn keine besonderen Verhältnisse vorliegen. Allein der Zeitablauf ist nämlich in solchen Fällen eine Tatsache, die die Annahme rechtfertigt, dass der Bewerber unter anderem die erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt. Ist dem Entzug der Fahrerlaubnis nur eine sehr kurze Fahrpraxis vorausgegangen, kann diese Frist auch kürzer sein, war hingegen eine lange und umfassende Fahrpraxis dem Verlust der Fahrerlaubnis vorangegangen, kommt auch bei etwas längerer Frist der Verzicht auf eine Fahrerlaubnisprüfung in Betracht.

2. Grundsätzlich unberücksichtigt bleiben muss eine zwischenzeitlich Fahrpraxis mit führerschein-

freien Fahrzeugen wie Fahrrädern, Mofas und mit langsamen Kraftfahrzeugen wie etwa Traktoren. Schon auf Grund der Bedienungsunterschiede aber auch der Geschwindigkeit kann die Fähigkeit zum Steuern anderer Fahrzeuge nicht aus den Erfahrungen mit derartigen Fahrzeugen abgeleitet werden. Ebenfalls unberücksichtigt zu bleiben hat die rechtswidrig erworbene Fahrpraxis, also diejenige, die durch Fahren ohne Fahrerlaubnis entstanden ist.

Verwaltungsgericht Meiningen,
Urteil vom 19. August 2014 – 2 K 106/14 Me –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger war seit dem 01.05.1972 im Besitz einer Fahrerlaubnis, seit dem 08.04.1975 auch für Lkw. Am 17.03.1999 wurde die Fahrerlaubnis von den alten DDR-Klassen auf die neuen EU-Fahrerlaubnisklassen umgestellt. Der dem Kläger erteilte Führerschein umfasste die Fahrerlaubnisklassen A, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE, L, M und T. Die Fahrerlaubnisklassen C und CE waren bis zum 08.04.2007 (Vollendung des 50. Lebensjahres des Klägers) befristet.

Am 27.06.2013 beantragte der Kläger die Erteilung der Fahrerlaubnis für die Klassen C und CE. In einem betriebsärztlichen Gutachten aus dem Jahr 2007 war festgestellt worden, dass eine weitergehende Untersuchung nötig sei, da beim Kläger nach einem posttraumatischen Ereignis (Verkehrsunfall) weiterhin Angstzustände beim Fahren eines Lkw bestünden. Aus arbeitsmedizinischer Sicht könne keine Fahrerlaubnis für die Klassen C und D empfohlen werden. Der Beklagte ordnete deshalb an, dass sich der Kläger einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu der Frage unterziehen müsse, ob bei ihm eine Erkrankung vorliege, die die Fahreignung in Frage stelle. Zu beantworten sei, ob der Kläger (wieder) in der Lage sei, den Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppen 1 und 2 gerecht zu werden. Der Kläger legte daraufhin ein Gutachten des TÜV Thüringen vor, das zu dem Ergebnis kam, beim Kläger liege keine Erkrankung vor, die nach Anlage 4 der Fahrerlaubnisverordnung die Fahreignung in Frage stelle. Die Fahreignungsbedenken, die sich aufgrund der ärztlichen Untersuchung vom 28.02.2007 ergeben hätten, könnten nicht mehr bestätigt werden. Zusätzliche verkehrsmedizinische Nachuntersuchungen seien nicht erforderlich.

Mit Anordnung vom 07.08.2013 verfügte der Beklagte, dass der Kläger sich einer Befähigungsprüfung (theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung) für die Fahrerlaubnis der Klassen C und CE zu unterziehen habe. Nach § 24 Abs. 1 Nr. 2 FeV sei eine Fahrerlaubnisprüfung anzuordnen, wenn Tatsachen vorlägen, die die Annahme rechtfertigten, dass der Bewerber die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitze. Solche Tatsachen seien beim Kläger aufgrund der langen Zeitspanne seit dem 07.04.2007 gegeben, in der er nicht mehr Kraftfahrzeuge der Klassen C und CE führen dürfe. Außerdem

sei zu berücksichtigen, dass er nach seinen eigenen Angaben nach dem 09.05.2003 keine Kraftfahrzeuge über 7,5 t mehr geführt habe. Hieraus resultierende fehlende Fahrpraxis rechtfertige im Rahmen einer Einzelfallentscheidung die Annahme, dass er nicht mehr über die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten verfüge. Die allgemeine Verkehrssicherheit erfordere zwingend den Nachweis, dass er die theoretischen und praktischen Kenntnisse über das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr noch besitze. In der fahrerlaubnislosen Zeit hätten sich erhebliche Änderungen sowohl hinsichtlich der Verkehrsvorschriften als auch hinsichtlich der generell festzustellenden Verkehrszunahme ergeben.

Hiergegen ließ der Kläger Einwände erheben und legte außerdem umfangreiche Unterlagen über seine Fahrpraxis vor.

Mit Bescheid vom 09.12.2013 lehnte der Beklagte die Erteilung der beantragten Fahrerlaubnis der Klassen C und CE ab. Am 20.12.2013 ließ der Kläger Widerspruch erheben. Dieser wurde mit Widerspruchsbescheid vom 05.03.2014 zurückgewiesen. Am 25.03.2014 ließ der Kläger Klage erheben und beantragen, den Bescheid des Beklagten vom 09.12.2013 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 05.03.2014 aufzuheben und den Beklagten zu verpflichten, dem Kläger antragsgemäß die Fahrerlaubnis der Klassen C und CE zu erteilen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Klage ist begründet. Der streitgegenständliche Bescheid ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten. Der Kläger hat nämlich einen Anspruch darauf, dass ihm die Fahrerlaubnis der Klassen C und CE antragsgemäß erteilt wird.

Vorliegend geht es um einen Fall, in dem eine Fahrerlaubnis nach den Klassen C und CE nach Ablauf der in § 23 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FeV normierten Frist erneut erteilt werden soll. Die Voraussetzungen hierfür ergeben sich aus § 24 Abs. 2 FeV i. V. m. § 24 Abs. 1 Satz 1 FeV. Diese Voraussetzungen hat der Kläger erfüllt. Unstrittig ist dies für den Nachweis der Eignung nach Maßgabe der Anlage 5 und der Anforderung an das Sehvermögen nach Anlage 6 zur FeV (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FeV), insbesondere hat der Kläger nach Aufforderung durch die Behörde ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten vorgelegt.

Daraufhin hätte der Beklagte dem Kläger die beantragte Fahrerlaubnis erteilen müssen, da im Gegensatz zu seiner Auffassung keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass eine der sonstigen aus den §§ 7 bis 19 FeV ersichtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis fehlt (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV). Dies gilt insbesondere für die Voraussetzungen der §§ 15, 16 und 17 FeV, da es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass dem Kläger die theoretischen und praktischen Kenntnisse für das Fahren der von den Führerscheinklassen C und CE betroffenen LKW fehlen.

Bei der Prüfung der Frage, ob im Sinn von § 24 Abs. 1 Nr. 2 FeV Tatsachen vorliegen, die die Annah-

me rechtfertigen, dass der Bewerber unter anderem die erforderlichen theoretischen und praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt, kommt auch nach der Änderung von § 24 FeV (ebenso wie § 20 Abs. 2 FeV) durch die 4. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung vom 18.07.2008 dem Zeitfaktor, also Zeiten vorhandener oder fehlender Fahrpraxis, eine wesentliche Bedeutung zu (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2011, Az.: 3 C 31/10, NJW 2012, 696; für die gleichartige Vorschrift des § 20 Abs. 2 FeV: OVG Münster, Beschl. v. 22.03.2012, Az.: 16 A 55/12, juris; BayVGh, Urt. v. 17.04.2012, Az.: 11 B 11.1873, juris; SächsOVG, Beschl. v. 26.07.2013, Az.: 3 D 9/13, juris; OVG Münster, Beschl. v. 04.01.2012, Az.: 16 A 1500/10, juris; VG Meiningen, Beschl. v. 22.07.2013, Az.: 2 K 267/13 Me). Allerdings besteht im Gegensatz zur früheren Rechtslage keine starre zeitliche Grenze, vielmehr ist eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Eine Berücksichtigung des Zeitfaktors ist dadurch aber nicht ausgeschlossen, weil es „auf der Hand liegt“, dass eine über einen längeren Zeitraum fehlende Fahrpraxis Zweifel an der fortbestehenden Befähigung zum sicheren Führen von Fahrzeugen entstehen lassen kann (BayVGh, a.a.O.). Aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs ist es geboten, dass eine möglicherweise längere Phase mangelnder Fahrpraxis zu berücksichtigen ist. Dabei ist zu beachten, dass der Änderung von § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und § 20 Abs. 2 FeV nur der Wegfall der bisherigen Fixierung auf einen festen Zweijahreszeitraum entnommen werden kann, nicht aber einer Absage an den nicht von der Hand zu weisenden Umstand, dass typischerweise mit zunehmender Dauer der fahrerlaubnislosen Zeit die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse schwinden und die Bewältigung neu hinzugekommener Anforderungen an Kraftfahrer wachsenden Zweifeln ausgesetzt ist (OVG Münster, Beschl. v.04.01.2012, a.a.O.). Außerdem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Zeitfaktor nicht nur um einen für die Frage des Fortbestehens der notwendigen Befähigung sachgerechten Gesichtspunkt handelt, sondern auch, dass es im Regelfall kaum einmal weitere Faktoren geben dürfte, an Hand derer die Frage nach der Notwendigkeit einer neuerlichen Fahrerlaubnisprüfung beurteilt werden könnte (OVG Münster, Beschl. v. 22.03.2012, a.a.O.).

Die Kammer folgt dem BayVGh auch dahingehend, dass die Vorschrift so zu verstehen ist, dass es nicht darauf ankommt, ob nach vorliegenden Tatsachen feststeht, dass dem Bewerber die Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen fehlt. Legt man nämlich der Entscheidung eine solche Auslegung zu Grunde, würde die Ablegung einer praktischen Prüfung, durch die gerade die Befähigung nachgewiesen werden soll, überflüssig gemacht. Vielmehr ist die Bestimmung so auszulegen, dass es für ihre Erfüllung ausreichend, wenn auf Grund der vorliegenden Tatsachen gewichtige Anhaltspunkte für die Annahme bestehen, dass dem Erwerber die erforderliche Befähigung fehlen könnte.

Wenn aber im Einzelfall mit Ausnahme des Zeitfaktors keine weiteren Erkenntnisse vorliegen, kann davon ausgegangen werden, dass der Verordnungsgewerber bei der Änderung die bisherige als zu starr empfundene Zwei-Jahresfrist nicht nach unten hin durchbrechen wollte. Vielmehr ist, von außergewöhnlichen Fällen abgesehen, innerhalb von zwei Jahren nach Entzug der Fahrerlaubnis eine Prüfung nicht anzuordnen.

Schwieriger ist zu beurteilen, ab wann in den Fällen, in denen es ausschließlich um den Zeitfaktor geht, es im Sinne der o.g. Rechtsprechung „auf der Hand liegt“, dass allein der Zeitablauf schon eine Tatsache ist, die die Fahrerlaubnisbehörde zwingt, eine Fahrerlaubnisprüfung anzuordnen. Die Rechtsprechung hat, ohne daraus generelle Aussagen abzuleiten, die Notwendigkeit einer Prüfung angenommen bei einer fahrerlaubnislosen Zeit von 21 Jahren (BVerwG, a.a.O.), 14 Jahren (OVG Münster, Beschl. v. 04.01.2012, a.a.O.), 17 Jahren (BayVGh, a.a.O.), 13 Jahren (SächsOVG, a.a.O.), 13 Jahren (VG Bremen, Gerichtsbesch. v. 30.01.2012, Az.: 5 K 1036/11, juris), mehr als 7 Jahren (VG Würzburg, Beschl. v.03.02.2011, Az.: W 6E 11.37, juris).

Die Kammer hält es für sachgerecht, dass bei einer fahrerlaubnislosen Zeit von 10 Jahren und mehr jedenfalls allein diese Tatsache genügt, die Fahrerlaubnisbehörde zur Anordnung der Prüfung zu verpflichten. Ist dem Entzug der Fahrerlaubnis nur eine sehr kurze Fahrpraxis vorausgegangen, kann diese Frist auch kürzer sein, war hingegen eine lange und umfassende Fahrpraxis dem Verlust der Fahrerlaubnis vorangegangen, kommt auch bei etwas längerer Frist der Verzicht auf eine Fahrerlaubnisprüfung in Betracht.

Grundsätzlich unberücksichtigt bleiben muss aber eine Fahrpraxis mit führerscheinfreien Fahrzeugen wie Fahrrädern, Mofas und mit langsamen Kraftfahrzeugen wie etwa Traktoren. Schon auf Grund der Bedienungsunterschiede aber auch der Geschwindigkeit kann die Fähigkeit zum Steuern anderer Fahrzeuge nicht aus den Erfahrungen mit derartigen Fahrzeugen abgeleitet werden (vgl. auch OVG Münster, Beschl. v. 22.03.2012, a.a.O.). Ebenfalls unberücksichtigt zu bleiben hat die rechtswidrig erworbene Fahrpraxis, also diejenige, die durch Fahren ohne Fahrerlaubnis entstanden, ist.

Der vorliegende Fall weist allerdings mehrere zu berücksichtigende Besonderheiten auf. Der Kläger hat zum Zeitpunkt der Entscheidung des Gerichts mehr als 11 Jahre keine Fahrpraxis mit Lkw dieser Klassen, hat allerdings in den ersten 4 Jahren die Fahrerlaubnis für die Klassen noch besessen, von ihr aber aus gesundheitlichen Gründen keinen Gebrauch gemacht. Nach seinen Angaben hat er aber durchgängig Lkw bis 7,5 t gefahren, was er auf Grund der gültigen Fahrerlaubnisklassen durfte. Auch andere Kfz, insbesondere Pkw, hat er durchgehend gefahren. Er hat eine umfangreiche Fahrpraxis von nunmehr 42 Jahren, eine Fahrpraxis mit Lkw über 7,5 t hat er tatsächlich 28 Jahre lang (von 1975 bis 2003) gehabt. Stellt man diese Gesichtspunkte gegeneinander, kann nach dem Vorgesagten davon

ausgegangen werden, dass beim Kläger selbst nach 11 Jahren noch keine Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass er die theoretischen und/oder praktischen Kenntnisse zum Führen der „großen“ Lkw fehlen könnten. Dabei ist insbesondere seine durchgehende allgemeine Fahrpraxis und damit seine Vertrautheit mit den Verkehrsvorschriften von Bedeutung ebenso wie die Tatsache, dass er wegen seiner Fahrpraxis bezogen auf Lkw mit 7,5 t mit den Spezifika des Fahrens von Lkws weiterhin vertraut war. Darüber hinaus hat

er in der mündlichen Verhandlung noch dargelegt, dass er schwerere Lkw auch auf Baustellen, wenn auch nicht im Straßenverkehr bewegt hat.

Nach alledem war der Beklagte zu verpflichten, dem Kläger die beantragte Fahrerlaubnis zu erteilen, ohne sie von einer vorherigen Fahrerlaubnisprüfung abhängig zu machen.

(Mitgeteilt von der Veröffentlichungskommission
des Verwaltungsgerichts Meiningen)

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, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,

PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88 87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

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

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

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

